

Hà Nội, ngày 30 tháng 9 năm 2025

**BẢN TỔNG HỢP Ý KIẾN, TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN GÓP
Ý ĐỐI VỚI DỰ THẢO THÔNG TƯ QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ, KHAI
THÁC VẬN TẢI 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 Thông tư quy định về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt; 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 được sửa đổi bằng Nghị định số 187/2025/NĐ-CP của Chính phủ.

Thực hiện văn bản số 10114/BXD-VT&ATGT ngày 18/9/2025 của Bộ Xây dựng về việc tiếp thu ý kiến góp ý vào dự thảo Thông tư quy định về quản lý, khai thác vận tải đường sắt hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt, kèm theo 34 ý kiến của các cơ quan, đơn vị¹ góp ý dự thảo Thông tư quy định về quản lý, khai thác vận tải đường sắt. Trong đó: 22 cơ quan, đơn vị đồng ý với dự thảo Thông tư và 12 cơ quan, đơn vị có ý kiến và từng điều, khoản của dự thảo Thông tư.

2. Kết quả giải trình cụ thể được tổng hợp tại bảng sau:

¹ Văn bản số 4499/UBND - TH ngày 26/8/2025 của UBND tỉnh Điện Biên;
2. Văn bản số 4556/SXD-QLPT ngày 25/8/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Cà Mau;
3. Văn bản số 1805/SXD - QLKT&ATGT ngày 25/8/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Đồng Nai;
4. Văn bản số 1596/SXD-QLPT ngày 27/8/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Quảng Trị;
5. Văn bản số 1168/SXD - VT&AT ngày 26/8/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Vĩnh Long;
6. Văn bản số 9130/UBND - CN ngày 03/9/2025 của UBND tỉnh Nghệ An;
7. Văn bản số 1200/SXD - VTPT ngày 03/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Quảng Ngãi;
8. Văn bản số 1783/SXD-QLPT ngày 03/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Quảng Trị;
9. Văn bản số 1127/SXD - VTPTNL ngày 03/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Lào Cai;
10. Văn bản số 2281/UBND - XDCT ngày 03/9/2025 của UBND TP. Hải Phòng;
11. Văn bản số 3784/UBND-CN1 ngày 05/9/2025 của UBND tỉnh Phú Thọ;
12. Văn bản số 2343/SXD-KCHT ngày 05/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Ninh Bình;
13. Văn bản số 1125/SXD-QLVT ngày 05/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Cần Thơ;
14. Văn bản số 1693/SXD-GT ngày 04/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Gia Lai;
15. Văn bản số 1533/SXD-QLVT&ATGT ngày 04/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Bắc Ninh;
16. Văn bản số 1809/SXD-VTAT ngày 04/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Đồng Tháp;
17. Văn bản số 4520/SXD-QLVT ngày 04/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Hà Tĩnh;
18. Văn bản số 3146/SXD-VTATGT ngày 04/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Lạng Sơn;
19. Văn bản số 860/TTĐT-BĐTCP ngày 04/9/2025 của Công TTĐT Chính phủ;
20. Văn bản số 2941/SXD-QLVT ngày 04/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Lai Châu;
21. Văn bản số 15124/UBND - CNXDKH ngày 08/9/2025 của UBND tỉnh Thanh Hóa;
22. Văn bản số 1406/APVN - ATMT ngày 10/9/2025 của Công ty APATIT Việt Nam;
23. Văn bản số 2906/CT-TNH ngày 25/8/2025 của Công ty Than Núi Hồng;
24. Văn bản số 3112/ĐS- KTKT ngày 04/9/2025 của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam;
25. Văn bản số 820/VP-KSTTHC ngày 05/9/2025 của Văn phòng Bộ;
26. Văn bản số 1619/KHTC ngày 09/9/2025 của Vụ Kế hoạch - Tài Chính;
27. Văn bản số 1772/SXD-QLVT ngày 04/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh Tây Ninh;

-
28. Văn bản số 2291/KHCNMT&VLXD ngày 05/9/2025 của Vụ KHCNMT & Vật liệu;
 29. Văn bản số 706/TCCB ngày 12/9/2025 của Vụ Tổ chức cán bộ.
 30. Văn bản số 1218/SXD-VT&ATGT ngày 10/9/2025 của UBND tỉnh Lâm Đồng;
 31. Văn bản số 1094/KCHT - GT ngày 17/9/2025 của Cục KCHTXD;
 32. Văn bản số 840/PC ngày 17/9/2025 của Vụ Pháp chế;
 33. Văn bản số 2374/SXD-QLVT ngày 18/9/2025 của Sở Xây dựng tỉnh An Giang;
 34. Văn bản số 5201/UBND-ĐT ngày 23/9/2025 của UBND TP. Hà Nội.

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			
Về đánh giá TTHC	Văn phòng Bộ	Dự thảo Thông tư quy định 07 TTHC, gồm: (1) Cấp Giấy chứng nhận, tem kiểm định chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt; (2) Cấp lại Giấy chứng nhận, tem kiểm định chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt; (3) Cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện; (4) Cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện; (5) Cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu trên phương tiện giao thông đường sắt đang khai thác; (6) Cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu đầu tiên trên phương tiện giao thông đường sắt có công nghệ mới lần đầu đưa vào khai thác; (7) Cấp lại giấy phép lái tàu. Đồng thời bãi bỏ 02 TTHC: (1) Thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện; (2) Cấp Giấy phép lái tàu trên đường sắt đô thị cho người nước ngoài đã có Giấy phép lái tàu do cơ quan nhà nước có thẩm quyền nước ngoài cấp. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát lại toàn bộ các biểu mẫu đánh giá tác động TTHC để thực hiện đánh giá tác động TTHC, tính toán chi phí tuân thủ đầy đủ đối với tất cả các TTHC nêu trên đảm bảo theo yêu cầu tại Thông tư số 03/2022/TT-BTP, đồng thời trích dẫn đúng tên TTHC đã được Bộ công bố và công khai trên CSDL quốc gia về TTHC.	Cục ĐSVN và Cục ĐKVN Đồng ý tiếp thu và đã đánh giá lại các biểu mẫu TTHC để thực hiện đánh giá tác động TTHC và tính toán chi phí tuân thủ đầy đủ đối với tất cả các TTHC nêu trên đảm bảo theo yêu cầu tại Thông tư số 03/2022/TT-BTP, đồng thời trích dẫn đúng tên TTHC đã được Bộ công bố và công khai trên CSDL quốc gia về TTHC.

Về phân cấp TTHC	Công TTĐT Chính phủ - Văn phòng Chính phủ	Năng lực của các cơ quan chuyên môn cấp tỉnh trong việc thực hiện nhiệm vụ được phân cấp đã được khảo sát như thế nào để đảm bảo tính khả thi khi Thông tư có hiệu lực	Cục ĐSVN: Giải trình như sau Tại điểm b khoản 3 Điều 47 Luật Đường sắt có quy định “<i>b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng</i>” và khoản 4 Điều 48 quy định “<i>4. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng</i>”. Tuy nhiên, tại khoản 3 Điều 59 Luật Đường sắt quy định “<i>3. Trường hợp Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng chưa đủ điều kiện thực hiện các nhiệm vụ theo quy định tại điểm b khoản 3 Điều 47, khoản 4 Điều 48 của Luật này thì Bộ trưởng Bộ Xây dựng tiếp tục thực hiện thẩm quyền cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt quy định tại điểm b khoản 3 Điều 47 và thẩm quyền cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng quy định tại khoản 4 Điều 48 của Luật này. Trong thời hạn 24 tháng kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm kiện toàn tổ chức, nhân sự để thực hiện cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt và cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng theo quy định của Luật này</i>”. Do vậy các địa phương chưa kiện toàn
--------------------------------	---	---	--

			được tổ chức, nhân sự thì có báo cáo để Bộ Xây dựng tiếp tục thực hiện cấp, cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện GTĐS và cấp, cấp lại Giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng trong thời hạn 24 tháng kể từ ngày Luật này có hiệu lực.
II. Ý KIẾN CHI TIẾT TẠI CÁC ĐIỀU, KHOẢN			

<i>Căn cứ Luật Đường sắt ngày 27 tháng 6 năm 2025;</i>	Sở Xây dựng tỉnh Quảng Trị	Đề nghị bổ sung căn cứ Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 2024 (Luật số 36/2024/QH15) vào dự thảo Thông tư để làm rõ trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt đối với các trường hợp tai nạn giao thông (TNGT) xảy ra tại các đường ngang giao cắt đồng mức với đường sắt, trên các tuyến đường bộ chạy song song, có hành lang dùng chung với đường sắt hoặc các trường hợp TNGT đường bộ có liên quan đến đường sắt; cũng như quy định về công tác phối hợp xử lý tai nạn giao thông, cấp cứu người bị nạn, giải tỏa hành khách khi bị tắc đường, giữa ngành đường sắt với cơ quan quản lý đường bộ liên quan và chính quyền địa phương nơi xảy ra TNGT...	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: Thông tư hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt, do vậy việc bổ sung căn cứ đối với Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 2024 là không cần thiết. Lý do: - Thông tư quy định rõ các chủ thể phải thực hiện nhiệm vụ khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, trong đó quy định trách nhiệm của UBND nơi có đường sắt. Việc thực hiện nhiệm vụ của các chủ thể phải tuân thủ Luật Đường sắt và các quy định pháp luật khác có liên quan (không riêng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ). - Việc phối hợp giữa các cơ quan thực hiện theo quy định của Luật Tổ chức chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương, trong đó có công tác phối hợp xử lý tai nạn giao thông, cấp cứu người bị nạn, giải tỏa hành khách khi bị tắc đường, giữa ngành đường sắt với cơ quan quản lý đường bộ liên quan và chính quyền địa phương nơi xảy ra TNGT. - Trong quá trình xây dựng Cục ĐSVN tiếp tục rà soát đảm bảo không phát sinh mâu thuẫn, vướng mắc giữa các văn bản QPPL
---	--	--	---

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh (xin ý kiến 02 phương án)	1. Công TTĐT Chính phủ - Văn phòng Chính phủ	Phương án nào tại Điều 1 sẽ được lựa chọn và cơ sở nào để lựa chọn là gì? Việc giải quyết bất đồng này sẽ định hình trọng tâm của toàn thông tư Dự thảo loại trừ đường sắt tốc độ cao (Điểm a khoản 2 Điều 1 của cả 2 phương án) vậy khung pháp lý nào để điều chỉnh hoạt động này và khi nào sẽ ban hành	Cục ĐSVN giải trình như sau: - Theo ý kiến của Cục Đăng kiểm Việt Nam: quy định như Phương án 2 tại điểm a, a1, a2 sẽ làm rõ đối tượng áp dụng quy định về đăng kiểm đối với linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt, bảo đảm không bỏ sót và loại trừ các trường hợp không thuộc đối tượng phải thực hiện đăng kiểm theo Dự thảo Thông tư. - Ý kiến Cục Đường sắt Việt Nam: Trên cơ sở ý kiến của Cục Đăng kiểm Việt Nam, Cục Đường sắt Việt Nam đã dự thảo nội dung loại trừ các trường hợp không thuộc đối tượng phải thực hiện đăng kiểm theo Dự thảo Thông tư (điểm b khoản 2 Điều 1 của dự thảo Thông tư), bảo đảm đầy đủ theo yêu cầu của Cục Đăng kiểm Việt Nam. Vì vậy, để bảo đảm tính logic của nội dung Điều 1 cũng như cả Dự thảo Thông tư, Cục Đường sắt Việt Nam đề xuất thực hiện theo Phương án 1. - Theo kế hoạch đầu tư dự án tốc độ cao, tuyến ĐS tốc độ cao Bắc – Nam sẽ đi vào hoạt động sau năm 2035, tuyến ĐS điện khí hóa tốc độ lớn hơn 120 Km/h sẽ đi vào hoạt động sau năm 2030 (tuyến Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng). Hiện tại, chủ đầu tư dự án đang trong quá trình lựa chọn công nghệ, chủng loại phương tiện nên chưa có quy chuẩn phục vụ công tác đăng kiểm, cũng như chưa xác định được các chức
--	--	--	---

			danh nhân viên ĐS, nội dung, quy trình sát hạch cấp giấy phép lái tàu. Vì vậy, chưa có cơ sở để áp dụng các nội dung này trong Thông tư đối với phương tiện ĐS tốc độ trên 120 Km/h. Trường hợp Thông tư không loại trừ ĐS tốc độ trên 120 Km/h, thì cũng không có ý nghĩa thực tế áp dụng trong giai đoạn hiện nay. Trên cơ sở đó Cục ĐSVN thống nhất với Cục Đăng kiểm Việt Nam về việc Thông tư này không áp dụng với ĐS tốc độ trên 120 Km/h.
	2. UBND TP. Hà Nội	Hợp nhất 1 phương án “Thông tư này quy định chi tiết về đăng kiểm, đăng ký, quản lý an toàn kỹ thuật, khai thác và vận tải đường sắt áp dụng đối với đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng và đường sắt đô thị. Thông tư này không áp dụng đối với đường sắt tốc độ cao và phương tiện đường sắt có vận tốc thiết kế lớn hơn 120 km/h, trừ trường hợp Bộ Xây dựng có quy định riêng.”	2. Cục ĐSVN: Giải trình như ý kiến của Công TTĐT Chính phủ - Văn phòng Chính phủ
	3. Vụ pháp chế	Về phạm vi điều chỉnh Thông tư: Hiện nay, dự thảo Thông tư đang đề xuất 02 phương án, đề nghị cơ quan chủ trì tham mưu trình rà soát và thể hiện rõ quan điểm đề xuất lựa chọn phương án. Đây là dự thảo Thông tư hướng dẫn về quản lý, khai thác vận tải đường sắt theo quy định của Luật Đường sắt giao, tại các Điều như: 47, 48, 49, 53 không quy định riêng cho các loại hình đường sắt; tuy nhiên, tại phạm vi điều chỉnh đang loại trừ không áp dụng với đường sắt tốc độ cao, không áp dụng đăng kiểm phương tiện có vận tốc thiết kế lớn hơn	3. Cục ĐSVN: Giải trình như ý kiến của Công TTĐT Chính phủ - Văn phòng Chính phủ

		120km/h... Đề nghị Quý Vụ rà soát, quy định đảm bảo phù hợp với quy định của Luật giao. Ngoài ra, tại Điều này cũng quy định không áp dụng đối với nhân viên đường sắt phục vụ lắp đặt thiết bị, thử nghiệm và trong quá trình thi công thuộc các dự án xây dựng mới đường sắt. Khoản này chưa rõ ràng về mặt quy định.	
PHƯƠNG ÁN 2 (Do Cục Đăng kiểm đề xuất)	Vụ khoa học CNMT và Vật liệu xây dựng	xem xét cân nhắc sử dụng từ “linh kiện” hay “thiết bị” của phương tiện GTĐS cho phù hợp, thống nhất thuật ngữ này trong dự thảo Thông tư.	Cục ĐKVN: Tiếp thu, đã rà soát lại và thống nhất sử dụng thuật ngữ “linh kiện” trong mục “Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt” để tránh trùng lắp với các thiết bị của các mục khác.
a) Khoản 4 Điều 47 về đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt: áp dụng đối với linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt có vận tốc thiết kế không lớn hơn 120 km/h trong sản xuất lắp ráp, nhập khẩu, hoán cải, định kỳ để vận hành trên đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng (có nối ray với đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương; không nối ray với đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương có đi qua khu dân cư, giao cắt với đường bộ). Không áp dụng đối với linh kiện được lắp trên phương tiện giao thông đường sắt nhập khẩu nguyên chiếc:			

b) Khoản 4 Điều 47 về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt, đăng ký phương tiện giao thông đường sắt;			
c) Khoản 1, Khoản 2, Khoản 3 Điều 48 về nhân viên đường sắt.			
d) Khoản 5 Điều 49 về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.			
đ) Điều 53 về trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.			
2. Thông tư này không áp dụng với			
a) Đường sắt tốc độ cao;			
b) Về nhân viên đường sắt: nhân viên đường sắt phục vụ lắp đặt thiết bị, thử nghiệm và trong quá trình thi công thuộc các dự án xây dựng mới đường sắt;			

Điều 2. Đối tượng áp dụng	1. Sở Xây dựng Lào Cai	Đề nghị nghiên cứu bổ sung khoản 10 Điều 2 dự thảo Thông tư <i>“10. Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi được phân cấp quản lý nhà nước về vận tải đường sắt địa phương”.</i> <i>Lý do:</i> Dự thảo Thông tư đã giao UBND cấp tỉnh thực hiện một số nhiệm vụ quản lý nhà nước về vận tải đường sắt địa phương tại Điều 24. Tuy nhiên, tại Điều 2 chưa xác định rõ cơ quan chuyên môn thuộc UBND cấp tỉnh là đối tượng áp dụng, dẫn đến sự thiếu thống nhất giữa các quy định trong dự thảo. Đồng thời, việc chưa bổ sung đối tượng này cũng chưa bảo đảm sự phù hợp với Luật Đường sắt về phân cấp quản lý cho địa phương. Bổ sung khoản 10 sẽ góp phần làm rõ phạm vi điều chỉnh, bảo đảm tính đồng bộ của dự thảo Thông tư, tránh thiếu sót và nâng cao hiệu quả tổ chức thực hiện trên thực tế.	1. Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo vì nội dung quy định là “tổ chức, cá nhân có liên quan ...” đã bao hàm đầy đủ, không cần thiết phải liệt kê cụ thể.
	2. UBND TP Hà Nội	Điều 2 cần đồng bộ với Điều 1: bổ sung câu: “Trong phạm vi loại trừ nêu tại Điều 1 thì Điều 2 không áp dụng” hoặc nêu rõ từng nhóm đối tượng cho đường sắt đô thị riêng.	2. Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo vì Điều 2 quy định đối tượng áp dụng là tổ chức, cá nhân liên quan và không mâu thuẫn với phạm vi áp dụng tại Điều 1.
Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân liên quan đến:			

1. Nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp, hoán cải, sửa chữa định kỳ và khai thác linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt.			
2. Hoạt động đăng kiểm đường sắt.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát lại các chủ thể gắn với nhiệm vụ tại Điều này để đảm bảo không chồng chéo (như khoản 2, khoản 3). Ngoài ra, tại khoản 2 đang quy định chung về hoạt động đăng kiểm đường sắt, cũng cần làm rõ nội dung khoản này bao gồm những nhiệm vụ gì trong công tác đăng kiểm phương tiện.	Cục ĐKVN: Tiếp thu, đã rà soát lại và thống nhất bỏ “Hoạt động đăng kiểm đường sắt” vì đã được quy định tại khoản 3 Điều 2.
3. Quản lý, kiểm tra, cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt.	Vụ khoa học CNMT và Vật liệu xây dựng	Bổ sung trường hợp cấp lại (Điều 15 có trường hợp cấp lại).	Tiếp thu, Cục ĐKVN đã rà soát lại và thống nhất bổ sung trường hợp cấp lại, cụ thể như sau: 2. Quản lý, kiểm tra, cấp, <u>cấp lại</u> giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt.
6. Quản lý nhân viên đường sắt.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát lại các chủ thể gắn với nhiệm vụ tại Điều này để đảm bảo không chồng chéo như khoản 6 chỉ quy định về quản lý nhân viên đường sắt thì mới chỉ quy định được đối tượng là doanh nghiệp, còn thiếu đối tượng áp dụng trực tiếp là các nhân viên đường sắt;	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và đã chỉnh sửa vào dự thảo Thông tư
7. Sát hạch, cấp, cấp lại và thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt.			
8. Vận tải hành khách, hành lý, hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.			

