

QUỐC HỘI

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Luật số .../20.../QH...

DỰ THẢO
12.8.2024

LUẬT
ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)

*Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;
Quốc hội ban hành Luật Đường sắt.*

Chương I
NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Luật này quy định về hoạt động đường sắt; tín hiệu, quy tắc giao thông; quyền, nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt và quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Luật này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài có liên quan đến hoạt động đường sắt trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Hoạt động đường sắt* là hoạt động của tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực: quy hoạch, đầu tư, xây dựng, quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; vận tải đường sắt; công nghiệp đường sắt; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; kinh doanh đường sắt và các hoạt động khác có liên quan.

2. *Chạy tàu* là hoạt động để điều khiển sự di chuyển của phương tiện giao thông đường sắt.

3. *Công lệnh tải trọng* là quy định về tải trọng tối đa cho phép trên một trục và tải trọng rải đều tối đa cho phép theo chiều dài của phương tiện giao thông đường sắt được quy định trên từng cầu, đoạn, khu gian, khu đoạn, tuyến đường sắt.

4. *Công lệnh tốc độ* là quy định về tốc độ tối đa cho phép phương tiện giao thông đường sắt chạy trên từng cầu, đoạn, khu gian, khu đoạn, tuyến đường sắt.

5. *Công trình đường sắt* là công trình xây dựng phục vụ giao thông vận tải đường sắt, bao gồm: đường, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, ga, hàng rào bảo vệ, đèn-pô, hệ thống thoát nước, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống báo hiệu cố định; hệ thống cấp điện từ công tơ cho công trình, thiết bị, sức kéo đường sắt và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt.

6. Công trình hạ tầng kỹ thuật đầu nối với công trình đường sắt bao gồm: hệ thống cấp điện từ lưới điện phân phối đến công tơ cho công trình đường sắt; hệ thống cấp, thoát nước; đường bộ vào ga đường sắt.

7. Công trình công nghiệp đường sắt là công trình được xây dựng để phục vụ cho các hoạt động sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt; sản xuất linh kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị chuyên dùng cho đường sắt.

8. Đê-pô là nơi tập kết tàu để bảo dưỡng, sửa chữa, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác.

9. Đường ngang là đoạn đường bộ giao nhau đồng mức với đường sắt được cơ quan có thẩm quyền cho phép xây dựng và khai thác.

10. Ga đường sắt là nơi để phương tiện giao thông đường sắt dừng, tránh, vượt, đón, trả khách, xếp, dỡ hàng hoá, thực hiện tác nghiệp kỹ thuật và các dịch vụ khác.

11. Kết cấu hạ tầng đường sắt là công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

12. Ke ga (đường lên, xuống tàu) là công trình trong ga đường sắt để phục vụ hành khách lên, xuống tàu, xếp, dỡ hàng hóa.

13. Khổ đường sắt là khoảng cách ngắn nhất giữa hai má trong của đường ray.

14. Khu gian là đoạn đường sắt nối hai ga liền kề, được tính từ vị trí xác định tín hiệu vào ga của ga phía bên này đến vị trí xác định tín hiệu vào ga gần nhất của ga phía bên kia.

15. Khu đoạn là tập hợp một số khu gian và ga đường sắt kế tiếp nhau phù hợp với tác nghiệp chạy tàu.

16. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là việc thực hiện một, một số hoặc toàn bộ hoạt động đầu tư, sử dụng, bán, cho thuê, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt.

17. Kinh doanh vận tải đường sắt là việc thực hiện vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hóa bằng đường sắt nhằm mục đích sinh lợi.

18. Lối đi tự mở là đoạn đường bộ giao nhau đồng mức với đường sắt do tổ chức, cá nhân tự xây dựng, sử dụng, khai thác khi chưa được cơ quan có thẩm quyền cho phép.

19. Phương tiện giao thông đường sắt là đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng đường sắt.

20. Tuyến đường sắt là một hoặc nhiều khu đoạn liên tiếp tính từ ga đường sắt đầu tiên đến ga đường sắt cuối cùng.

21. Tàu là phương tiện giao thông đường sắt được lập bởi đầu máy và toa xe hoặc đầu máy chạy đơn, toa xe động lực, phương tiện động lực chuyên dùng di chuyển trên đường sắt.

Điều 4. Nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt

1. Bảo đảm hoạt động giao thông vận tải đường sắt thông suốt, trật tự, an toàn, chính xác và hiệu quả; phục vụ nhu cầu đi lại thuận tiện của người dân, phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường.
2. Phát triển đường sắt theo quy hoạch, kế hoạch, gắn kết với các loại hình giao thông vận tải khác và hội nhập quốc tế, bảo đảm văn minh, hiện đại và đồng bộ.
3. Điều hành thống nhất, tập trung hoạt động vận tải đường sắt.
4. Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng với kinh doanh vận tải trên đường sắt quốc gia¹ do Nhà nước đầu tư.
5. Bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh đường sắt.