9. Giải quyết tai nạn giao thông đường sắt; việc phân tích, thống kê và báo cáo tai nạn giao thông đường sắt.			
Điều 3. Giải thích từ ngữ	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét bổ sung giải thích từ ngữ của từ “linh kiện”. Lý do: Hiện nay, theo quy định tại khoản 17 Điều 3 Luật Đầu thầu năm 2023, khái niệm “hàng hóa” không bao gồm “linh kiện”.	Cục ĐKVN: Tiếp thu ý kiến góp ý của Tổng Công ty ĐSVN, Cục ĐKVN đã rà soát lại và thống nhất bổ sung giải thích thuật ngữ “linh kiện” theo quy định của Thông tư số 01/2024/TT-BGTVT, cụ thể: 5. Linh kiện sử dụng trên phương tiện giao thông đường sắt (sau đây gọi tắt là linh kiện) bao gồm giá chuyển hướng, van phân phối đầu máy, van hãm toa xe, bộ móc nối đỡ đệm.
Trong Thông tư này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:			
1. <i>Cơ sở sản xuất</i> là doanh nghiệp có hoạt động sản xuất lắp ráp linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật.			
2. <i>Doanh nghiệp nhập khẩu</i> là doanh nghiệp có hoạt động nhập khẩu linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật.			
3. <i>Cơ sở sửa chữa</i> là doanh nghiệp có hoạt động hoán cải, sửa chữa linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật.			
4. <i>Toa xe đường sắt đô thị</i> là phương tiện chuyên chở hành khách vận hành trên đường sắt đô thị.			

5. Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (sau đây gọi tắt là Giấy chứng nhận) là chứng chỉ xác nhận linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt đã được kiểm tra theo các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng.			
6. Tem kiểm định chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (sau đây gọi tắt là tem kiểm định) là biểu trưng cấp cho phương tiện giao thông đường sắt đã được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.			
7. Cơ quan kiểm tra là tổ chức đăng kiểm <u>trực thuộc</u> Cục Đăng kiểm Việt Nam thực hiện nhiệm vụ <u>kiểm tra, chứng nhận</u> chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt.			
8. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt là hoạt động kiểm tra, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường <u>do tổ chức đăng kiểm thực hiện</u> .			

9. <i>Đăng kiểm viên</i> là người đáp ứng các yêu cầu quy định tại thông tư này và được công nhận là đăng kiểm viên. Đăng kiểm viên bao gồm đăng kiểm viên đường sắt và đăng kiểm viên đường sắt bậc cao.	UBND tỉnh Phú Thọ	Đăng kiểm viên là người đáp ứng các yêu cầu quy định tại Thông tư này và được công nhận là Đăng kiểm viên. Đăng kiểm viên bao gồm Đăng kiểm viên đường sắt hạng I và Đăng kiểm viên đường sắt hạng II.	Cục ĐKVN: Xin được giải trình như sau: Thuật ngữ “Đăng kiểm viên” đã được quy định tại khoản 1, 2 Điều 2 Thông tư số 19/2018/TT-BGTVT (đã được sửa đổi bổ sung bằng Thông tư số 08/2024/TT-BGTVT). Thuật ngữ cũng đã định nghĩa rõ: Đăng kiểm viên bao gồm đăng kiểm viên đường sắt và đăng kiểm viên đường sắt bậc cao.
10. <i>Phương tiện giao thông đường sắt có công nghệ lần đầu đưa vào khai thác</i> là phương tiện mà thời điểm đưa vào khai thác tại Việt Nam không có lái tàu đối với loại phương tiện này; thời gian khai thác thương mại dưới 1 năm.	UBND TP Hà Nội	Sửa định nghĩa khoản 10 thành: “Phương tiện lần đầu đưa vào khai thác thương mại tại Việt Nam: phương tiện chưa được khai thác thương mại tại Việt Nam trước ngày ...”, kèm tiêu chí (ví dụ: <1 năm vận hành toàn cầu). Ràng buộc “niên hạn” phải tham chiếu QCVN/TCVN tương ứng. Bổ sung định nghĩa rõ “đường sắt đô thị” và “đường sắt tốc độ cao ($V > \dots$ km/h)”.	Cục ĐSVN Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: không có cơ sở để xác định thời điểm “trước ngày ...”. Nội dung như Dự thảo đã bao gồm tất cả các loại hình ĐS sắt mà tại thời điểm đưa vào khai thác chưa có tại Việt Nam. Vấn đề niên hạn được giải trình tại Điều 41, Điều 42 của Dự thảo Thông tư.
13. <i>Phương tiện chuyên dùng đường sắt</i> (sau đây gọi tắt là phương tiện chuyên dùng) là ô tô ray, goòng máy, cần trục, máy chèn đường, máy kiểm tra đường, phương tiện khác không phải đầu máy hoặc toa xe, dùng để vận chuyển người, vật tư, thiết bị phục vụ cứu viện, cứu nạn, phòng chống khắc phục hậu quả thiên tai; kiểm tra, thi công, bảo trì, sửa chữa công trình đường sắt.	Tổng công ty ĐSVN/Cục ĐKVN	Đề nghị giữ nguyên như quy định trước đây (Thông tư số 01/2024/TT-BGTVT ngày 26/01/2024 của Bộ Giao thông vận tải). Lý do: Thuật ngữ “phương tiện chuyên dùng” trong dự thảo chưa phù hợp với quy định của các tiêu chuẩn quốc tế (ví dụ EN 17343:2023): 3.1.7.8 special vehicle 3.1.7.8.1 Railbound construction and maintenance machine 3.1.7.8.1.1 On-track machine 3.1.7.8.1.2 Infrastructure inspection machine 3.1.7.8.2 Service vehicle 3.1.7.8.3 Rail-road machine	Cục ĐSVN: Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo cho phù hợp với QCVN 15:2023 và để bảo đảm chặt chẽ theo quy định tại khoản 20 Điều 3 Luật ĐS 2025 “20. <i>Phương tiện giao thông đường sắt</i> là đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng đường sắt”.

[illegible]

36. <i>Tai nạn giao thông đường sắt</i> là việc phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông xảy ra đâm, va vào người, chướng ngại vật hoặc phương tiện giao thông khác, bị trật bánh, bị đổ tàu, có thiệt hại về người hoặc tài sản (sau đây gọi là tai nạn).	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị Ban soạn thảo xem xét làm rõ khái niệm “thiệt hại về người” Lý do: Theo quy định tại Điều 584 Bộ luật Dân sự năm 2015 được hướng dẫn tại Điều 2 Nghị quyết số 02/2022/NQ-HĐTP ngày 06/9/2022 của Hội đồng Thẩm phán TAND tối cao, thiệt hại về tinh thần được hiểu là tổn thất do bị xâm phạm tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, uy tín hoặc quyền, lợi ích nhân thân khác của cá nhân. Quy định hiện nay về “<i>tai nạn giao thông đường sắt</i>” chỉ dừng ở phạm vi khái quát, chưa phân biệt rõ các trường hợp gây thiệt hại về sức khỏe hoặc tổn thất tinh thần. Điều này có thể dẫn đến khó khăn trong khâu tổng hợp, phân loại và thống kê báo cáo (thực tế trong nhiều năm qua, các vụ việc phương tiện giao thông đường sắt va chạm với người đi bộ, xe đạp, xe gắn máy chỉ gây thương tích cũng được đưa vào nhóm tai nạn/sự cố). Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo quy định cụ thể, chi tiết hơn về việc xác định thiệt hại và phân loại sự cố để tránh phải ban hành thêm văn bản hướng dẫn khi thực hiện Thông tư.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
---	---------------------------------	---	--

Điều 5. Kiểm tra sản xuất lắp ráp	UBND TP Hà Nội	Điều 4 -8: Bổ sung quy trình riêng cho toa metro (chạy thử trong đường thử/segment, thử tương tác CBTC = Communications-Based Train Control = Hệ thống điều khiển tàu dựa trên truyền thông/ATP= Automatic Train Protection = Hệ thống bảo vệ tàu tự động). Ghi rõ trách nhiệm phối hợp với cơ quan quản lý hải quan khi kiểm tra nhập khẩu (để tránh tắc hải quan).	Cục ĐKVN: Xin được giải trình như sau: - Nội dung kiểm tra khi vận hành trên đường đã được quy định cụ thể tại QCVN về toa xe, phương tiện chuyên dùng không tự hành trong kiểm tra sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới và QCVN về phương tiện giao thông đường sắt trong kiểm tra định kỳ, hoán cải, nhập khẩu đã qua sử dụng. - Việc phối hợp với cơ quan quản lý hải quan khi kiểm tra nhập khẩu được quy định tại Điều 7 Nghị định số 132/2008/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bằng Nghị định số 74/2018/NĐ-CP), ví dụ: B1: Người nhập khẩu phải thực hiện đăng ký kiểm tra nhà nước về chất lượng hàng hóa nhập khẩu và cam kết chất lượng hàng hóa phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn công bố áp dụng tại cơ quan kiểm tra chất lượng sản phẩm, hàng hóa. B2: Trong thời hạn 01 ngày làm việc, cơ quan kiểm tra xác nhận người nhập khẩu đã đăng ký kiểm tra chất lượng hàng hóa nhập khẩu trên bản đăng ký của người nhập khẩu. Người nhập khẩu nộp bản đăng ký có xác nhận của cơ quan kiểm tra cho cơ quan hải quan để được phép thông quan hàng hóa.
1. Kiểm tra sản xuất lắp ráp được thực hiện đối với: linh kiện, phương tiện sản xuất lắp ráp mới.			

2. Điều kiện kiểm tra: cơ sở sản xuất phải chuẩn bị linh kiện, phương tiện và bảo đảm điều kiện để Cơ quan kiểm tra thực hiện các nội dung kiểm tra theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng.			
3. Nội dung kiểm tra: thực hiện theo những nội dung thuộc phạm vi của Cơ quan kiểm tra được quy định tại các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng đối với từng loại linh kiện, phương tiện.			
4. Phương thức kiểm tra			
a) Kiểm tra từng linh kiện, phương tiện;			
b) Đối với toa xe đường sắt đô thị, kiểm tra toa xe ở trạng thái tĩnh và kiểm tra vận hành trên đường khi ghép thành đoàn tàu theo cấu hình khai thác.			

Điều 6. Kiểm tra nhập khẩu	UBND TP Hà Nội	Điều 4 -8: Bổ sung quy trình riêng cho toa metro (chạy thử trong đường thử/segment, thử tương tác CBTC = Communications-Based Train Control = Hệ thống điều khiển tàu dựa trên truyền thông/ATP= Automatic Train Protection = Hệ thống bảo vệ tàu tự động). Ghi rõ trách nhiệm phối hợp với cơ quan quản lý hải quan khi kiểm tra nhập khẩu (để tránh tắc hải quan).	Cục ĐKVN: Xin được giải trình như sau: - Nội dung kiểm tra khi vận hành trên đường đã được quy định cụ thể tại QCVN về toa xe, phương tiện chuyên dùng không tự hành trong kiểm tra sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới và QCVN về phương tiện giao thông đường sắt trong kiểm tra định kỳ, hoán cải, nhập khẩu đã qua sử dụng. - Việc phối hợp với cơ quan quản lý hải quan khi kiểm tra nhập khẩu được quy định tại Điều 7 Nghị định số 132/2008/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bằng Nghị định số 74/2018/NĐ-CP), ví dụ: B1: Người nhập khẩu phải thực hiện đăng ký kiểm tra nhà nước về chất lượng hàng hóa nhập khẩu và cam kết chất lượng hàng hóa phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn công bố áp dụng tại cơ quan kiểm tra chất lượng sản phẩm, hàng hóa. B2: Trong thời hạn 01 ngày làm việc, cơ quan kiểm tra xác nhận người nhập khẩu đã đăng ký kiểm tra chất lượng hàng hóa nhập khẩu trên bản đăng ký của người nhập khẩu. Người nhập khẩu nộp bản đăng ký có xác nhận của cơ quan kiểm tra cho cơ quan hải quan để được phép thông quan hàng hóa.
1. Kiểm tra nhập khẩu được thực hiện đối với: linh kiện, phương tiện nhập khẩu mới; phương tiện nhập khẩu đã qua sử dụng.			

2. Điều kiện kiểm tra: doanh nghiệp nhập khẩu phải chuẩn linh kiện, phương tiện và bảo đảm điều kiện để Cơ quan kiểm tra thực hiện các nội dung kiểm tra theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng.			
3. Nội dung kiểm tra: thực hiện theo những nội dung thuộc phạm vi của Cơ quan kiểm tra được quy định tại các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng đối với từng loại linh kiện, phương tiện.			
4. Phương thức kiểm tra			
a) Kiểm tra từng linh kiện, phương tiện;			
b) Đối với toa xe đường sắt đô thị, kiểm tra toa xe ở trạng thái tĩnh và kiểm tra vận hành trên đường khi ghép thành đoàn tàu theo cấu hình khai thác.			
Điều 7. Kiểm tra hoán cải			
1. Kiểm tra hoán cải được thực hiện đối với phương tiện chạy trên đường sắt quốc gia, phương tiện chạy trên đường sắt chuyên dùng có thay đổi các nội dung sau:			

b) Tính năng, mục đích sử dụng của phương tiện dẫn tới việc phải thay đổi cách bố trí, lắp đặt trang thiết bị của phương tiện khác với lần đăng kiểm gần nhất;	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau: “b) Tính năng, mục đích sử dụng của phương tiện <i>hoặc thay đổi các thông số kỹ thuật chủ yếu của phương tiện giao thông đường sắt</i> (được định nghĩa tại mục 14 Điều 3 dự thảo thông tư này) khác với lần đăng kiểm gần nhất;” Lý do: - Đề nghị quy định rõ ràng hơn và phù hợp với quy định tại khoản 14 Điều 13 dự thảo Thông tư này. - Việc quy định khi thay đổi cách bố trí, lắp đặt trang thiết bị của phương tiện khác với lần đăng kiểm gần nhất sẽ rất khó khăn cho doanh nghiệp. Ví dụ: + Toa xe đang được cấp đăng kiểm là 64 chỗ ngồi nhưng doanh nghiệp thay đổi thành 56 chỗ ngồi hoặc 28 giường nằm nhưng doanh nghiệp thay đổi thành 20 giường nằm thì cũng phải làm thủ tục hoán cải thì sẽ rất khó khăn và mất tính chủ động của doanh nghiệp trong khi việc thay đổi không thay đổi bản chất của phương tiện. - Hoặc quy định tính năng từ toa xe khách thành toa xe hàng; hoặc toa xe khách, hàng thành toa xe chuyên dùng hoặc từ toa xe ngồi thành toa xe giường nằm;... Nên quy định các thay đổi tính năng mà thay đổi hẳn bản chất của phương tiện	Cục ĐKVN: Đồng ý tiếp tiếp thu, đã rà soát lại và thống nhất sửa như sau: b) Kiểu loại phương tiện khác với lần đăng kiểm gần nhất;
---	---------------------------------	--	---

Điều 8. Kiểm tra định kỳ	UBND TP Hà Nội	Điều 4 -8: Bổ sung quy trình riêng cho toa metro (chạy thử trong đường thử/segment, thử tương tác CBTC = Communications-Based Train Control = Hệ thống điều khiển tàu dựa trên truyền thông/ATP= Automatic Train Protection = Hệ thống bảo vệ tàu tự động). Ghi rõ trách nhiệm phối hợp với cơ quan quản lý hải quan khi kiểm tra nhập khẩu (để tránh tắc hải quan).	Cục ĐKVN: Xin được giải trình như sau: - Nội dung kiểm tra khi vận hành trên đường đã được quy định cụ thể tại QCVN về toa xe, phương tiện chuyên dùng không tự hành trong kiểm tra sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới và QCVN về phương tiện giao thông đường sắt trong kiểm tra định kỳ, hoán cải, nhập khẩu đã qua sử dụng. - Việc phối hợp với cơ quan quản lý hải quan khi kiểm tra nhập khẩu được quy định tại Điều 7 Nghị định số 132/2008/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bằng Nghị định số 74/2018/NĐ-CP), ví dụ: B1: Người nhập khẩu phải thực hiện đăng ký kiểm tra nhà nước về chất lượng hàng hóa nhập khẩu và cam kết chất lượng hàng hóa phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn công bố áp dụng tại cơ quan kiểm tra chất lượng sản phẩm, hàng hóa. B2: Trong thời hạn 01 ngày làm việc, cơ quan kiểm tra xác nhận người nhập khẩu đã đăng ký kiểm tra chất lượng hàng hóa nhập khẩu trên bản đăng ký của người nhập khẩu. Người nhập khẩu nộp bản đăng ký có xác nhận của cơ quan kiểm tra cho cơ quan hải quan để được phép thông quan hàng hóa.
1. Kiểm tra định kỳ được thực hiện đối với: phương tiện chạy trên đường sắt quốc gia, phương tiện chạy trên đường sắt chuyên dùng, phương tiện chạy trên đường sắt địa phương.			

2. Điều kiện kiểm tra: cơ sở sửa chữa, chủ sở hữu phương tiện, chủ khai thác phương tiện phải chuẩn bị phương tiện và bảo đảm điều kiện để Cơ quan kiểm tra thực hiện các nội dung kiểm tra theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng.			
3. Nội dung kiểm tra: thực hiện theo những nội dung thuộc phạm vi của Cơ quan kiểm tra được quy định tại các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng đối với từng loại phương tiện.			
4. Phương thức kiểm tra			
a) Kiểm tra từng phương tiện;			
b) Đối với toa xe đường sắt đô thị, kiểm tra toa xe ở trạng thái tĩnh và kiểm tra vận hành trên đường khi ghép thành đoàn tàu theo cấu hình khai thác.			
5. Chu kỳ kiểm tra định kỳ			
a) Chu kỳ kiểm tra định kỳ theo quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này;			
b) Đối với đầu máy, toa xe chạy trên đường sắt quốc gia, việc kiểm tra được thực hiện cùng thời điểm phương tiện được sửa chữa, bảo dưỡng định kỳ.			

Điều 10. Hồ sơ đăng ký kiểm tra	Văn phòng Bộ	Hiện tại yêu cầu đối với thành phần hồ sơ tại các TTHC trong dự thảo Thông tư chưa quy định thống nhất (ví dụ: tại Điều 10 yêu cầu thành phần hồ sơ là “bản điện tử có giá trị pháp lý”, “bản sao có giá trị pháp lý”, tuy nhiên tại các Điều 67, 68, 69...thì quy định rõ là “bản sao điện tử”, “bản sao có chứng thực”...). Do vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát lại các quy định về yêu cầu đối với thành phần hồ sơ để đảm bảo quy định thống nhất trong toàn bộ dự thảo Thông tư	Cục ĐKVN: Tiếp thu, thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại văn bản số 434/TB-VPCP, ý kiến góp ý của Văn phòng Bộ Xây dựng, để đảm bảo TTHC cung cấp là TTHC toàn trình, Cục ĐKVN đã rà soát lại toàn bộ dự thảo, các quy định của pháp luật và đề xuất chỉ giữ lại TTHC cấp, cấp lại GCN dựa trên kết quả kiểm tra của Cơ quan kiểm tra. Việc tách như vậy sẽ đảm bảo: - Nội dung công việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của Cơ quan kiểm tra mang tính dịch vụ kỹ thuật chuyên môn sâu gắn liền với việc kiểm tra, đo kiểm, đối chiếu trực tiếp tại hiện trường, chứ không phải thuần túy là thủ tục hành chính. - Vẫn duy trì được chức năng quản lý nhà nước trong công tác đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt. Trên cơ sở đó, Cục ĐKVN đề xuất sửa như sau: Điều 10. Hồ sơ đăng ký chứng nhận Hồ sơ đăng ký chứng nhận bao gồm: 1. Bản chính hoặc bản điện tử Đơn đăng ký chứng nhận theo mẫu quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này. 2. Báo cáo kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với linh kiện, phương tiện của Cơ quan kiểm tra kèm theo ảnh chụp thể hiện rõ số hiệu, hình ảnh tổng thể linh kiện, phương tiện (Bản chính hoặc bản sao có chứng thực hoặc bản
---	----------------------------	---	--

			điện tử hoặc bản sao điện tử).
Hồ sơ đăng ký kiểm tra bao gồm:			
1. Đơn đăng ký kiểm tra theo mẫu quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.			
2. Báo cáo kết quả kiểm tra hoặc báo cáo kết quả thử nghiệm theo quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng (bản chính hoặc bản sao có giá trị pháp lý hoặc bản điện tử có giá trị pháp lý) kèm theo ảnh chụp thể hiện rõ số hiệu, hình ảnh tổng thể linh kiện, phương tiện.			
3. Đối với linh kiện, phương tiện sản xuất lắp ráp, nhập khẩu, hoán cải: tài liệu kỹ thuật của linh kiện, phương tiện theo quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này (bản chính hoặc bản sao có giá trị pháp lý hoặc bản điện tử có giá trị pháp lý).			

Điều 12. Cấp Giấy chứng nhận và tem kiểm định đối với trường hợp kiểm tra nhập khẩu	Văn phòng Bộ	Quy định về cách thức thực hiện TTHC tại các TTHC trong dự thảo Thông tư chưa thống nhất (ví dụ: cách thức thực hiện TTHC tại các Điều 12, 13, 14, 15 là nộp trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc qua cổng dịch vụ công; tại Điều 28 thì quy định cách thức thực hiện nộp trực tiếp tại bộ phận một cửa hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc nộp qua cổng dịch vụ công trực tuyến của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc cổng dịch vụ công quốc gia hoặc các hình thức phù hợp khác;...). Một số quy định về trình tự thực hiện TTHC chưa rõ ràng (ví dụ quy định tại điểm b khoản 3 Điều 15;...). Do vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát lại các quy định về cách thức, trình tự thực hiện TTHC để quy định đảm bảo tính thống nhất trong toàn bộ dự thảo Thông tư và bảo đảm tính rõ ràng của quy định TTHC.	Cục ĐKVN: Tiếp thu, thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại văn bản số 434/TB-VPCP, ý kiến góp ý của Văn phòng Bộ Xây dựng, để đảm bảo TTHC cung cấp là TTHC toàn trình, Cục ĐKVN đã rà soát lại toàn bộ dự thảo, các quy định của pháp luật và đề xuất chỉ giữ lại TTHC cấp, cấp lại GCN dựa trên kết quả kiểm tra của Cơ quan kiểm tra. Việc tách như vậy sẽ đảm bảo: - Nội dung công việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của Cơ quan kiểm tra mang tính dịch vụ kỹ thuật chuyên môn sâu gắn liền với việc kiểm tra, đo kiểm, đối chiếu trực tiếp tại hiện trường, chứ không phải thuần túy là thủ tục hành chính. - Vẫn duy trì được chức năng quản lý nhà nước trong công tác đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt. Trên cơ sở đó, Cục ĐKVN đề xuất sửa như sau: Điều 11. Cấp Giấy chứng nhận và tem kiểm định 1. Cơ sở sản xuất/doanh nghiệp nhập khẩu/cơ sở sửa chữa/chủ sở hữu phương tiện/chủ khai thác phương tiện lập 01 bộ hồ sơ đăng ký chứng nhận theo quy định tại Điều 10 của Thông tư này và nộp cho Cục Đăng kiểm Việt Nam bằng hình thức trực tiếp tại Bộ phận Một cửa hoặc qua dịch vụ bưu chính hoặc qua Cổng Dịch vụ công trực tuyến;
---	----------------------------	---	---

			2. Cục Đăng kiểm Việt Nam tiếp nhận, kiểm tra thành phần hồ sơ đăng ký chứng nhận và hướng dẫn để cơ sở sản xuất/doanh nghiệp nhập khẩu/cơ sở sửa chữa/chủ sở hữu phương tiện/chủ khai thác phương tiện hoàn thiện hồ sơ (trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ thành phần) trong vòng một (01) ngày làm việc. 3. Cấp giấy chứng nhận/thông báo hoàn thiện hồ sơ và tem kiểm định a) Trong thời gian không quá hai (02) ngày làm việc kể từ ngày chính thức tiếp nhận, trường hợp nội dung hồ sơ đăng ký chứng nhận chưa hợp lệ, Cục Đăng kiểm Việt Nam gửi thông báo hoàn thiện hồ sơ theo mẫu quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này. Thời hạn giải quyết sẽ được tính lại từ đầu, sau khi Cục Đăng kiểm Việt Nam nhận lại đủ hồ sơ đăng ký chứng nhận; b) Trong thời gian không quá hai (02) ngày làm việc kể từ ngày chính thức tiếp nhận, trường hợp nội dung hồ sơ đăng ký chứng nhận hợp lệ, Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp Giấy chứng nhận (bản giấy và/hoặc bản điện tử) đối với từng linh kiện, phương tiện theo mẫu quy định tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này, đồng thời cấp tem kiểm định cho phương tiện theo mẫu quy định tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này (không áp dụng đối với kiểm tra hoán cải).
--	--	--	--

1. Doanh nghiệp nhập khẩu lập 01 bộ hồ sơ đăng ký kiểm tra theo quy định tại Điều 10 của Thông tư này và nộp cho Cơ quan kiểm tra bằng hình thức gửi trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc qua cổng dịch vụ công.			
2. Cơ quan kiểm tra tiếp nhận, kiểm tra thành phần hồ sơ đăng ký kiểm tra và hướng dẫn để doanh nghiệp nhập khẩu hoàn thiện hồ sơ (trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ thành phần) trong vòng một (01) ngày làm việc, riêng đối với toa xe đường sắt đô thị trong vòng năm (05) ngày làm việc.			
3. Cơ quan kiểm tra tiến hành đối chiếu nội dung hồ sơ đăng ký kiểm tra với nội dung của quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng trong vòng năm (05) ngày làm việc, riêng đối với toa xe đường sắt đô thị trong vòng hai mươi (20) ngày làm việc.			
a) Trường hợp nội dung hồ sơ đăng ký kiểm tra hợp lệ, Cơ quan kiểm tra gửi thông báo về thời gian kiểm tra hiện trường theo mẫu quy định tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này;			

b) Trường hợp nội dung hồ sơ đăng ký kiểm tra chưa hợp lệ, Cơ quan kiểm tra gửi thông báo hoàn thiện hồ sơ theo mẫu quy định tại Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư này, đồng thời gửi đến cơ quan hải quan để giải quyết theo quy định. Thời hạn giải quyết được tính lại từ đầu, sau khi Cơ quan kiểm tra nhận lại đủ hồ sơ đăng ký kiểm tra hợp lệ.			
4. Cơ quan kiểm tra tiến hành kiểm tra linh kiện, phương tiện tại hiện trường theo các nội dung của quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng. Kết thúc kiểm tra hiện trường, Cơ quan kiểm tra lập Biên bản xác nhận kiểm tra hiện trường theo mẫu quy định tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Thông tư này.			
a) Trường hợp linh kiện, phương tiện và hồ sơ đăng ký kiểm tra phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng, Cơ quan kiểm tra thực hiện quy trình cấp Giấy chứng nhận theo quy định tại điểm a khoản 5 Điều này;			
b) Trường hợp linh kiện, phương tiện hoặc hồ sơ đăng ký kiểm tra chưa phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng.			

Trong thời hạn không quá ba (03) ngày làm việc kể từ ngày kết thúc kiểm tra, Cơ quan kiểm tra gửi thông báo khắc phục theo mẫu quy định tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này. Doanh nghiệp nhập khẩu được phép khắc phục nhưng không quá một (01) lần (trừ trường hợp toa xe đường sắt đô thị).			
Trường hợp doanh nghiệp nhập khẩu không hoàn thành việc khắc phục trong thời hạn mười (10) ngày làm việc kể từ ngày Cơ quan kiểm tra gửi thông báo khắc phục thì được đánh giá là không đạt.			
Riêng đối với toa xe đường sắt đô thị, quá thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày Cơ quan kiểm tra gửi thông báo khắc phục, doanh nghiệp nhập khẩu chưa hoàn thành việc khắc phục mà không có văn bản nêu rõ lý do chưa hoàn thành việc khắc phục và cam kết mốc thời gian khắc phục mới thì được đánh giá là không đạt.			
5. Cấp Giấy chứng nhận/thông báo không đạt và tem kiểm định			

a) Trong thời gian không quá ba (03) ngày làm việc kể từ ngày kết thúc kiểm tra và nộp đủ hồ sơ theo quy định, Cơ quan kiểm tra cấp Giấy chứng nhận (bản giấy và/hoặc bản điện tử) đối với từng linh kiện, phương tiện theo mẫu quy định tại Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư này, đồng thời cấp tem kiểm định cho phương tiện theo mẫu quy định tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này;			
b) Trường hợp kết quả đánh giá không đạt, trong thời hạn một (01) ngày làm việc kể từ thời điểm đánh giá không đạt, Cơ quan kiểm tra ra thông báo không đạt đối với từng linh kiện, phương tiện theo mẫu quy định tại Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư này, đồng thời gửi đến cơ quan hải quan để giải quyết theo quy định.			

Điều 16 Thu hồi Giấy chứng nhận	UBND TP Hà Nội	Điều 16: Bổ sung quy trình tổ tụng hành chính/kháng nghị (thời hạn khiếu nại, tạm dừng quyết định). - Yêu cầu công khai quyết định thu hồi trên cổng thông tin và thông báo tới bên liên quan (hải quan, Cục quản lý vận tải).	Cục ĐKVN: Xin được giải trình như sau: - Quy trình tổ tụng hành chính/kháng nghị (thời hạn khiếu nại, tạm dừng quyết định) được quy định trong Luật tổ tụng hành chính và các văn bản hướng dẫn Luật tổ tụng hành chính. - Khoản 2 Điều 13 đã quy định: Cục Đăng kiểm Việt Nam ra văn bản thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận, gửi các cơ quan liên quan theo quy định và thu hồi Giấy chứng nhận trong trường hợp còn bản giấy Giấy chứng nhận.
1. Giấy chứng nhận bị thu hồi trong các trường hợp sau đây:			
a) Đã có thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận của Cơ quan kiểm tra theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 17 của Thông tư này (trừ trường hợp đối với phương tiện đã được cấp Giấy chứng nhận, tem kiểm định mới);			
b) Khi phát hiện chủ sở hữu phương tiện, chủ khai thác phương tiện, cơ sở sản xuất, doanh nghiệp nhập khẩu, cơ sở sửa chữa giả mạo hồ sơ đăng ký kiểm tra.			
2. Cơ quan kiểm tra ra văn bản thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận, gửi các cơ quan liên quan theo quy định và thu hồi Giấy chứng nhận trong trường hợp còn bản giấy Giấy chứng nhận.			

Điều 17. Việc sử dụng và thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận, tem kiểm định	UBND TP Hà Nội	Điều 17 Bổ sung: chấp nhận Giấy chứng nhận điện tử có chữ ký số và mã tra cứu; quy định kiểm toán định kỳ (random audit) và thời hạn lưu trữ hồ sơ điện tử.	Cục ĐKVN: Xin được giải trình như sau: - Tại Điều 11, 12 và điều này đều có nêu Giấy chứng nhận (bản giấy hoặc bản điện tử). - Quy định về lưu trữ theo quy định của Thông tư ... về lưu trữ hồ sơ.
1. Sử dụng Giấy chứng nhận, tem kiểm định			
a) Giấy chứng nhận cấp cho linh kiện được sử dụng làm căn cứ cho phép lắp ráp trên phương tiện;			
b) Giấy chứng nhận cấp cho linh kiện, phương tiện (bản giấy hoặc bản điện tử) chỉ được sử dụng vào các mục đích: giải quyết thủ tục hải quan, đăng ký phương tiện, lưu hành;			
c) Tem kiểm định dán trên phương tiện, vị trí dán được quy định tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này.			
2. Hiệu lực của Giấy chứng nhận, tem kiểm định			
a) Thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận và tem kiểm định cấp theo chu kỳ kiểm tra quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này;			
b) Giấy chứng nhận hết hiệu lực thuộc một trong các trường hợp sau:			
Phương tiện đã được cấp Giấy chứng nhận, tem kiểm định mới;			
Thông số kỹ thuật thực tế của phương tiện bị thay đổi so với thông số kỹ thuật trên Giấy chứng nhận đã cấp;			

Phương tiện bị hư hỏng do tai nạn, thiên tai, hành vi phá hoại hoặc trong quá trình bảo quản, vận chuyển làm biến dạng kết cấu giá chuyển hướng, kết cấu thép chịu lực thân phương tiện đến mức không bảo đảm các yêu cầu an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định.			
Điều 23. Quy định chung	UBND TP. Hà Nội	Quy định mẫu thống nhất do Bộ ban hành; Cục là registry trung ương (master database) để tránh trùng/nhầm số. Hỗ trợ 100% điện tử, bắt buộc upload bản gốc/hóa đơn/e-C/O (nếu có)	Cục ĐSVN: Có ý kiến như sau theo quy định tại khoản 4 Điều 47 Luật ĐS trong đó có giao <i>“3. Thẩm quyền cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt:</i> <i>a) Bộ trưởng Bộ Xây dựng cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia;</i> <i>b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng.</i> <i>4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này”.</i> Theo đó, dự thảo Thông tư đã quy định các mẫu biểu chung cho cả ĐS quốc gia và đường sắt chuyên dùng và đường sắt địa phương và áp dụng cho cả Cục và tỉnh.

1. Các phương tiện nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp trong nước trước khi đưa vào khai thác, vận dụng trên đường sắt phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện theo quy định tại Thông tư này.	1. Ý kiến Sở XD Lào Cai	Đề nghị: Bổ sung dẫn chiếu trực tiếp “Điều 47 Luật Đường sắt” vào khoản 1 <i>“1. Các phương tiện nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp trong nước trước khi đưa vào khai thác, vận dụng trên đường sắt phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện theo quy định tại Điều 47 Luật Đường sắt và theo quy định tại Thông tư này”.</i> Lý do: Hiện dự thảo Điều 23 chỉ nêu “theo quy định tại Thông tư này”, dễ gây hiểu nhầm rằng Thông tư tự đặt ra nghĩa vụ đăng ký phương tiện mới. Trong khi đó, nghĩa vụ này đã được quy định rõ tại Điều 47 Luật Đường sắt. Nếu Thông tư không dẫn chiếu trực tiếp sẽ làm giảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật. Việc bổ sung dẫn chiếu Điều 47 Luật Đường sắt sẽ giúp khẳng định Thông tư chỉ mang tính chất quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành, tránh mâu thuẫn, bảo đảm chặt chẽ về pháp lý.	1. Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: Tại Điều 47 Luật ĐS chỉ quy định phương tiện tham gia giao thông phải có đăng ký và giao cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều 47 Luật ĐS do vậy viết như dự thảo là phù hợp.
	2.Vụ Pháp chế	Khoản 1 đã được quy định trong Luật.	2. Cục ĐSVN Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: khoản 1 Điều 47 Luật ĐS 2025 chỉ quy định “1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông phải bảo đảm tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, còn niên hạn sử dụng và có đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt”.

2. Chủ sở hữu phương tiện (sau đây gọi là chủ sở hữu) phải làm thủ tục đề nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp, cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện theo quy định tại Thông tư này.	Vụ Pháp chế	Khoản 2 đã được quy định tại khoản 1 Điều 28 dự thảo Thông tư.	Cục ĐSVN: - Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo - Điều (28 cũ) 23 của dự thảo mới chỉ quy định trình tự thủ tục cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký PTGTĐS
3. Chủ sở hữu phải đề nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện theo quy định tại Thông tư này.	Vụ Pháp chế	Khoản 3 đã được quy định tại khoản 2 Điều 27 dự thảo Thông tư.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu bỏ khoản này
4. Mẫu Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện được quy định tại Phụ lục XII của Thông tư này. Đối với trường hợp cấp lại, trên Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện có thêm dòng chữ "Cấp lại lần 1, Cấp lại lần 2...".	Vụ Pháp chế	Khoản 4 về mẫu Giấy chứng nhận: đề nghị chuyển về nội dung các Điều nội dung quy định về Hồ sơ cấp, cấp lại Giấy chứng nhận.	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: Nội dung đã được kế thừa từ Thông tư 14/2023/TT-BGTVT và thực hiện ổn định.
Điều 24. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện			

2. Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng.	Vụ pháp chế	Điểm b khoản 3 Điều 47 Luật Đường sắt quy định: “<i>Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng</i>”. Do đó, đề nghị rà soát quy định nội dung này tại dự thảo Thông tư đảm bảo phù hợp với thẩm quyền của Bộ trưởng Bộ Xây dựng. Tương tự đề nghị rà soát quy định tại khoản 2 Điều 66 dự thảo Thông tư.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu Lý do: Đề phù hợp với Điều 13 Luật tổ chức chính quyền địa phương ngày 16/6/2025 về phân cấp “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. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phân cấp cho đơn vị sự nghiệp công lập thuộc phạm vi quản lý thực hiện liên tục, thường xuyên một hoặc một số nhiệm vụ, quyền hạn mà mình được giao theo quy định của pháp luật để tăng quyền tự chủ cho các đơn vị sự nghiệp công lập trong việc quản trị đơn vị và cung ứng dịch vụ công, trừ trường hợp pháp luật quy định không được phân cấp”.
Điều 25. Hồ sơ cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện			

2. Bản chính hoặc bản sao có chứng thực hoặc bản điều tử hoặc bản sao điện tử các giấy tờ của phương tiện bao gồm:			
Hợp đồng mua bán, đóng mới, lắp ráp, cho, tặng; chứng từ đã nộp lệ phí trước bạ (nếu có); quyết định điều chuyển phương tiện; hóa đơn của tổ chức, cá nhân bán phương tiện (nếu phương tiện đã chuyển qua nhiều tổ chức, cá nhân thì khi làm thủ tục cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện chỉ cần hóa đơn của tổ chức, cá nhân bán cuối cùng); Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện do tổ chức đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức đăng kiểm nước ngoài được Bộ trưởng Bộ Xây dựng ủy quyền cấp còn hiệu lực. Đối với các giấy tờ bằng tiếng nước ngoài thì phải có bản dịch tiếng Việt đã được công chứng dịch thuật kèm theo.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau: “2. Bản chính hoặc bản sao có chứng thực hoặc bản điều tử hoặc bản sao điện tử các giấy tờ của phương tiện bao gồm: <i>Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện</i> do tổ chức đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức đăng kiểm nước ngoài được Bộ trưởng Bộ Xây dựng ủy quyền cấp còn hiệu lực.” - Lý do: mục đích của các khoản 2, 3, 4, 5 Điều 25 là chứng thực phương tiện mà làm thủ tục đăng ký phương tiện là đúng do đơn vị đó làm chủ sở hữu. Tuy nhiên, bất kỳ một phương tiện giao thông đường sắt nào muốn khai thác trên đường sắt thì đều phải được Cục Đăng kiểm Việt Nam kiểm tra và cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt và trên giấy này đã ghi rõ chủ phương tiện là đơn vị nào. Như vậy kiến nghị khi đăng ký phương tiện thì chỉ cần 02 giấy gồm: + Đơn đề nghị. + Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt do Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp. - Việc quy định như vậy để thống nhất trong việc quản lý của Cơ quan nhà nước tránh việc đùn đẩy trách nhiệm lẫn nhau đồng thời giảm bớt các giấy tờ đối với doanh nghiệp.	Cục ĐSVN: Đề xuất bỏ “Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện do tổ chức đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức đăng kiểm nước ngoài được Bộ trưởng Bộ Xây dựng ủy quyền cấp còn hiệu lực.” trong thành phần hồ sơ để đơn giản hóa TTHC theo chỉ đạo của Chính phủ và thay vào đó quy định trong mẫu của đơn cấp, cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện là: <i>Mã số/Số giấy chứng nhận ATKT&BVMT (còn hiệu lực).</i>

5. Trường hợp phương tiện không có hợp đồng mua bán, đóng mới, lắp ráp, hóa đơn riêng (do việc mua bán các phương tiện chỉ là hợp phần của gói thầu và không thể tách rời) thì phải có bản chính hoặc bản sao có chứng thực hoặc bản điện tử hoặc bản sao điện tử hợp đồng gói thầu hoặc hợp phần của gói thầu có thể hiện việc cung cấp phương tiện, biên bản bàn giao phương tiện cho chủ sở hữu.	Ý kiến Sở XD Lào Cai	Đề nghị bổ sung thêm “<i>biên bản nghiệm thu, bàn giao</i>” khoản 5 Điều 25 Dự thảo Thông tư được viết lại như sau: <i>“5. Trường hợp phương tiện không có hợp đồng mua bán, đóng mới, lắp ráp, hóa đơn riêng (do việc mua bán các phương tiện chỉ là hợp phần của gói thầu và không thể tách rời) thì phải có bản chính hoặc bản sao có chứng thực hoặc bản điện tử hoặc bản sao điện tử hợp đồng gói thầu hoặc hợp phần của gói thầu có thể hiện việc cung cấp phương tiện, kèm theo biên bản nghiệm thu, bàn giao giữa nhà thầu và chủ sở hữu; biên bản bàn giao phương tiện cho chủ sở hữu”.</i>	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: thực hiện Nghị quyết số 66/NQ-CP ngày 26/3/2025 của Thủ tướng chính phủ về chương trình cắt giảm, đơn giản hóa TTHC liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh năm 2025 và 2026. Để tạo điều kiện cho người dân và doanh nghiệp thực hiện các TTHC.
--	------------------------------------	---	---

Điều 26. Hồ sơ cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung Điều 26 như sau: “1. Việc cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện khi các thông tin trên Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt do Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp gồm: chủ phương tiện, thay đổi tính năng sử dụng của phương tiện (được định nghĩa tại mục 14 Điều 3). Hồ sơ bao gồm các giấy tờ sau đây: a) Bản chính hoặc bản điện tử đơn đề nghị cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện của chủ sở hữu theo mẫu quy định tại Phụ lục XIV của Thông tư này; bản gốc hoặc bản điện tử Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện đã được cấp; b) Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện do tổ chức đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức đăng kiểm nước ngoài được Bộ trưởng Bộ Xây dựng ủy quyền cấp còn hiệu lực. 2. Trường hợp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện bị mất hoặc hư hỏng Hồ sơ bao gồm các giấy tờ sau đây: a) Bản chính hoặc bản điện tử đơn đề nghị cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện của chủ sở hữu theo mẫu quy định tại Phụ lục XV của Thông tư này; bản gốc hoặc bản điện tử Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện đã được cấp (trường hợp bị hư hỏng); Lý do: - Vương mắc hiện nay với Công ty cổ phần VTĐS: Trước đây các toa xe được Đăng ký PTGTĐS lần đầu, đứng tên chủ sở hữu là Tổng công ty ĐSVN (khi đó Công ty với mô hình	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: giải trình như Điều 25 của dự thảo thông tư - Việc vương mắc của như ý kiến của Tổng công ty ĐSVN là do lỗi của các Công ty cổ phần VTĐS Hà Nội và Sài Gòn, khi Tổng công ty ĐSVN có quyết định điều chuyển (thay đổi chủ sở hữu phương tiện) không thực hiện TTHC cấp lại giấy đăng ký phương tiện theo quy định. Hiện tại còn khoản 770 toa xe đang đứng tên chủ sở hữu là Tổng công ty ĐSVN đã chuyển giao cho 2 Công ty cổ phần VTĐS Hà Nội và Sài Gòn nhưng chưa thể thực hiện đăng ký lại chủ sở hữu mới là Công ty cổ phần VTĐS. -Về nội dung này Cục ĐSVN đã phối hợp với các doanh nghiệp và Tổng công ty ĐSVN nghiên cứu, tháo gỡ cho DN khi thực hiện cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện đối với các toa xe trên, theo hướng bổ sung “<i>giấy xác nhận điều chuyển phương tiện của chủ sở hữu</i>” ghi trên giấy đăng ký phương tiện cho chủ sở hữu cuối cùng.
--	---------------------------------	--	---

		TNHH MTV). Năm 2016, Công ty chuyển sang mô hình Công ty cổ phần. Tháng 11/2024, 02 Công ty cổ phần VTĐS Hà Nội và Sài Gòn sát nhập thành Công ty cổ phần VTĐS theo chủ trương của Chính phủ. Các toa xe do Công ty cổ phần VTĐS quản lý tiến hành đăng ký lại PTGTĐS thì không thực hiện được do luật không quy định. Do vậy, kiến nghị sửa đổi quy định này để Công ty cổ phần VTĐS có thể thực hiện đăng ký lại PTGTĐS theo quy định của pháp luật.	
b) Bản chính hoặc bản sao có chứng thực hoặc bản điện tử hoặc bản sao điện tử giấy tờ chứng minh quyền sở hữu phương tiện: giấy tờ cho, tặng; hợp đồng mua bán, hóa đơn mua bán phương tiện, chứng từ đã nộp lệ phí trước bạ (nếu có); quyết định điều chuyển phương tiện; giấy xác nhận điều chuyển phương tiện của chủ sở hữu; giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp hoặc mã số doanh nghiệp (nếu chủ sở hữu đổi tên), biên bản bàn giao tài sản kèm theo danh mục phương tiện.	Văn phòng Bộ	2. Điểm b khoản 1 Điều 26: Đề nghị nghiên cứu bỏ quy định “ <i>giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp hoặc mã số doanh nghiệp (nếu chủ sở hữu đổi tên)</i> ” mà bổ sung vào Mẫu đơn tại Phụ lục XIV thông tin mã số doanh nghiệp để sử dụng lại các dữ liệu trên hệ thống dữ liệu dùng chung nhằm đơn giản hóa TTHC, tạo điều kiện thuận lợi, cho người dân, doanh nghiệp	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu bỏ “ <i>giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp hoặc mã số doanh nghiệp (nếu chủ sở hữu đổi tên)</i> ” thay vào đó là bổ sung mã số doanh nghiệp vào đơn đề nghị cấp lại tại Phụ lục XIV dự thảo Thông tư

Điều 27. Thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện	Vụ Pháp chế	Điều 24, Điều 27 về thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện (<i>quy định hiện nay là thủ tục thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện</i>). Đề nghị Quý Vụ nghiên cứu, rà soát Quyết định số 1406/QĐ-BXD ngày 22/8/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về phê duyệt Phương án cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh thuộc phạm vi quản lý của Bộ Xây dựng; theo đó, nội dung đơn giản hóa là bãi bỏ thủ tục hành chính này. Vì vậy, đề nghị nghiên cứu quy định để đảm bảo bãi bỏ thủ tục hành chính triệt để, tránh phát sinh thủ tục hành chính tại các Điều này.	Cục ĐSVN: Đã tiếp thu và sửa như ý kiến của Văn phòng Bộ để bãi bỏ TTHC xóa, thu hồi giấy chứng nhận đăng ký phương tiện GTĐS
---	---------------------------	--	--

1. Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện được thông báo hết hiệu lực trong trường hợp phương tiện giao thông đường sắt bị mất tích, thanh lý.	Ý kiến của Sở Xây dựng Lào Cai	Đề nghị bổ sung khoản 1 Điều 27 thành <i>1. Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện được thông báo hết hiệu lực trong các trường hợp phương tiện giao thông đường sắt bị mất tích, phương tiện bị thanh lý, phương tiện bị hư hỏng nặng không còn đáp ứng điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường hoặc chủ sở hữu phương tiện tự nguyện xin xóa đăng ký</i> Lý do: Hiện dự thảo mới chỉ quy định Giấy chứng nhận đăng ký hết hiệu lực trong trường hợp phương tiện “mất tích, thanh lý”, chưa bao quát hết các tình huống thực tế. - Trường hợp phương tiện bị hư hỏng nặng, không còn đáp ứng điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường: nếu không có quy định thu hồi/thông báo hết hiệu lực, phương tiện vẫn còn trên danh nghĩa đăng ký, gây khó khăn cho quản lý và tiềm ẩn nguy cơ gian lận (sử dụng phương tiện kém chất lượng vào vận tải). - Trường hợp chủ sở hữu tự nguyện xin xóa đăng ký: trên thực tế có nhiều phương tiện sau thời gian khai thác không còn nhu cầu sử dụng hoặc chuyển đổi mục đích (làm hàng trưng bày, lưu niệm, nghiên cứu...). Nếu không có quy định cho phép xóa đăng ký theo đề nghị của chủ sở hữu thì hồ sơ quản lý phương tiện sẽ bị “treo”, không phản ánh đúng thực tế. - Việc bổ sung hai căn cứ này sẽ tăng tính đầy đủ, minh bạch, giúp cơ quan quản lý dễ dàng kiểm soát và cập nhật chính xác tình trạng phương tiện trong hệ thống đăng ký.	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: theo ý kiến của Sở XD Lào Cai “một số phương tiện bị hư hỏng nặng không còn đáp ứng điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường hoặc chủ sở hữu phương tiện tự nguyện xin xóa đăng ký” chưa phù hợp lý do trong thực tế một số phương tiện hư hỏng nặng, chủ phương tiện hoán cải sửa chữa sang một phương tiện khác có thể tiếp tục tái sử dụng ví dụ như các toa xe 2 tầng đang chạy các đoàn tàu du lịch 5 của ô.
--	--	---	--

2. Chủ sở hữu phương tiện có trách nhiệm đề nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại Điều 24 Thông tư này ra thông báo hết hiệu lực đối với Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện quy định tại khoản 1 Điều này trên trang thông tin điện tử của cơ quan cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện.	Văn phòng Bộ	Điều 24, Điều 27: Thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện (<i>thủ tục quy định hiện nay là Thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện</i>). Theo phương án đơn giản hóa TTHC được phê duyệt tại Quyết định 2 số 1406/QĐ-BXD ngày 22/8/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng thì phải thực hiện bãi bỏ đối với thủ tục “<i>Thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện</i>”. Tuy nhiên, quy định như khoản 2 Điều 27 và Điều 24 chưa thực hiện bãi bỏ triệt để TTHC này mà dẫn đến phát sinh TTHC “<i>Đề nghị thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện</i>”. Do vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, quy định lại điều này để tránh phát sinh TTHC.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo Thông tư
--	----------------------------	--	---

Điều 28. Thủ tục cấp, cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện	Văn phòng Bộ	Quy định về cách thức thực hiện TTHC tại các TTHC trong dự thảo Thông tư chưa thống nhất (ví dụ: cách thức thực hiện TTHC tại các Điều 12, 13, 14, 15 là nộp trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc qua cổng dịch vụ công; tại Điều 28 thì quy định cách thức thực hiện nộp trực tiếp tại bộ phận một cửa hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc nộp qua cổng dịch vụ công trực tuyến của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc cổng dịch vụ công quốc gia hoặc các hình thức phù hợp khác;...). Một số quy định về trình tự thực hiện TTHC chưa rõ ràng (ví dụ quy định tại điểm b khoản 3 Điều 15;...). Do vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát lại các quy định về cách thức, trình tự thực hiện TTHC để quy định đảm bảo tính thống nhất trong toàn bộ dự thảo Thông tư và bảo đảm tính rõ ràng của quy định TTHC.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu Theo quy định tại Điều 15 Nghị định số 118/2025/NĐ-CP ngày 09/6/2025 của Chính phủ có các hình thức nộp hồ sơ và nhận kết quả như sau: “Điều 15. Cách thức tổ chức, cá nhân nộp hồ sơ, nhận kết quả giải quyết thủ tục hành chính Tổ chức, cá nhân có thể nộp hồ sơ, nhận kết quả giải quyết thủ tục hành chính thông qua các cách thức theo quy định tại văn bản quy phạm pháp luật quy định về thủ tục hành chính: 1. Trực tiếp tại Bộ phận Một cửa; 2. Thông qua dịch vụ bưu chính công ích theo quy định của Thủ tướng Chính phủ, qua thuê dịch vụ của doanh nghiệp, cá nhân hoặc qua ủy quyền theo quy định của pháp luật; 3. Trực tuyến tại Cổng Dịch vụ công quốc gia.”
1. Các hình thức nộp hồ sơ			
Chủ sở hữu nộp 01 bộ hồ sơ theo quy định tại Điều 25, Điều 26 của Thông tư này đến cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định tại Điều 24 Thông tư này theo một trong các hình thức:			

a) Nộp trực tiếp tại bộ phận một cửa của cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp, cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện (sau đây gọi là cơ quan nhà nước có thẩm quyền);			
b) Nộp qua cổng dịch vụ công trực tuyến của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc cổng dịch vụ công quốc gia;			
c) Nộp qua hệ thống bưu chính hoặc các hình thức phù hợp khác.			
2. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền tiếp nhận và kiểm tra hồ sơ			
Ngay sau khi tiếp nhận hồ sơ, cơ quan nhà nước có thẩm quyền tổ chức kiểm tra hồ sơ. Trường hợp hồ sơ không đúng theo quy định của Thông tư này, trong vòng 01 ngày làm việc (nếu tiếp nhận hồ sơ trực tiếp tại bộ phận một cửa hoặc qua cổng dịch vụ công trực tuyến hoặc cổng dịch vụ công quốc gia) hoặc 02 ngày làm việc (nếu tiếp nhận hồ sơ qua hệ thống bưu chính hoặc các qua hình thức phù hợp khác) kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, cơ quan nhà nước có thẩm quyền có trách nhiệm thông báo, hướng dẫn chủ sở hữu bổ sung, hoàn thiện hồ sơ theo đúng quy định.			
3. Thủ tục cấp, cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện			

a) Trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ đầy đủ, đúng quy định, cơ quan nhà nước có thẩm quyền có trách nhiệm cấp, cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện (trừ trường hợp cấp lại theo quy định tại điểm b khoản này). Chủ sở hữu có trách nhiệm nộp lệ phí theo quy định. Trường hợp được cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện, nếu chủ sở hữu đã nộp bản điện tử Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện qua cổng dịch vụ công trực tuyến hoặc cổng dịch vụ công quốc gia thì có trách nhiệm nộp lại bản gốc cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền.			
b) Cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện bị mất			
Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ đầy đủ, đúng quy định, cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp cho chủ sở hữu Giấy xác nhận đã khai báo mất Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện theo mẫu quy định tại Phụ lục XVI của Thông tư này. Thời gian cơ quan nhà nước có thẩm quyền xem xét cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện là 30 ngày kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ đầy đủ, đúng quy định. Chủ sở hữu có trách nhiệm nộp lệ phí theo quy định.			

c) Trường hợp không cấp, không cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện, trong thời hạn giải quyết thủ tục hành chính quy định tại điểm a, điểm b Khoản này, cơ quan nhà nước có thẩm quyền thông báo bằng văn bản cho chủ sở hữu và nêu rõ lý do.	Văn phòng Bộ	Đề nghị bổ sung mẫu văn bản thông báo không cấp, cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện cho chủ sở hữu	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: - Nội dung này kế thừa từ điểm c khoản 3 Điều 9 Thông tư số 14/2023/TT-BGTVT. Mặt khác trong quy trình điện tử thực hiện TTHC đã có mẫu quy định về việc trả lời trong trường hợp này.
Điều 31. Kiểu chữ, kích thước chữ, số của số đăng ký phương tiện			
2. Chiều cao chữ in hoa và chữ số từ 120 mm đến 150 mm.	UBND TP Hà Nội	Với toa có hạn chế kích thước, ghi “kích thước tối thiểu bảo đảm đọc được ở cự ly X mét”. Cục quản lý duy trì đăng ký số cấp quốc gia (tránh trùng) và cấp mã quốc gia (một nguồn đáng tin)	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và có chỉnh sửa như dự thảo
3. Chiều cao chữ in thường (nếu có) bằng 50% chữ in hoa.			
Tiểu mục 3	Vụ Pháp chế	Tiểu mục 3 trong mục 3 Chương II đề nghị tách thành mục 7 Chương II vì “ <i>Di chuyển phương tiện trong trường hợp đặc biệt</i> ” không thuộc nội dung về đăng ký phương tiện.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo

2. Di chuyển từ vị trí tập kết này đến vị trí tập kết khác để cất giữ, bảo quản.			
3. Di chuyển phục vụ công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn, dịch bệnh, thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh khi có yêu cầu.			
Điều 34. Thông tin chỉ dẫn trên phương tiện giao thông đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương không bao gồm đường sắt đô thị	Vụ Pháp chế	Điều 34, Điều 35: đề nghị nghiên cứu gộp vào 1 Điều, nội dung trùng nhau kết cấu chung vào 1 khoản.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
1. Bên ngoài toa xe khách phải có biển số thứ tự của toa xe theo mẫu tại Phụ lục XVII ban hành kèm theo để chỉ dẫn cho hành khách khi tàu tác nghiệp hành khách tại ga. Biển số thứ tự bên ngoài toa xe phải trùng số thứ tự với biển số trong toa xe.			

2. Bên trong toa xe khách phải có biển số thứ tự của toa xe, số chỗ để chỉ dẫn hành khách, bảng thông tin bằng chữ viết hoặc điện tử và hệ thống truyền thanh để cung cấp thông tin cần thiết cho hành khách về hành trình của tàu, tên ga dừng đỗ trên tuyến đường, cách xử lý tình huống khi xảy ra hỏa hoạn, sự cố, tai nạn; nội quy đi tàu; các biển hiệu bằng chữ hoặc bằng hình vẽ để chỉ dẫn sử dụng các trang thiết bị an toàn, chữa cháy, chỗ ưu tiên của hành khách, nhà vệ sinh.			
3. Ký hiệu, thông tin, chỉ dẫn phải rõ ràng, dễ hiểu; bố trí ở nơi dễ thấy, dễ đọc. Chỉ dẫn bằng chữ cho hành khách trên toa xe phải được viết bằng tiếng Việt và tiếng Anh. Hệ thống phát thanh phải phát bằng tiếng Việt và tiếng Anh để hướng dẫn hành khách trên tàu khách.			
Điều 35. Thông tin chỉ dẫn trên phương tiện giao thông đường sắt đô thị	UBND TP. Hà Nội	Bổ sung tiêu chuẩn tiếp cận cho người khuyết tật (cơ sở pháp lý: Luật Người khuyết tật). Yêu cầu PIDS chometro, dữ liệu hành khách theo chuẩn (API) để tích hợp app	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo

1. Toa xe đường sắt đô thị phải có thông tin, chỉ dẫn bằng chữ, hình vẽ, phát thanh, bảng thông tin bằng chữ viết hoặc điện tử để cung cấp thông tin cần thiết cho hành khách về hành trình của tàu, tên ga dừng đỗ và ga tiếp theo trên tuyến đường, hướng dẫn cách xử lý khi xảy ra tình huống khẩn cấp; chỉ dẫn sử dụng các trang thiết bị an toàn, chữa cháy, chỗ ưu tiên của hành khách. Riêng với toa xe điều khiển đầu đoàn tàu, bên ngoài toa xe phải có thông tin điểm đến của đoàn tàu.			
2. Thông tin, chỉ dẫn phải rõ ràng, dễ hiểu; bố trí ở nơi dễ thấy, dễ đọc. Chỉ dẫn bằng chữ cho hành khách trên toa xe phải được viết bằng tiếng Việt và tiếng Anh.			
Điều 36. Trang thiết bị phục vụ hành khách trên phương tiện giao thông đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương (không bao gồm đường sắt đô thị)	Vụ Pháp chế	Đề nghị nghiên cứu gộp vào 1 Điều, nội dung trùng nhau kết cấu chung vào 1 khoản. tại Điều 36 và Điều 37 gộp vào 1 Điều.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo

Mục 5	Vụ Pháp chế	Mục 5 Chương II về thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt: Đề nghị Quý Vụ nghiên cứu, rà soát nội dung này có thuộc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Thông tư này không hay xem xét quy định tại các quy chuẩn về phương tiện giao thông đường sắt cho phù hợp.	Cục ĐSVN Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Nội dung này được kế thừa thừa từ Thông tư số 20/2018/TT-BGTVT ngày 26 tháng 04 năm 2018 quy định về thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt;
Điều 38. Thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt quốc gia			
4. Toa xe khách phải có van hãm khẩn cấp có kẹp chì niêm phong, đồng hồ áp suất còn hạn kiểm định.	Tổng công ty ĐSVN	“4. Toa xe khách (<i>trừ toa xe không chở khách, toa xe không có nhân viên</i>) phải có van hãm khẩn cấp có kẹp chì niêm phong, đồng hồ áp suất còn hạn kiểm định.” Lý do: Đối với các toa xe hành lý, toa xe bưu vụ chỉ chở hàng hóa nhưng theo quy định vẫn là toa xe khách và loại toa xe này không có nhân viên trên tàu nên van hãm khẩn không có tác dụng hoặc tương lai có loại toa xe khác là toa xe khách nhưng không có nhân viên, cũng không được chở khách.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và đã chỉnh sửa như dự thảo

Điều 39. Thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt đô thị	UBND TP. Hà Nội	Viết dẫn chiếu cụ thể tới QCVN/TCVN và tiêu chuẩn quốc tế (ETCS, CBTC). Bổ sung: yêu cầu tối thiểu cho thiết bị ghi dữ liệu (dung lượng, chống giả mạo, thời gian lưu ≥ 12 tháng), thủ tục cung cấp dữ liệu tai nạn. Đưa vào quy định an ninh mạng tối thiểu (patching, authentication) cho CBTC/ATP/OTA cập nhật. OTA = Over-The-Air: Trong metro/CBTC: OTA được dùng để cập nhật phần mềm, cấu hình thiết bị, hoặc gửi dữ liệu điều khiển đến tàu qua sóng radio/4G/5G. ETCS = European Train Control System: Hệ thống điều khiển tàu điện châu Âu.	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: Đối với nội dung này chỉ quy định nhưng thiết bị tối thiểu cần phải có để phục vụ hành khách. Tùy vào tình hình thực tế và công nghệ doanh nghiệp có thể bố trí các thiết bị khác phục vụ nhu cầu của hành khách cũng như quản lý của doanh nghiệp.
1. Trên toa xe đường sắt đô thị loại Mc hoặc Tc tại buồng lái phải có ít nhất các thiết bị sau: đồng hồ báo tốc độ, thiết bị bảo vệ đoàn tàu tự động (ATP), thiết bị cảnh báo tự động (AWS), thiết bị ghi tốc độ và dữ liệu chạy tàu, thiết bị chống ngủ gật.			
2. Trên toa xe đường sắt đô thị tại khoang hành khách phải có ít nhất các thiết bị sau: thiết bị cảnh báo khẩn cấp cho lái tàu, thiết bị mở cửa toa xe trong trường hợp khẩn cấp, còi cảnh báo, thiết bị phát hiện và cảnh báo hỏa hoạn, thiết bị liên lạc giữa khách hàng và lái tàu trong trường hợp cần thiết.			

3. Đối với phương tiện động lực chuyên dùng đường sắt phục vụ cứu hộ cứu nạn, thi công cầu đường sắt có tốc độ thiết kế $V_{\max} \leq 30\text{km/h}$ hoặc tốc độ vận hành lớn nhất $V_{\max} \leq 25\text{km/h}$ (theo công lệnh tốc độ chạy tàu công bố) thì không phải lắp thiết bị ghi tốc độ và dữ liệu chạy tàu, thiết bị chống ngủ gật.			
---	--	--	--

Điều 41. Niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt	1. Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau: “1. Đối với đầu máy, toa xe chở khách (<i>trừ toa xe hành lý, toa xe bưu vụ, toa xe không có hành khách</i>) chạy trên chính tuyến của đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương: Không quá 60 năm. 2. Đối với toa xe chở hàng (<i>trừ toa xe không chở hàng hóa</i>) chạy trên đường sắt chính tuyến của đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương: Không quá 65 năm.” Lý do: Theo quy định tại TCVN 8546:2010 Phương tiện giao thông đường sắt - toa xe - thuật ngữ và định nghĩa thì không có định nghĩa Toa xe chở khách và toa xe chở hàng mà chỉ có toa xe khách và toa xe hàng. Như vậy, Toa xe chở khách là chỉ các toa xe có kinh doanh chở hành khách trên toa xe và toa xe chở hàng là toa xe có chở hàng hóa trên toa xe hoặc kiến nghị cần có định nghĩa ở Điều 3 để quy định rõ ràng hơn.	1. Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa: Bỏ từ “chở” để phù hợp với Mục 1.3.3 và 1.3.4 QCVN 18:2023/BGTVT
	2. Vụ khoa học CNMT&VLXD	“Niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt: Đối với đầu máy, toa xe chở khách chạy trên chính tuyến của đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương: từ 40 năm lên 60 năm. Đối với toa xe chở hàng chạy trên đường sắt chính tuyến của đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương: từ 45 năm lên không quá 65 năm. - toa xe thành cao mở đáy chở đá	2. Cục ĐSVN: Tổng công ty ĐSVN đã thành lập hội đồng đánh giá chất lượng kỹ thuật phương tiện giao thông đường sắt có thời gian sử dụng trên 40 năm (Quyết định 380/QĐ – ĐS ngày 04/4/2023 của Tổng công ty ĐSVN, gồm 11 Tiến sỹ (trong đó có 05 Giáo sư, 02 Phó Giáo sư) và các chuyên gia có kinh

		(Hmđ)”, theo đề xuất của Tổng công ty ĐSVN tại văn bản số 2702/ĐSĐMTX ngày 01/8/2025. Trong Bảng so sánh: phần cột (Lý do sửa đổi, bổ sung) đề nghị làm rõ nội dung đề xuất niên hạn dựa trên cơ sở khoa học, cơ sở thực tiễn cụ thể nào? (tránh việc nêu chung chung, chỉ nêu mỗi số văn bản của Tổng công ty ĐSVN)	nghiệm về cơ khí động lực về Đầu máy, toa xe). Hội đồng đánh giá chất lượng kỹ thuật PTGTĐS đã thống nhất phương pháp đánh giá thông qua một số kết quả Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ về đánh giá tuổi bền mỗi kết cấu bộ phận chạy đầu máy, toa xe sử dụng trong ngành đường sắt (mã số B2010-04-111, B2012-04-07) và Hồ sơ kỹ thuật nghiệm thu ở các cấp sửa chữa đầu máy, toa xe. Hội đồng (có Biên bản họp Hội đồng ngày 05/4/2023) đã đánh giá kết quả: Các phương tiện đầu máy, toa xe hiện nay được bảo dưỡng, sửa chữa tuân thủ nghiêm ngặt theo các Quy chuẩn, Quy trình sửa chữa bảo dưỡng hiện hành đảm bảo điều kiện an toàn kỹ thuật, do đó các phương tiện trên 40 năm vẫn còn đảm bảo yêu cầu kỹ thuật và đảm bảo an toàn trong vận dụng. Thực tế, theo thống kê của Tổng công ty ĐSVN trong thời gian trước đây nhiều PTGTĐS có thời gian khai thác nhiều hơn quy định về niên hạn sử dụng PTGTĐS nhưng vẫn đảm bảo các điều kiện kỹ thuật và sử dụng an toàn. Trên cơ sở đó, Chính phủ đã cho phép các phương tiện hết niên hạn sử dụng được phép hoạt động đến hết ngày 31/12/2030 (Nghị định 91/2023/NĐ-CP) trong đó, đến thời điểm 31/12/2030 nhiều đầu máy, toa xe sẽ có thời gian khai thác đến 67 năm
	3. Vụ Pháp chế	- Khoản 1, khoản 2 Điều 41 về niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt: Dự thảo đang quy định đối với đầu máy, toa xe	3. Cục ĐSVN: Giải trình như ý kiến của Vụ khoa học CNMT&VLXD

		chở khách chạy trên chính tuyến của đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng: từ không quá 40 năm lên không quá 60 năm; đối với toa xe chở hàng chạy trên đường sắt chính tuyến của đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng: từ không quá 45 năm lên không quá 65 năm. Tuy nhiên, không có thuyết minh lý do sửa đổi, bổ sung mà chỉ theo đề xuất của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam. Vì vậy, đề nghị Quý Vụ bổ sung thuyết minh đầy đủ lý do đề xuất sửa đổi các quy định tại Điều 18 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2021 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt. Đồng thời, cũng cần đánh giá xem xét về sự cần thiết của Điều 42 về lộ trình thực hiện niên hạn sử dụng của phương tiện. - Chi phí kinh tế của việc thực thi Điều 41 và Điều 42 về niên hạn sử dụng đã được đánh giá tác động đầy đủ chưa? - Có chính sách hỗ trợ nào cho các doanh nghiệp bị ảnh hưởng hay không?	Cục ĐSVN giải trình như sau Theo báo cáo của Tổng Công ty ĐSVN trong quá trình xây dựng Nghị định số 91/2023/NĐ-CP (Báo cáo số 1739/ĐS-KTKT ngày 06/6/2023): - Nếu giữ nguyên niên hạn như quy định hiện nay (40 – 45 năm) thì Tổng công ty ĐSVN sẽ phải huy động 7000 tỷ để đầu tư đầu tư khoảng 60 đầu máy, gần 1.000 toa xe hàng và 500 toa xe khách để thay thế phương tiện phải loại bỏ theo quy định. - Theo cam kết của Việt Nam tại Hội nghị COP26: đến năm 2050 sẽ chuyển đổi 100% đầu máy, toa xe phát điện đường sắt sử dụng nhiên liệu sạch, nhiên liệu tổng hợp (không phát thải khí nhà kính) theo
	4. Công TTĐT Chính phủ - Văn phòng Chính phủ		

			Quyết định 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải. Như vậy, đến năm 2050 để thay thế 258 đầu máy diesel đang sử dụng sẽ cần ít nhất 10.000 tỷ đồng. - Như vậy, nếu giữ niên hạn như hiện nay, việc đầu tư 7000 tỷ tại thời điểm này để bù đắp lại lượng đầu máy toa xe thiếu hụt nếu phải thanh lý mà chỉ sử dụng được 25 năm (đến 2050) sẽ lãng phí, chưa thể thu hồi vốn. - Khi kéo dài niên hạn sử dụng thêm 20 năm sẽ tiết kiệm được một số lượng lớn đầu máy, toa xe đang còn đảm bảo kỹ thuật và chất lượng, có thể vận dụng tốt, tạo điều kiện cho doanh nghiệp đảm bảo số lượng phương tiện đáp ứng nhu cầu vận tải, không mất chi phí đầu tư mới phương tiện trong giai đoạn hiện nay, tạo đà phục hồi cho doanh nghiệp, đồng thời có cơ hội tích lũy, chuẩn bị đầu tư theo định hướng thực hiện COP 26 trong giai đoạn tới.
1. Đối với đầu máy, toa xe chở khách chạy trên chính tuyến của đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương: Không quá 60 năm.			

2. Đối với toa xe chở hàng chạy trên đường sắt chính tuyến của đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương: Không quá 65 năm.			
---	--	--	--

3. Không áp dụng quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này đối với việc thực hiện cứu hộ cứu nạn; dồn dịch trong ga, cảng, trong đề-pô, trong nội bộ nhà máy; di chuyển giữa các ga, các đề-pô; đầu máy hơi nước kéo đoàn tàu du lịch; toa xe mặt vồng chuyên vận tải phục vụ an ninh, quốc phòng, toa xe thành cao mở đáy chở đá (Hmđ); phương tiện chuyên dùng đường sắt.	1. Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung khoản 3, khoản 4 và bổ sung thêm khoản 7 như sau: 3. Không áp dụng quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này đối với việc thực hiện cứu hộ cứu nạn; dồn dịch trong ga, cảng, trong đề-pô, trong nội bộ nhà máy; di chuyển giữa các ga, các đề-pô; đầu máy hơi nước kéo đoàn tàu du lịch; đầu máy, toa xe trong đoàn tàu du lịch trên khu đoạn độc lập; toa xe mặt vồng chuyên vận tải phục vụ an ninh, quốc phòng, toa xe thành cao mở đáy chở đá (Hmđ); phương tiện chuyên dùng đường sắt. Lý do: “Đầu máy, toa xe trong đoàn tàu du lịch trên khu đoạn độc lập” là các đoàn tàu ngắn, tốc độ thấp và chạy trên khu đoạn ngắn độc lập. Các đoàn tàu thường lựa chọn các toa xe và đầu máy các hình dạng phù hợp với du lịch tương tự như đầu máy hơi nước. VD: tuyến Đà Lạt – Trại Mát là một khu đoạn độc lập, chỉ có cự ly ngắn (khoảng 7km), phục vụ khách du lịch và không nối liền với tuyến đường sắt Thống Nhất. - Làm rõ hơn một số chi tiết để phù hợp với thực tế và thuận lợi trong quá trình thực hiện Luật Đường sắt năm 2025. Tổng công ty ĐSVN đề xuất bổ sung thêm so với dự thảo “... đầu máy, toa xe trong đoàn tàu du lịch trên khu đoạn độc lập;...”.	1. Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: không có cơ sở khoa học để đánh giá việc cho phép các phương tiện đầu máy, toa xe trong đoàn tàu du lịch trên khu đoạn độc lập như đề xuất của Tổng công ty ĐSVN. Trường hợp Tổng công ty ĐSVN đề xuất như vậy cần cung cấp đầy đủ các tài liệu khoa học để chứng minh độ mới của vật liệu... và đề xuất các phương tiện tên không quy định niên hạn.
	2. Vụ khoa học CNMT&VLXD	Quy định đối với đầu máy hơi nước: đề nghị có đánh giá kỹ lưỡng, thận trọng về việc đưa	2. Cục ĐSVN giải trình như sau Đối với đầu máy hơi nước kéo đoàn tàu du

		vào các quy định đối với đầu máy hơi nước (cũng như việc sử dụng lại đầu máy hơi nước – đã ngừng sử dụng từ lâu) và cần báo cáo rõ trong Tờ trình, thuyết minh so sánh nội dung dự thảo, và cần lấy ý kiến của các Bộ ngành có liên quan đối với việc đưa vào dự thảo Thông tư đối với đầu máy hơi nước	liệt được kế thừa từ khoản 3 Điều 18 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP được sửa đổi bằng Nghị định số 01/2022/NĐ - CP và Nghị định số 91/2023/NĐ-CP của Chính phủ). Trong quá trình xây dựng Nghị định 65, Nghị định 91, Bộ GTVT đã lấy ý kiến đầy đủ các bộ ngành liên quan.
4. Đối với phương tiện giao thông đường sắt nhập khẩu đã qua sử dụng: Chỉ được nhập khẩu phương tiện đã qua sử dụng không quá 10 năm đối với toa xe chở khách, đầu máy và không quá 15 năm đối với toa xe chở hàng.	1. Tổng công ty ĐSVN 2. UBND TP. Hà Nội	Đề nghị sửa như sau <i>“4. Đối với phương tiện giao thông đường sắt nhập khẩu đã qua sử dụng: Chỉ được nhập khẩu phương tiện đã qua sử dụng không quá 10 năm đối với toa xe chở khách, đầu máy và không quá 15 năm đối với toa xe chở hàng. Trường hợp đặc biệt do cơ quan có thẩm quyền quyết định”.</i> Với phương tiện nhập khẩu đã qua sử dụng: giữ giới hạn tuổi khi nhập (15/15 năm) nhưng yêu cầu báo cáo đánh giá tuổi còn lại (remaining life) và bắt buộc đại tu/đồng bộ trước chạy.	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: Thông tư là văn bản QPPL thấp nhất do vậy không có cơ quan nào khác cho phép nhập các phương tiện như đề xuất của Tổng công ty ĐSVN Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Dự thảo chỉ quy định thời gian tối đa của phương tiện được nhập khẩu còn việc đánh giá tuổi thọ, bắt buộc đại tu, trước khi chạy là việc của Doanh nghiệp kiểm tra chất lượng cũng như phải được Cơ quan đăng kiểm cấp giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật & bảo vệ môi trường.

5. Thời điểm tính niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt được tính từ thời điểm phương tiện đóng mới được cấp giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường lần đầu của tổ chức đăng kiểm hoặc được cấp chứng chỉ chất lượng của nhà sản xuất.			
6. Phương tiện giao thông đường sắt quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này khi hết niên hạn sử dụng được phép di chuyển trong trường hợp đặc biệt quy định tại Điều 32 của Thông tư này.			
	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị bổ sung 7. Phương tiện giao thông đường sắt quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này khi hết niên hạn sử dụng được chuyển thành phương tiện không áp dụng quy định về niên hạn sử dụng theo quy định tại khoản 3 Điều này.	Cục ĐSVN: Tiếp thu và chỉnh sửa tại khoản 6 Điều này
Điều 42. Lộ trình thực hiện niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt			
Các phương tiện hết niên hạn sử dụng theo quy định tại Thông tư này được phép hoạt động đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2030.”	UBND TP. Hà Nội	Thay “mốc chung” bằng lộ trình phân kỳ theo loại: ví dụ phương tiện >60 năm phải hoàn thành kiểm định đặc biệt và nâng cấp trước mốc X; phương tiện >65 năm phải ngưng khai thác trừ trường hợp cấp phép đặc biệt với điều kiện nghiêm ngặt. Yêu cầu báo cáo lộ trình thay thế từng doanh nghiệp/đơn vị	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như thảo Nội dung này được kế thừa từ Nghị định số 91/2023/NĐ-CP ngày 14/12/2023 sửa đổi, bổ sung Nghị định số 01/2022/NĐ-CP của chính phủ. Trong quá trình xây dựng Nghị định số 91/2023/NĐ-CP đã đánh giá, tổng kết, phân tích rất kỹ nội dung này.

Điều 43. Nhân viên đường sắt	1. Tổng công ty ĐSVN 2. UBND TP. Hà Nội	Đề xuất bổ sung thêm các chức danh sau đây: - Nhân viên trực bảo đảm thông tin tín hiệu đường sắt; - Nhân viên trực bảo đảm thiết bị hạ tầng đường sắt; - Nhân viên trực bảo đảm vận hành lưới điện đường sắt; - Nhân viên điều độ điện đường sắt; - Nhân viên điều khiển thiết bị, phương tiện chạy trên đường sắt. Lý do: Đây là các bộ phận tham gia hoạt động chạy tàu theo quy định tại khoản 1 Điều 48 Luật Đường sắt. - Bổ sung nhân viên khám chữa toa xe - Bổ sung nhân viên áp tải kỹ thuật theo tàu - Bổ sung lộ trình chuyển đổi kỹ năng cho nhân viên khi hệ thống được nâng cấp (bắt buộc đào tạo CBTC/ATP) và quy định thu hồi giấy phép tạm thời nếu không đạt trình độ. - Rà soát để tránh chồng chéo điều kiện giữa các điều (ví dụ một người phải đáp ứng nhiều điều kiện mâu thuẫn).	1. Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: - Đề xuất của Tổng công ty ĐSVN, UBND TP Hà Nội mới chỉ nêu tên các chức danh mà chưa mô tả cụ thể về nội dung công việc và tiêu chuẩn đảm nhận vị trí công việc. - Mặt khác các chức danh trong dự thảo Thông tư được kế thừa từ Luật ĐS 2017 và các văn bản hướng dẫn luật. Trong quá trình thực hiện không phát sinh vướng mắc.
Nhân viên đường sắt trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương (không bao gồm đường sắt đô thị) các chức danh sau đây:			
a) Lái tàu;			
b) Trưởng tàu;			
c) Phó trưởng tàu phụ trách an toàn;			

d) Nhân viên trực tiếp điều khiển phương tiện giao thông đường sắt phục vụ dây chuyền công nghệ của doanh nghiệp			
đ) Phụ lái tàu;			
e) Nhân viên điều độ chạy tàu tuyến, điều độ chạy tàu ga;			
g) Trục ban chạy tàu ga;			
h) Trưởng đồn;			
i) Nhân viên gác ghi;			
k) Nhân viên ghép nối đầu máy, toa xe;			
l) Nhân viên tuần đường, tuần cầu, tuần hầm;			
m) Nhân viên gác đường ngang, cầu chung, gác hầm đường sắt;			
Điều 45. Trưởng tàu			
2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu như dự thảo
Điều 46. Phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn			
2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa
Điều 48. Phụ lái tàu			

2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo
Điều 49. Nhân viên điều độ chạy tàu tuyến			
2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo
Điều 50. Nhân viên điều độ chạy tàu ga			
2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo
Điều 51. Trục ban chạy tàu ga			
2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo
Điều 52. Trưởng đoàn			

2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo
Điều 53. Nhân viên gác ghi			
2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo
Điều 54. Nhân viên ghép nối đầu máy, toa xe			
2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo
Điều 55. Nhân viên tuần đường, tuần cầu, tuần hầm			
2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo
Điều 56. Nhân viên gác đường ngang, gác cầu chung, gác hầm đường sắt			

2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo
ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ			
Điều 60. Nhân viên điều độ chạy tàu			
2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo
Điều 61. Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga			
2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo
Điều 62. Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu			
2. Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của doanh nghiệp sử dụng nhân viên đường sắt;	Công ty APATIT VN	Đề nghị giữ nguyên như Thông tư số 15/2023/TT0BGTVT “ có đủ điều kiện sửa khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế. Lý do: DN đường sắt không đủ năng lực, thẩm quyền quy định điều kiện sức khỏe đối với nhân viên ĐS.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo

Điều 66. Cơ quan cấp giấy phép lái tàu			
2. Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng theo quy định tại Thông tư này.	Vụ pháp chế	Điểm b khoản 3 Điều 47 Luật Đường sắt quy định: “<i>Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng</i>”. Do đó, đề nghị rà soát quy định nội dung này tại dự thảo Thông tư đảm bảo phù hợp với thẩm quyền của Bộ trưởng Bộ Xây dựng. Tương tự đề nghị rà soát quy định tại khoản 2 Điều 66 dự thảo Thông tư.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo Lý do: Đề phù hợp với Điều 13. Phân cấp Luật tổ chức chính quyền địa phương ngày 16/6/2025. “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. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phân cấp cho đơn vị sự nghiệp công lập thuộc phạm vi quản lý thực hiện liên tục, thường xuyên một hoặc một số nhiệm vụ, quyền hạn mà mình được giao theo quy định của pháp luật để tăng quyền tự chủ cho các đơn vị sự nghiệp công lập trong việc quản trị đơn vị và cung ứng dịch vụ công, trừ trường hợp pháp luật quy định không được phân cấp”.

Điều 93. Vé bổ sung			
3. Trường hợp doanh nghiệp không thể bán vé bổ sung cho hành khách, người đi tàu do không đáp ứng quy định tại khoản 2 Điều này thì giải quyết như sau: Đối với hành khách, người đi tàu quy định tại điểm a, điểm c khoản 1 Điều này phải xuống tàu khi tàu chưa chạy hoặc xuống tàu tại ga gần nhất tàu có đỗ và phải thanh toán các chi phí theo quy định của doanh nghiệp; đối với hành khách quy định tại điểm b khoản 1 Điều này, tiếp tục sử dụng đúng chỗ ngồi đã ghi trên vé.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị bỏ từ “ngồi” do chỗ của hành khách sử dụng có nhiều loại, không chỉ mỗi chỗ ngồi.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 94. Trả lại vé, đổi vé đi tàu			
Hành khách có quyền trả lại vé, đổi vé trước giờ tàu chạy. Doanh nghiệp quy định cụ thể mức khấu trừ tương ứng với thời gian trả lại vé, đổi vé và các nội dung khác có liên quan đến việc trả lại vé, đổi vé của hành khách.	Sở XD tỉnh Quảng Trị	Đề nghị bổ sung quy định cụ thể về nghĩa vụ tối thiểu, chính sách hoàn vé tàu của đơn vị vận chuyển đối với hành khách đã được xác nhận chỗ và có vé trên chuyến tàu trong trường hợp vận chuyển bị chậm, bị hủy chuyến, tàu khởi hành sớm, hành khách không được vận chuyển do lỗi của người vận chuyển.	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: Đã được quy định tại Điều 143 dự thảo Thông tư
Điều 95. Cấp vé đi tàu bằng Thẻ công vụ, Giấy đi tàu một lần miễn phí do Tổ chức OSJD cấp	Vụ Pháp chế	Đề nghị nghiên cứu, xem xét lại phạm vi, sự cần thiết quy định Điều này trong dự thảo Thông tư. Việc thực hiện cấp vé, đi tàu thực hiện theo quy định của Tổ chức OSJD và quy định pháp luật liên quan.	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: Nội dung này kế thừa từ Điều 10 Thông tư số 09/2018/TT- BGTVT - Để đảm bảo thuận tiện cho việc các DN vận tải đường sắt biết và thực hiện theo các quy định của Tổ chức OSJD cấp

1. Thẻ công vụ, Giấy đi tàu một lần miễn phí phải được cấp cho đúng đối tượng theo quy định của Tổ chức OSJD.			
2. Người được cấp Thẻ công vụ, Giấy đi tàu một lần miễn phí được đi trên các đoàn tàu khách chạy trên các tuyến đường sắt theo quy định của Tổ chức OSJD.			
3. Khi làm thủ tục cấp vé, người đi tàu phải xuất trình Thẻ công vụ, Giấy đi tàu một lần miễn phí và giấy tờ tùy thân theo quy định của pháp luật, của Tổ chức OSJD.			
4. Doanh nghiệp có trách nhiệm cấp vé đi tàu cho người sử dụng Thẻ công vụ, Giấy đi tàu một lần miễn phí theo quy định của Tổ chức OSJD.			
Điều 98. Quy định vận tải hành lý			
4. Hành lý ký gửi phải đảm bảo các điều kiện sau:			
a) Hành lý ký gửi phải được hành khách, người gửi hành lý ký gửi đóng gói chắc chắn theo đúng quy định của doanh nghiệp về kích thước, trọng lượng mỗi kiện hàng. Đảm bảo không bị mất mát, giảm khối lượng, hư hỏng hoặc giảm chất lượng trong quá trình vận chuyển;	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo

b) Bên ngoài bao gói của hành lý ký gửi phải có các thông tin sau: Họ tên, địa chỉ, số điện thoại (nếu có) của hành khách, người gửi hành lý ký gửi, người nhận hành lý ký gửi; số hiệu vé hành lý ký gửi; ký hiệu, biểu trưng đặc tính của hàng hóa;	Tổng công ty ĐSVN	b) Bên ngoài bao gói của hành lý ký gửi phải có các thông tin sau: Họ tên, địa chỉ, số điện thoại (nếu có) của hành khách, người gửi hành lý ký gửi, người nhận hành lý ký gửi; số hiệu vé hành lý ký gửi; ký hiệu, biểu trưng đặc tính của hàng hóa; <i>trường hợp tổ chức, cá nhân có yêu cầu bảo mật thông tin có thể ẩn bớt họ, tên, số điện thoại... nhưng phải có mã QR để thể hiện các thông tin: Tên ga gửi, ga đến, họ tên, địa chỉ, số điện thoại liên hệ của người gửi, người nhận, tên hàng hóa... Doanh nghiệp có trách nhiệm cung cấp mã QR và kiểm tra, hướng dẫn sử dụng mã QR.</i> Lý do: Việc bảo mật thông tin khách hàng vừa là nhu cầu của khách hàng, vừa là quyền lợi của doanh nghiệp để tránh bị lộ thông tin trong kinh doanh.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
--	---------------------------------	---	--

đ) Động vật sống (trừ chó cảnh, mèo, chim, cá cảnh nhưng phải có trang bị thích hợp để giữ gìn vệ sinh, không gây ảnh hưởng tới người xung quanh);	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa như sau: đ) Động vật sống (<i>trừ chim, cá cảnh; đối với chó cảnh, mèo cảnh. Doanh nghiệp quy định cụ thể biện pháp vận chuyển, nhưng khi vận chuyển phải có trang bị thích hợp để giữ gìn vệ sinh, không gây ảnh hưởng tới người xung quanh</i>). Lý do: Với chó cảnh, mèo cảnh khi vận chuyển xảy ra việc ảnh hưởng đến hành khách xung quanh, đặc biệt người cùng khoang, có nhiều người sợ chó, mèo, dị ứng chó mèo... Nếu được mang theo người thì sẽ gây ảnh hưởng đến hành khách khác. Việc vận chuyển doanh nghiệp thực hiện theo khả năng, điều kiện của doanh nghiệp và có quy định cụ thể (loại chó, mèo; cân nặng...).	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa Động vật sống (trừ chó cảnh, mèo, chim, cá cảnh nhưng phải có trang bị thích hợp để giữ gìn vệ sinh, không gây ảnh hưởng tới người xung quanh). <i>Doanh nghiệp quy định cụ thể biện pháp vận chuyển đối với các động vật sống quy định tại điểm này.</i>
Điều 99. Quy định xếp dỡ, bảo quản hành lý ký gửi			
2. Hành lý ký gửi bị mất mát, giảm khối lượng, hư hỏng hoặc giảm chất lượng trong quá trình vận chuyển, xếp, dỡ, bảo quản, nếu do lỗi của doanh nghiệp thì doanh nghiệp phải đền bù phần hàng hóa bị mất mát, giảm khối lượng, hư hỏng hoặc giảm chất lượng theo quy định tại Điều 160 của Thông tư này.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị thay thế cụm từ “đền bù” bằng “bồi thường”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 108. Toa xe chở hàng	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị bỏ điều này Lý do: Toa xe để vận dụng được thì đương nhiên phải đáp ứng các kỹ thuật trong Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt và các quy định khác có liên quan.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa như dự thảo.

Toa xe chở hàng phải đáp ứng các điều kiện và yêu cầu kỹ thuật trong Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt và các quy định khác có liên quan.			
Điều 111. Thứ tự ưu tiên trong vận tải hàng hóa			
2. Hàng hóa cùng nhận được vào một thời điểm thì theo thứ tự sau:			
b) Động vật sống, hàng mau hỏng, hàng nhanh giảm trọng lượng;	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 113. Cung cấp toa xe, dụng cụ vận tải kèm theo toa xe và vật liệu gia cố			
1. Doanh nghiệp có trách nhiệm cung cấp đúng thời hạn, đúng số lượng, đúng chủng loại toa xe tại địa điểm xếp hàng theo hợp đồng vận tải hoặc theo thỏa thuận với người thuê vận tải.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị thay từ “thời hạn” bằng từ “ca, đợt” cho phù hợp với thuật ngữ chuyên ngành đường sắt.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
4. Doanh nghiệp cung cấp những dụng cụ, vật liệu gia cố sau đây:	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị bỏ khoản này Lý do: Công cụ, dụng cụ, vật liệu gia cố căn cứ vào hợp đồng vận tải hoặc theo thỏa thuận với người thuê vận tải nếu quy định trong Thông tư sẽ khó thực hiện.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu bỏ khoản này
a) Cọc, xích cố định trên toa xe mặt bằng, khi hàng hóa theo quy định phải xếp lên toa xe có thành nhưng thay thế bằng toa xe mặt bằng;			

b) Bạt che hàng trên toa xe không mui, khi hàng hóa quy định phải xếp vào toa xe có mui nhưng thay thế bằng toa xe không mui.			
Điều 117. Kỹ thuật xếp hàng hóa trên toa xe			
1. Trọng lượng, thể tích của từng loại hàng hóa tương ứng với từng loại toa xe trên từng tuyến đường do doanh nghiệp quy định để bảo đảm an toàn trong quá trình vận chuyển.	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
2. Hàng hóa xếp lên toa xe phải bảo đảm các quy định sau:			
b) Trường hợp xếp hàng hóa vào toa xe không đạt tiêu chuẩn kỹ thuật quy định về trọng lượng, thể tích hoặc quy cách xếp hàng hóa thì phải xếp lại và bên tổ chức xếp hàng phải chịu chi phí xếp, dỡ hoặc chi phí phát sinh khác do chậm trễ gây ra;	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 118. Trách nhiệm xếp, dỡ hàng hóa			

Việc xếp, dỡ hàng hóa do doanh nghiệp thỏa thuận với người thuê vận tải. Trường hợp người thuê vận tải xếp hàng hóa, doanh nghiệp có trách nhiệm hướng dẫn, giám sát người thuê vận tải trong quá trình thực hiện xếp hàng hóa lên toa xe. Nếu phát hiện việc xếp hàng hóa không đúng quy định thì yêu cầu người thuê vận tải khắc phục trước khi nhận chở.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau “Việc xếp, dỡ hàng hóa do doanh nghiệp thỏa thuận với người thuê vận tải. Trường hợp người thuê vận tải xếp hàng hóa, doanh nghiệp có trách nhiệm hướng dẫn, giám sát người thuê vận tải trong quá trình thực hiện xếp hàng hóa lên toa xe. Nếu phát hiện việc xếp hàng hóa không đúng quy định thì yêu cầu người thuê vận tải khắc phục trước khi <i>vận chuyển.</i> <i>Trường hợp người thuê vận tải không khắc phục thì từ chối vận chuyển.</i> ” Thay thế cụm từ “nhận chở” bằng cụm từ “vận chuyển” và bổ sung quyền từ chối vận chuyển của doanh nghiệp.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 119. Thời gian xếp, dỡ			
3. Thời gian xếp, dỡ tối đa cho một cụm toa xe có cùng định mức thời gian xếp, dỡ tối đa cho một toa xe trừ khi hợp đồng vận tải có thỏa thuận khác.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị bỏ khoản này Lý do: tại khoản 4 đã quy định: “Định mức thời gian xếp, dỡ tối đa cho một toa xe, cụm toa xe do doanh nghiệp quy định”.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 121. Đóng gói hàng hóa			
2. Bao bì đóng gói phải ghi các thông tin cơ bản về hàng hóa: nhãn hiệu, dấu hiệu, ký hiệu, biểu trưng đặc tính của hàng hóa (nếu có), trọng lượng, tên đầy đủ của hàng hóa, bảo đảm chính xác, rõ ràng.	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 122. Thẻ hàng hóa hoặc mã QR (Quick Response code)			

1. Ở hai đầu kiện hàng lẻ, người thuê vận tải phải gắn thẻ hàng hóa hoặc dán mã QR thể hiện các thông tin: Tên ga gửi, ga đến, họ tên, địa chỉ, số điện thoại liên hệ của người thuê vận tải, người nhận, tên hàng hóa, trọng lượng, số hiệu kiện hàng hóa, số kiện hàng hóa và những thông tin cần thiết khác.	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 123. Xác định trọng lượng hàng hóa			
1. Đối với hàng lẻ: Doanh nghiệp xác định trọng lượng tính giá vận tải. Trường hợp hàng hóa công kênh có tỷ trọng nhỏ hơn 300 kg/1m ³ thì được phép đo thể tích để quy đổi mỗi m ³ bằng 300 kg và ghi vào tờ khai gửi hàng.	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
2. Đối với hàng nguyên toa: Người thuê vận tải chịu trách nhiệm xác định trọng lượng hàng hóa để ghi vào tờ khai gửi hàng; doanh nghiệp có quyền kiểm tra trọng lượng, số lượng hàng hóa do người gửi hàng ghi trong tờ khai gửi hàng.	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 125. Kiểm tra tên và trạng thái hàng hóa			

1. Tùy theo tính chất của hàng hóa, doanh nghiệp và người thuê vận tải có thể thỏa thuận, lựa chọn một trong các hình thức giao nhận sau:			
c) Giao nhận theo trọng lượng: Dùng cân để xác định trọng lượng hàng hóa có trên toa xe;	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 127. Niêm phong toa xe, hàng hóa			
2. Đối với hàng nguyên toa, tùy thuộc vào hình thức giao nhận theo thỏa thuận trong hợp đồng vận tải, việc niêm phong toa xe được thực hiện theo quy định sau đây:			
a) Trường hợp giao nhận bằng hình thức theo trọng lượng hay số lượng hàng hóa thì doanh nghiệp niêm phong;	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 131. Kỳ hạn vận chuyển			
6. Hàng hóa được coi như vận chuyển đúng kỳ hạn khi hàng tới ga đến vào ngày cuối cùng của kỳ hạn vận chuyển và doanh nghiệp đã báo tin hàng đến cho người nhận hàng.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau: “6. Hàng hóa được coi như vận chuyển đúng kỳ hạn khi hàng tới ga đến <i>không muộn hơn ngày cuối cùng</i> của kỳ hạn vận chuyển và doanh nghiệp đã báo tin hàng đến cho người nhận hàng.”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 136. Giao hàng cho người nhận hàng			

2. Trường hợp giao nhận hàng hóa theo trọng lượng hoặc thể tích thì hàng hóa được xem như giao đủ, nhận đủ nếu mức chênh lệch trọng lượng hoặc thể tích của hàng hóa giữa ga gửi và ga đến không vượt quá mức chênh lệch do hai bên thỏa thuận.	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 137. Vận chuyển hàng hóa bằng công-te-nơ			
2. Người thuê vận tải chịu trách nhiệm về loại hàng hóa, biện pháp xếp và trọng lượng hàng hóa xếp trong công-te-nơ để bảo đảm an toàn trong quá trình vận chuyển trên đường sắt.	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 138. Vận tải hàng siêu trường, siêu trọng			
2. Hàng siêu trọng thuộc một trong các trường hợp sau:	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
b) Hàng hóa có chiều dài tiếp xúc trên mặt sàn toa xe nhỏ hơn 2 mét và có trọng lượng lớn hơn 16 tấn.	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 149. Dỡ hàng vắng mặt người nhận hàng			

Khi doanh nghiệp đã báo tin hàng đến và hết kỳ hạn nhận hàng mà người nhận hàng không đến nhận hàng hóa theo quy định Điều 135 Thông tư này thì doanh nghiệp được quyền dỡ hàng hóa vắng mặt người nhận hàng đối với những mặt hàng doanh nghiệp có khả năng dỡ và bảo quản. Khi đến nhận hàng hóa, người nhận hàng phải trả cho doanh nghiệp chi phí dỡ hàng hóa, bảo quản hàng hóa và các chi phí phát sinh khác theo quy định của doanh nghiệp.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau: “Khi doanh nghiệp đã báo tin hàng đến và hết kỳ hạn nhận hàng, <i>sau thời gian 03 ngày</i> mà người nhận hàng không đến nhận hàng hóa theo quy định <i>tại</i> Điều 135 Thông tư này thì doanh nghiệp được <i>quyền làm các thủ tục cần thiết</i> dỡ hàng hóa vắng mặt người nhận hàng đối với những mặt hàng doanh nghiệp có khả năng dỡ và bảo quản. Khi đến nhận hàng hóa, người nhận hàng phải trả cho doanh nghiệp chi phí dỡ hàng hóa, bảo quản hàng hóa và các chi phí phát sinh khác theo quy định của doanh nghiệp.” Đề nghị bổ sung thêm thời gian 03 ngày để có thời gian làm các thủ tục cần thiết, bổ sung từ “doanh nghiệp được quyền làm các thủ tục cần thiết”.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 151. Hàng hóa coi như bị mất 1. Hàng hóa coi như bị mất nếu quá kỳ hạn vận chuyển với thời hạn sau mà doanh nghiệp chưa báo tin hàng đến:	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa như sau 1. Hàng hóa coi như bị mất nếu quá kỳ hạn vận chuyển với thời hạn sau mà doanh nghiệp chưa báo tin hàng đến, <i>trừ các trường hợp bất khả kháng ảnh hưởng đến thời gian vận chuyển quy định tại Điều 3 của Thông tư này:</i>	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
a) Đối với hàng hóa thông thường là 15 ngày;			
b) Đối với hàng hóa mau hỏng là 04 ngày.			
Điều 153. Tắc đường vận chuyển			

2. Khi tắc đường do lỗi của doanh nghiệp, người thuê vận tải có quyền yêu cầu doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa theo một trong những hình thức quy định tại khoản 1 Điều này. Việc thanh toán tiền vận chuyển giải quyết như sau:	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị bỏ từ “lỗi của doanh nghiệp” do việc xác định lỗi phải chờ kết luận của cơ quan điều tra có thẩm quyền mất nhiều thời gian không phù hợp với thực tế.	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: do lỗi của doanh nghiệp thì người thuê vận tải mới có quyền yêu cầu vận chuyển hàng hóa theo một trong các hình thức quy định tại khoản 1 Điều này: Lỗi của DN ví dụ như hỏng toa xe, đầu máy...
a) Nếu đưa hàng hóa về ga gửi, doanh nghiệp phải hoàn lại toàn bộ tiền vận chuyển và các chi phí phát sinh theo hợp đồng mà người thuê vận tải đã trả cho doanh nghiệp;			
b) Nếu đưa hàng hóa quay lại để dỡ xuống một ga dọc đường trên cùng tuyến đường, doanh nghiệp phải trả lại tiền vận chuyển trên đoạn đường từ ga dỡ hàng đến ga đến ghi trong hóa đơn gửi hàng hóa;			
c) Nếu chuyển tải hàng hóa để đi tiếp, doanh nghiệp tổ chức chuyển tải đối với những hàng hóa mà mình có khả năng tổ chức chuyển tải, người thuê vận tải không phải trả chi phí chuyển tải.			
3. Khi tắc đường không do lỗi của doanh nghiệp, người thuê vận tải thỏa thuận với doanh nghiệp để lựa chọn vận chuyển hàng hóa theo một trong những hình thức quy định tại khoản 1 Điều này. Việc thanh toán tiền vận chuyển giải quyết như sau:	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị bỏ do việc xác định lỗi của doanh nghiệp phải chờ kết luận của cơ quan điều tra có thẩm quyền mất nhiều thời gian không phù hợp với thực tế và để thống nhất với các nội dung tại Điều 148 Thông tư này.	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Giải thích như khoản 2 Điều này

a) Nếu đưa hàng hóa về ga gửi hoặc dỡ xuống một ga dọc đường trên cùng một tuyến đường hoặc dỡ xuống tại ga tắc đường, doanh nghiệp trả lại tiền vận chuyển trên đoạn đường từ ga tắc đường đến ga đến ghi trong hóa đơn gửi hàng hóa và thu không quá 50% tiền vận chuyển đoạn đường quay trở lại;			
b) Nếu chuyển tải hàng hóa để đi tiếp, doanh nghiệp tổ chức chuyển tải đối với những hàng hóa mà mình có khả năng tổ chức chuyển tải, người thuê vận tải phải trả mọi chi phí phát sinh từ việc chuyển tải.			
5. Doanh nghiệp không thu tiền thay đổi nguyên toa của người thuê vận tải đối với các trường hợp quy định tại Điều này.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị bỏ từ “nguyên toa” thêm “thay đổi ga đến, thay đổi chủ nhận và các loại phí liên quan đến toa xe hàng” cho phù hợp với thực tế.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 155. Hàng xếp sai trọng lượng, xếp quá tải	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Trường hợp hàng hóa xếp sai trọng lượng, xếp quá tải thì giải quyết như sau:			

1. Khi doanh nghiệp tổ chức xếp hàng hóa lên toa xe để xảy ra quá tải thì doanh nghiệp chịu các chi phí phát sinh và chịu trách nhiệm trước pháp luật.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị thêm nội dung “phải dỡ phần trọng lượng bội tải” và bỏ cụm từ “chịu trách nhiệm trước pháp luật” do doanh nghiệp là pháp nhân chịu trách nhiệm chính trong việc kiểm soát chống xếp quá tải và sửa đổi, bổ sung như sau: “1. Khi doanh nghiệp tổ chức xếp hàng hóa lên toa xe để xảy ra quá tải thì doanh nghiệp <i>phải dỡ phần trọng lượng bội tải</i> và phải chịu các chi phí phát sinh liên quan.”.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
2. Khi người thuê vận tải tổ chức xếp hàng hóa lên toa xe thì giải quyết như sau:			
a) Trường hợp tổng trọng lượng hàng thực tế trên toa xe không vượt quá 5% trọng tải kỹ thuật của toa xe nhưng chưa vượt quá trọng tải kỹ thuật cho phép của toa xe thì doanh nghiệp tiếp tục chờ tới ga đến và thu thêm của người nhận hàng tiền vận chuyển phần bội tải theo quy định của doanh nghiệp;	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo

b) Trường hợp phát hiện tổng trọng lượng hàng thực tế trên toa vượt quá 5% trọng tải kỹ thuật của toa xe hoặc vượt quá trọng tải kỹ thuật cho phép của toa xe thì doanh nghiệp được quyền dỡ phần trọng lượng bội tải, thông báo cho người thuê vận tải biết và thống nhất biện pháp giải quyết. Doanh nghiệp được quyền thu tiền bội tải và các chi phí phát sinh theo quy định của doanh nghiệp. Nếu người thuê vận tải yêu cầu chở tiếp phần hàng bội tải tới ga đến thì được vận chuyển theo thỏa thuận mới.	Vụ Khoa học CNMT&VLXD	Đề nghị sửa “trọng lượng” thành “khối lượng”	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 160. Bồi thường hành lý ký gửi, hàng hóa bị mất, giảm khối lượng, hư hỏng hoặc giảm chất lượng do lỗi của doanh nghiệp			
2. Mức bồi thường hành lý ký gửi, hàng hóa mất, giảm khối lượng, hư hỏng hoặc giảm chất lượng thực hiện theo quy định sau:			

b) Đối với hành lý ký gửi, hàng hóa không kê khai giá trị trong hóa đơn gửi hàng hóa thì bồi thường theo quy định như sau: Theo mức do hai bên thỏa thuận; theo giá trị trên hóa đơn mua hàng; theo giá thị trường của hành lý ký gửi, hàng hóa đó tại thời điểm trả tiền vận chuyển và địa điểm trả hàng; trong trường hợp không có giá thị trường của hàng hóa đó thì theo giá trị trung bình của hàng hóa cùng loại, cùng chất lượng trong khu vực nơi trả hàng.	Tổng công ty ĐSVN	Quy định hiện hành còn chưa rõ ràng, dễ dẫn đến tranh chấp kéo dài khi xác định "giá thị trường" hoặc "giá trị trung bình", đặc biệt với các loại hàng hóa không có hóa đơn hoặc giá trị khó xác định. Việc áp dụng một mức giới hạn trách nhiệm bồi thường (10 lần cước phí) đối với hàng hóa không khai báo giá trị là thông lệ phổ biến trong ngành vận tải nội địa và quốc tế. - Cả doanh nghiệp và khách hàng đều biết trước giới hạn trách nhiệm, giúp giảm thiểu tranh chấp. - Khuyến khích khách hàng khai báo giá trị: Khách hàng có hàng hóa giá trị cao sẽ được khuyến khích khai báo và mua bảo hiểm, giúp bảo vệ quyền lợi chính đáng của họ và giúp doanh nghiệp tính toán đúng mức cước phí tương ứng với rủi ro và sửa đổi, bổ sung như sau: “b) Đối với hành lý ký gửi, hàng hóa không kê khai giá trị trong hóa đơn gửi hàng hóa thì việc bồi thường thiệt hại được thực hiện trên cơ sở thỏa thuận giữa các bên. Trường hợp không thỏa thuận được, mức bồi thường sẽ căn cứ theo giá thị trường của hàng hóa tại thời điểm và địa điểm trả hàng, nhưng không vượt quá 10 lần cước phí vận chuyển của số hành lý, hàng hóa bị thiệt hại.”.	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: dự thảo đã đưa ra nhiều trường hợp để doanh nghiệp và người thuê vận tải tự thỏa thuận. Trường hợp như Tổng công ty ĐSVN đề xuất “nhưng không vượt quá 10 lần cước phí vận chuyển” là chưa có cơ sở.
--	---------------------------------	--	---

Điều 168. Phân loại theo mức độ thiệt hại	Sở XD tỉnh Lâm Đồng	Đề nghị sửa đổi, bổ sung thống nhất, đồng bộ với quy định của Bộ Công an tại Thông tư số 26/2024/TT-BCA ngày 21/6/2024 quy định thống kê, tổng hợp, xây dựng, quản lý, khai thác, sử dụng cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông đường bộ, tai nạn giao thông đường sắt, tai nạn giao thông đường thủy nội địa.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp có tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo để đảm bảo thống nhất giữa các quy định của pháp luật về giải quyết tai nạn giao thông.
1. Tai nạn ít nghiêm trọng là tai nạn có đến 05 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản đến dưới 100 triệu đồng.			
2. Tai nạn nghiêm trọng là tai nạn có 01 người chết hoặc có từ 06 đến 08 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản từ 100 triệu đồng đến dưới 500 triệu đồng.			
3. Tai nạn rất nghiêm trọng là tai nạn có 02 người chết hoặc có từ 09 đến 10 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản từ 500 triệu đồng đến dưới 01 tỷ 500 triệu đồng.			
4. Tai nạn đặc biệt nghiêm trọng là tai nạn có từ 03 người chết trở lên hoặc có từ 11 người bị thương trở lên hoặc gây thiệt hại về tài sản từ 01 tỷ 500 triệu đồng trở lên.			
Điều 170. Báo tin và xử lý tin báo về tai nạn			
4. Tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt sau khi nhận được tin báo:			

b) Lãnh đạo Cục Đường sắt Việt Nam, Vụ Vận tải và An toàn giao thông (Bộ Xây dựng) để phối hợp xử lý theo thẩm quyền khi tai nạn xảy ra trên đường sắt quốc gia; chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng để xử lý theo thẩm quyền khi tai nạn xảy ra trên đường sắt chuyên dùng;	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát lại điểm b, điểm c Khoản 4 Điều này để phân rõ trách nhiệm nhận tin báo trên đường sắt quốc gia giữa Cục Đường sắt Việt Nam với Vụ Vận tải và An toàn giao thông.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu có chỉnh sửa; sửa đổi điểm b và bỏ điểm c như dự thảo
Điều 171. Lập hồ sơ vụ tai nạn giao thông đường sắt			
1. Các chức danh quy định tại khoản 1 Điều 176 của Thông tư này phải thực hiện lập Hồ sơ vụ việc đối với tai nạn (sau đây gọi là Hồ sơ vụ tai nạn).			
2. Hồ sơ vụ tai nạn giao thông đường sắt phải được giao lại cho trưởng ga hoặc trực ban chạy tàu ga gần nhất để chuyển giao cho các cơ quan, tổ chức quy định tại khoản 4 Điều này.			
3. Hồ sơ vụ tai nạn gồm có:			
a) Báo cáo vụ tai nạn theo Mẫu quy định tại Phụ lục số XXVIII ban hành kèm theo Thông tư này;			
b) Biên bản vụ tai nạn theo Mẫu quy định tại Phụ lục số XXVII ban hành kèm theo Thông tư này;			
c) Báo cáo của nhân viên đường sắt có liên quan theo Mẫu quy định tại Phụ lục số XXVIII ban hành kèm theo Thông tư này;			

d) Báo cáo của người chứng kiến (nếu có) theo Mẫu quy định tại Phụ lục số XXIX ban hành kèm theo Thông tư này;			
đ) Biên bản bàn giao nạn nhân, tài sản và các giấy tờ có liên quan theo Mẫu quy định tại Phụ lục số XXX ban hành kèm theo Thông tư này;			
e) Sơ đồ hiện trường vụ tai nạn theo Mẫu quy định tại Phụ lục số 6 ban hành kèm theo Thông tư này.			
4. Trưởng ga hoặc trực ban chạy tàu ga trong thời gian 48 giờ sau khi lập hoặc tiếp nhận Hồ sơ vụ tai nạn có trách nhiệm sao gửi cho các cơ quan, tổ chức sau:	Tổng công ty ĐSVN	Tại Mục 4 Điều 171: Đề nghị điều chỉnh thời gian trưởng ga hoặc trực ban sao gửi hồ sơ vụ tai nạn cho các cơ quan, tổ chức từ 48 giờ thành 24 giờ. Lý do: Phù hợp với quy định tại Mục 01 Điều 53 Luật đường sắt 2025, khi tai nạn xảy ra, tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt hoặc ga đường sắt khi nhận được tin báo phải có trách nhiệm báo ngay cho cơ quan Công an và Ủy ban nhân dân nơi gần nhất để xử lý, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt kịp thời.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
a) Cơ quan công an cấp xã nơi xảy ra tai nạn;			
b) Đơn vị Quản lý an toàn đường sắt nơi gần nhất thuộc Cục Đường sắt Việt Nam;			
c) Đơn vị trực tiếp quản lý khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt.			
TRÌNH TỰ GIẢI QUYẾT TAI NẠN GIAO THÔNG TRÊN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ			

Điều 178. Lập hồ sơ vụ việc vụ tai nạn			
4. Khi nhận được hồ sơ vụ tai nạn, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị có trách nhiệm sao gửi ngay đến các cơ quan, tổ chức sau:	Sở XD tỉnh Ninh Bình	Tại khoản 4 Điều 178: Đề nghị điều chỉnh bổ sung như sau: “4. Khi nhận được hồ sơ vụ tai nạn, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị có trách nhiệm sao gửi ngay đến các cơ quan, tổ chức sau a) Cơ quan công an cấp xã nơi xảy ra tai nạn; b) Ủy ban nhân dân cấp xã nơi xảy ra tai nạn; c) Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.” Lý do: Để phù hợp với nội dung tại điểm c, khoản 2 Điều 176 và điểm 3 điều 177 theo Dự thảo của Thông tư này; phù hợp với chính sách trợ giúp xã hội theo Nghị định số 20/2021/NĐ-CP ngày 15/3/2021 của Chính phủ Quy định chính sách trợ giúp xã hội đối với đối tượng bảo trợ xã hội và Nghị định số 147/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025 của Chính phủ Quy định về phân định thẩm quyền của chính quyền địa phương 02 cấp trong lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Y tế.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp bổ sung việc gửi hồ sơ đến UBND cấp xã
a) Cơ quan công an cấp xã nơi xảy ra tai nạn;			
b) Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.			
Chương VI			
CHẾ ĐỘ BÁO CÁO			

Điều 185. Báo cáo công tác đăng ký phương tiện giao thông đường sắt	Văn phòng Bộ	- Báo cáo công tác đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (Điều 185) + Đề nghị bổ sung thêm phương thức gửi nhận báo cáo. Lưu ý thực hiện chỉ tiêu 100% chế độ báo cáo của doanh nghiệp được thực hiện điện tử theo Nghị quyết 66/NQ-CP ngày 26/3/2025 của Chính phủ.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu bổ sung như dự thảo khoản 3 Điều này
1. Tên báo cáo: Báo cáo tổng kê tình hình đăng ký phương tiện giao			
2. Báo cáo năm:			
a) Trước ngày 20 tháng 12 hàng năm, chủ sở hữu phương tiện gửi báo cáo Cục Đường sắt Việt Nam, Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh;			
b) Trước ngày 23 tháng 12 hàng năm Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh gửi báo cáo về Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và Cục Đường sắt Việt Nam			
c) Trước ngày 25 tháng 12 hàng năm, Cục Đường sắt Việt Nam gửi báo cáo Bộ Xây dựng;			
d) Kỳ báo cáo từ ngày 16 tháng trước đến ngày 15 của tháng báo cáo.	1. Văn phòng Bộ 2. Tổng công ty ĐSVN	Điểm d, khoản 2 đang quy định kỳ báo cáo cho báo cáo hàng tháng, không phải báo cáo năm như nội dung báo cáo, do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo viết lại cho phù hợp. Để làm rõ nghĩa và phù hợp là báo cáo năm	1. Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu chuyển lên điểm a khoản 2 Điều này 2. Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu theo ý kiến của Văn phòng Bộ

Điều 186. Báo cáo về công tác cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt	Văn phòng Bộ	Báo cáo công tác cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt (Điều 186): + Đề nghị bổ sung thêm phương thức gửi nhận báo cáo. Lưu ý thực hiện chỉ tiêu 100% chế độ báo cáo của doanh nghiệp được thực hiện điện tử theo Nghị quyết 66/NQ-CP ngày 26/3/2025 của Chính phủ. + Điểm d, khoản 2 đang quy định kỳ báo cáo cho báo cáo hàng tháng, không phải báo cáo năm như nội dung báo cáo, do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo viết lại cho phù hợp.	
1. Tên báo cáo: Báo cáo công tác cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt			
2. Báo cáo năm:			
a) Trước ngày 20 tháng 12 hàng năm, doanh nghiệp sử dụng chức danh lái tàu gửi báo cáo Cục Đường sắt Việt Nam, Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh;			
b) Trước ngày 23 tháng 12 hàng năm Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh gửi báo cáo về Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và Cục Đường sắt Việt Nam			
c) Trước ngày 25 tháng 12 hàng năm, Cục Đường sắt Việt Nam gửi báo cáo Bộ Xây dựng;			
d) Kỳ báo cáo từ ngày 16 tháng trước đến ngày 15 của tháng báo cáo.	Văn phòng Bộ	Điểm d, khoản 2 đang quy định kỳ báo cáo cho báo cáo hàng tháng, không phải báo cáo năm như nội dung báo cáo, do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo viết lại cho phù hợp.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu chuyển lên điểm a khoản 2 Điều này

Điều 187. Báo cáo công tác vận tải hành khách, hành lý ký gửi và hàng hóa	Văn phòng Bộ	Đề nghị bổ sung thêm phương thức gửi nhận báo cáo. Lưu ý thực hiện chỉ tiêu 100% chế độ báo cáo của doanh nghiệp được thực hiện điện tử theo Nghị quyết 66/NQ-CP ngày 26/3/2025 của Chính phủ.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu sửa đổi, bổ sung như dự thảo
1. Tên báo cáo: Báo cáo thống kê công tác vận tải hành khách, hành lý ký gửi và hàng hóa.			
2. Báo cáo tháng:			
a) Trước ngày 05 hàng tháng doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt gửi báo cáo về Cục Đường sắt Việt Nam;			
b) Trước ngày 10 hàng tháng, Cục Đường sắt Việt Nam gửi báo cáo Bộ Xây dựng;			
c) Kỳ báo cáo từ ngày 01 tháng trước đến ngày cuối cùng của tháng báo cáo.			
3. Báo cáo quý			
a) Trước ngày 05 hàng quý doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt gửi báo cáo về Cục Đường sắt Việt Nam;			
b) Trước ngày 10 hàng quý, Cục Đường sắt Việt Nam gửi báo cáo Bộ Xây dựng;			
c) Kỳ báo cáo từ ngày 01 của tháng đầu quý đến ngày cuối của tháng cuối quý;			
4. Báo cáo năm			

a) Trước ngày 05 hàng năm doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt gửi báo cáo về Cục Đường sắt Việt Nam;			
b) Trước ngày 10 hàng năm, Cục Đường sắt Việt Nam gửi báo cáo Bộ Xây dựng;			
c) Kỳ báo cáo từ ngày 01 tháng 01 của năm đến hết ngày 31 tháng 12 của năm.			
Điều 188. Báo cáo tai nạn giao thông đường sắt	Văn phòng Bộ	Đề nghị bổ sung thêm phương thức gửi nhận báo cáo. Lưu ý thực hiện chỉ tiêu 100% chế độ báo cáo của doanh nghiệp được thực hiện điện tử theo Nghị quyết 66/NQ-CP ngày 26/3/2025 của Chính phủ.	Cục ĐSVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
1. Doanh nghiệp quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, Cục Đường sắt Việt Nam, cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chế độ báo cáo định kỳ hàng tháng, quý, năm hoặc đột xuất (khi có yêu cầu).			
2. Tên báo cáo: báo cáo tai nạn giao thông đường sắt			
3. Báo cáo tháng:			

a) Trước ngày 20 hàng tháng, doanh nghiệp quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia gửi báo cáo Cục Đường sắt Việt Nam; doanh nghiệp quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng gửi báo cáo Cục Đường sắt Việt Nam và cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh;			
b) Trước ngày 25 hàng tháng, Cục Đường sắt Việt Nam gửi báo cáo Bộ Xây dựng; cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh báo cáo Ủy ban nhân dân cấp tỉnh;			
c) Kỳ báo cáo từ ngày 16 tháng trước đến ngày 15 của tháng báo cáo.			
4. Báo cáo quý			
a) Trước ngày 20 tháng cuối quý, doanh nghiệp quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia gửi báo cáo Cục Đường sắt Việt Nam; doanh nghiệp quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng gửi báo cáo Cục Đường sắt Việt Nam và cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh;			
b) Trước ngày 25 tháng cuối quý, Cục Đường sắt Việt Nam gửi báo cáo Bộ Xây dựng; cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh báo cáo Ủy ban nhân dân cấp tỉnh;			

c) Kỳ báo cáo từ ngày 16 của tháng cuối quý trước đến ngày 15 tháng cuối của quý báo cáo.			
5. Báo cáo năm			
a) Trước ngày 20 tháng cuối năm, doanh nghiệp quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia gửi báo cáo Cục Đường sắt Việt Nam; doanh nghiệp quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng gửi báo cáo Cục Đường sắt Việt Nam và cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh;			
b) Trước ngày 25 tháng cuối năm, Cục Đường sắt Việt Nam gửi báo cáo Bộ Xây dựng; cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh báo cáo Ủy ban nhân dân cấp tỉnh;			
c) Kỳ báo cáo từ ngày 16 tháng 12 của năm trước năm báo cáo đến hết ngày 15 tháng 12 của năm báo cáo.			

Chương VII	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát các điều quy định về trách nhiệm của các cơ quan để đảm bảo các quy định không bị trùng lặp trong dự thảo Thông tư hoặc các quy định này thuộc chức năng, nhiệm vụ của các đơn vị thuộc Bộ thì không cần thiết nhắc lại, quy định lại trong dự thảo Thông tư, ví dụ như: quy định trách nhiệm Cục Đăng kiểm Việt Nam trong việc quản lý, kiểm tra hoạt động kiểm tra, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với linh kiện, phương tiện,...; trách nhiệm của cơ quan đăng ký phương tiện trong việc tổ chức cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện, lập sổ theo dõi,....	Cục ĐSVN, Cục ĐKVN: Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
Điều 203. Chế độ lưu trữ, quản lý cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông đường sắt			
3. Doanh nghiệp quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm cập nhật thông tin về tai nạn vào cơ sở dữ liệu quản lý an toàn giao thông đường sắt của Bộ Xây dựng đảm bảo tính chính xác, kịp thời.	Vụ Kế hoạch - Tài Chính	Tại tiểu mục 6 Mục 1 Chương VII về trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp đối với giải quyết tai nạn giao thông đường sắt, dự thảo Thông tư quy định Cục ĐSVN, chính quyền địa phương có trách nhiệm đôn đốc công tác cập nhật “ <i>cơ sở dữ liệu về quản lý an toàn giao thông của Bộ Xây dựng</i> ”. Do vậy, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung vào Điều 3 dự thảo Thông tư định nghĩa về “ <i>cơ sở dữ liệu về quản lý an toàn giao thông</i> ” để làm rõ cơ sở dữ liệu này do cơ quan nào chủ trì xây dựng và có được kết nối với cơ sở dữ liệu Quốc gia hay không.	Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Lý do: Cơ sở quản lý an toàn giao thông đường sắt của Bộ Xây dựng đã được xây dựng và đủ điều kiện vận hành, khai thác (các doanh nghiệp đã được tập huấn vận hành, cập nhật dữ liệu). Hệ thống đảm bảo kết nối với dữ liệu công Quốc gia. Cục ĐSVN tiếp thu và bổ sung quy định giao Cục ĐSVN xây dựng quy chế sử dụng, cập nhật dữ liệu của các chủ thể vào khoản 4 Điều 199 trách nhiệm của Cục ĐSVN.
Mục 2			

ĐIỀU KHOẢN CHUYỂN TIẾP	Vụ Pháp chế	Đề nghị tiếp tục thực hiện rà soát để quy định chuyển tiếp cho phù hợp, đầy đủ, tránh việc tạo khoảng trống pháp lý, thiếu tính khả thi sau khi Thông tư được ký ban hành.	Cục ĐSVN Đồng ý tiếp thu và chỉnh sửa như dự thảo
-------------------------------	--------------------	--	---

PHỤ LỤC I CHU KỲ KIỂM TRA	Tổng công ty ĐSVN	Tại Phụ lục 1: Chu kỳ kiểm tra Đề nghị sửa đổi bổ sung như sau “5. Các phương tiện hết niên hạn sử dụng được phép hoạt động đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2030 theo quy định tại Thông tư này 5.1. Đầu máy khai thác trên 60 năm tính từ năm sản xuất: chu kỳ kiểm tra định kỳ là 12 tháng. 5.2. Toa xe khách, toa xe đường sắt đô thị khai thác trên 60 năm tính từ năm sản xuất: chu kỳ kiểm tra định kỳ là 12 tháng. 5.3. Toa xe hàng khai thác trên 65 năm tính từ năm sản xuất: chu kỳ kiểm tra định kỳ là 12 tháng.”, Lý do: - Để rõ ràng thuận lợi cho doanh nghiệp và cũng thuận lợi cho cơ quan kiểm tra đồng thời thực tế vận dụng các loại phương tiện cứu viện; cứu hộ; toa xe dồn dịch trong ga,...với km chạy hàng năm rất thấp. - Để phù hợp và logic với quy định về niên hạn tại Thông tư này: 1. Đối với đầu máy, toa xe chở khách chạy trên chính tuyến của đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương: Không quá 60 năm. 2. Đối với toa xe chở hàng chạy trên đường sắt chính tuyến của đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương: Không quá 65 năm. - Trong trường hợp ban soạn thảo vẫn giữ quan điểm là 40 năm và 45 năm thì Tổng công ty đề nghị chu kỳ kiểm tra định kỳ là 12 tháng. Lý do: Với chu kỳ kiểm tra là 09 tháng thì hiện nay	Cục ĐKVN xin được giải trình như sau: - Việc đề xuất điều chỉnh niên hạn của đầu máy, toa xe khách, toa xe đường sắt đô thị từ 40 năm lên 60 năm, toa xe hàng từ 45 năm lên 65 năm cần phải dựa trên cơ sở khoa học và cơ sở thực tiễn. - Tại tờ trình số 11922/Ttr-BGTVT ngày 20/10/2023 của Bộ GTVT trình Chính phủ Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định, Bộ GTVT đã có đề xuất “<i>Sau khi Nghị định này được Chính phủ ban hành, Bộ trưởng Bộ GTVT sẽ ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung quy định về việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt theo hướng rút ngắn chu kỳ kiểm tra đối với các đầu máy, toa xe khách trên 40 năm và toa xe hàng trên 45 năm nhằm tăng cường kiểm soát chất lượng, an toàn kỹ thuật của các phương tiện. Theo Dự thảo Thông tư, chu kỳ kiểm tra đối với các phương tiện nêu trên giảm 03 tháng so với Thông tư 29/2018/TT-BGVT của Bộ trưởng Bộ GTVT</i>”. Do đó, để thực hiện các biện pháp quản lý, nâng cao điều kiện đảm bảo an toàn của các phương tiện giao thông đường sắt hết niên hạn sử dụng được phép
--	---------------------------------	--	--

		phương tiện vận dụng chỉ khoảng 40.000km chạy, chưa khai thác hết hiệu quả của phương tiện. Đồng thời, ngành đường sắt đã có mạng lưới kiểm tra, sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện rất lớn gồm: tại ga lập tàu, tại các ga dọc đường (hiện ga dọc đường gồm các Trạm KCTX: Lào Cai, Xuân Giao, Yên Bái, Tiên Kiên, Yên Viên, Đồng Đăng, Mạo Khê, Hải Phòng, Phân Đoạn KCCB Hà Nội, Giáp Bát, Bim Sơn, Vinh, Phúc Trạch, Đồng Hới, Huế, Đà Nẵng, Diêu Trì, Nha Trang, Tháp Chàm, Bình Thuận, Sóng Thần, Sài Gòn, Phân đoạn KCCB Sài Gòn và các tổ gồm: Phố Lu, Lâm Thao, Đông Anh, Lưu Xá, Kép, Yên trạch, Đồng Mỏ, Vật Cách, Gia Lâm, Văn Điển, Phủ Lý, Cầu Giát, Ninh Bình, Cụm CN Bim Sơn, Thanh Hóa, Kim Lũ, Đông Hà, Lăng Cô, Kim Liên, Quảng Ngãi, Tuy Hòa, Trảng Bom) và thực hiện bảo dưỡng định kỳ phương tiện 06 tháng/ lần.	hoạt động đến hết ngày 31/12/2030 khi triển khai Nghị định số 91/2023/NĐ-CP ngày 14/12/2023 của Chính Phủ, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 01/2024/TT-BGTVT điều chỉnh rút chu kỳ kiểm tra từ 12 tháng xuống 9 tháng đối với các đối tượng này để tăng cường công tác kiểm tra của cơ quan quản lý nhà nước đối với những loại phương tiện này, đồng thời doanh nghiệp cũng phải có trách nhiệm tăng tần suất kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa để phương tiện luôn bảo đảm chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trước khi tham gia giao thông. - Nếu Tổng Công ty ĐSVN cung cấp được cơ sở khoa học và cơ sở thực tiễn để điều chỉnh quy định về niên hạn theo đề xuất, Cục ĐKVN đề xuất tách chu kỳ kiểm tra đối với “Phương tiện khai thác trên 30 năm tính từ năm sản xuất và còn niên hạn sử dụng” thành 2 chu kỳ, chu kỳ kiểm tra đối với “Phương tiện khai thác trên 30 năm tính từ năm sản xuất đến 40 năm đối với đầu máy, toa xe khách, toa xe đường sắt đô thị hoặc đến 45 năm đối với toa xe hàng” (15/12/15 như TT01) và chu kỳ kiểm tra đối với “Phương tiện khai thác trên 40 năm đối với đầu máy, toa xe khách, toa xe đường sắt đô thị hoặc 45 năm đối với toa xe hàng tính từ năm sản xuất và còn niên hạn sử dụng” (12/9/12 đối tượng hết niên hạn theo quy định NĐ65 được điều chỉnh theo quy định mới).
--	--	--	---

PHỤ LỤC I CHU KỲ KIỂM TRA	Công ty APATIT Việt Nam	Tại phụ lục 1 Chu kỳ kiểm tra phương tiện đường sắt chuyên dùng Đề nghị sửa đổi, bổ sung: Giữ nguyên mục 3.1; 3.2 và 3.3; Bổ sung thêm mục 3.4 như sau: “Đầu máy đẩy, đầu máy dòn tại ga, xườn chế tạo sửa chữa, kho bãi với km chạy hàng năm nhỏ hơn 40.000 km” chu kỳ kiểm tra định kỳ là 24 tháng áp dụng như khoản 1 đường sắt quốc gia Lý do: Đường sắt chuyên dùng và đường sắt quốc gia đều có đầu máy chuyên dòn tại ga do đó cần bổ sung nội dung này phù hợp với thực tế	Cục ĐKVN: xin được giữ nguyên như dự thảo. Đề đề xuất điều chỉnh chu kỳ kiểm tra, doanh nghiệp cần đưa ra những căn cứ có tính khoa học để các cơ quan có thẩm quyền có cơ sở xem xét.
--	--	--	--

PHỤ LỤC I CHU KỲ KIỂM TRA	UBND Thành phố Hà Nội	Rà soát Phụ lục chu kỳ kiểm tra (Phụ lục I): đảm bảo phù hợp với lịch bảo dưỡng thực tế. - Kiểm tra và cập nhật Phụ lục I (chu kỳ kiểm tra) theo phân loại thực tế (metro, đầu máy, toa hạn chế). - Đề xuất bổ sung checklist minh họa cho từng loại kiểm tra (item-by-item) để tạo điều kiện áp dụng đồng nhất.	Chu kỳ kiểm tra theo quy định của Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT cơ bản phù hợp với các lịch bảo dưỡng thực tế (24 tháng đối với sản xuất lắp ráp, nhập khẩu và 12 tháng đối với định kỳ). Tuy nhiên Trong quá trình xây dựng Thông tư số 01/2024/TT-BGTVT thay thế Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT, Công ty TNHH MTV đường sắt Hà Nội đã có văn bản góp ý (234/CV-DDSHN ngày 06/5/2022 về việc ý kiến dự thảo Thông tư thay thế Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT) đưa ra một số luận cứ để xem xét điều chỉnh tăng mốc thời gian phân loại chu kỳ kiểm tra định kỳ cũng như chu kỳ kiểm tra định kỳ đối với toa xe và phương tiện chuyên dùng của đường sắt đô thị (tối thiểu là như quy định đối với đầu máy và phương tiện chuyên dùng của đường sắt quốc gia. Trên cơ sở góp ý của Công ty TNHH MTV đường sắt Hà Nội, Ban soạn thảo đã rà soát lại và đề xuất phân loại phương tiện đường sắt đô thị, mốc thời gian phân loại chu kỳ kiểm tra định kỳ và chu kỳ kiểm tra định kỳ đối với phương tiện đường sắt đô thị tương tự như với đường sắt quốc gia (đã khai thác an toàn trong suốt thời gian qua). Dự thảo Thông tư đã được gửi đi lấy ý kiến rộng rãi của các cơ quan, tổ chức và đối tượng chịu sự tác động của dự thảo Thông tư (6474/BGTVT-KHCN&MT ngày 20/6/2023 và 6515/BGTVT-KHCN&MT ngày 21/6/2023), trong đó Công ty TNHH
--	-------------------------------------	--	--

			MTV đường sắt Hà Nội cơ bản nhất trí với dự thảo Thông tư và không có ý kiến thêm. Theo ý kiến của UBND Thành phố Hà Nội, có thể xem xét để điều chỉnh chu kỳ kiểm tra tương tự như chu kỳ kiểm tra theo quy định của Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT cơ bản phù hợp với các lịch bảo dưỡng thực tế của toa xe đường sắt đô thị.
--	--	--	--