Điều 5. Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt

1. Ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước.
2. Khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh đường sắt.
3. Dành quỹ đất theo quy hoạch để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt.
4. Khuyến khích, hỗ trợ phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ tiên tiến, công nghệ cao, đào tạo nguồn nhân lực để phát triển đường sắt hiện đại.
5. Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân đầu tư phát triển đường sắt chuyên dùng; đường sắt kết nối với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa và các khu đầu mối hàng hóa lớn.
6. Ưu tiên phân bổ ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư công hằng năm, trung hạn để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy hoạch.

Theo yêu cầu của Quốc hội, Chính phủ báo cáo về thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt và việc sử dụng ngân sách nhà nước đầu tư cho giao thông vận tải đường sắt.

Điều 6. Ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt

1. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt cho phục vụ hoạt động vận tải đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư.
2. Tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt được hưởng ưu đãi, hỗ trợ như sau:
 - a) Được hưởng ưu đãi, hỗ trợ về đất dành cho đường sắt theo quy định của

Luật Đất đai;

b) Được vay vốn tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay theo quy định của pháp luật về quản lý nợ công đối với việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; đầu tư mua sắm phương tiện giao thông đường sắt, máy móc, thiết bị phục vụ duy tu bảo dưỡng đường sắt; phát triển công nghiệp đường sắt;

c) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, công nghiệp đường sắt, doanh nghiệp khoa học và công nghệ trong lĩnh vực đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp;

d) Được miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt, nguyên liệu, vật tư dùng để chế tạo máy móc, thiết bị hoặc để chế tạo linh kiện, chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng của máy móc, thiết bị cần thiết cho hoạt động đường sắt và vật tư cần thiết cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt mà trong nước chưa sản xuất được.

3. Tổ chức, cá nhân khi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị được Nhà nước bảo đảm toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt.

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

Điều 7. Quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt

1. Quy hoạch mạng lưới đường sắt

a) Quy hoạch mạng lưới đường sắt là quy hoạch ngành quốc gia, làm cơ sở định hướng đầu tư, phát triển, khai thác mạng lưới đường sắt;

b) Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch mạng lưới đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch.

2. Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt

a) Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt là quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành, cụ thể hóa quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch mạng lưới đường sắt, được lập cho tuyến đường sắt quốc gia, ga đường sắt quốc gia trong đô thị, ga đầu mối đường sắt quốc gia, ga liên vận quốc tế;

b) Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt gồm các nội dung chủ yếu sau đây: xác định hướng tuyến, điểm đầu, điểm cuối, chiều dài tuyến, khổ đường, các điểm không chế chính, các công trình cầu, hầm, điểm giao cắt; vị trí các ga, đê-pô; phương án kết nối với các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không; kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất; xác định nhu cầu sử dụng đất, nhu cầu vốn đầu tư, lộ trình thực hiện quy hoạch theo thứ tự ưu tiên đầu tư; giải pháp tổ chức thực hiện quy hoạch;

c) Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt;

d) Việc công bố công khai quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch và pháp luật về đường sắt.

3. Chính phủ quy định chi tiết việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt.

Điều 8. Hợp tác quốc tế về đường sắt

1. Hợp tác quốc tế về đường sắt phải bảo đảm độc lập, chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ và lợi ích quốc gia; đáp ứng yêu cầu về hội nhập quốc tế; tuân thủ điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Ưu tiên hoạt động hợp tác quốc tế đối với kết nối khu vực và quốc tế, kinh doanh vận tải đường sắt, đầu tư phát triển, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu khoa học, chuyển giao công nghệ và đào tạo phát triển nguồn nhân lực.

Điều 9. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt

1. Phá hoại công trình đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt.

2. Lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt.

3. Tự mở lối đi qua đường sắt; xây dựng trái phép cầu vượt, hầm chui, cống hoặc công trình khác trong phạm vi đất dành cho đường sắt; khoan, đào trái phép trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt.

4. Làm sai lệch công trình, hệ thống báo hiệu trên đường sắt; làm che lấp hoặc làm sai lạc tín hiệu giao thông đường sắt.

5. Ngăn cản việc chạy tàu; tự ý báo hiệu hoặc sử dụng các thiết bị để dừng tàu, trừ trường hợp phát hiện có sự cố gây mất an toàn giao thông đường sắt.

6. Vượt rào, vượt chắn đường ngang; vượt qua đường ngang khi có tín hiệu cấm; vượt rào ngăn giữa đường sắt với khu vực xung quanh.

7. Xả chất thải không bảo đảm vệ sinh môi trường lên đường sắt; để vật chướng ngại, đổ chất độc hại, chất phế thải lên đường sắt; để chất dễ cháy, chất dễ nổ trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

8. Chắn thả súc vật, họp chợ trên đường sắt, trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

9. Đi, đứng, nằm, ngồi hoặc hành vi khác trên nóc toa xe, đầu máy, bậc lên xuống toa xe; đu bám, đứng, ngồi hai bên thành toa xe, đầu máy, nơi nối giữa các toa xe, đầu máy; mở cửa lên, xuống tàu, đưa đầu, tay, chân và vật khác ra ngoài thành toa xe khi tàu đang chạy, trừ nhân viên đường sắt, lực lượng chức năng đang thi hành nhiệm vụ.

10. Đi, đứng, nằm, ngồi hoặc hành vi khác trên đường sắt, trừ nhân viên đường sắt, lực lượng chức năng đang thi hành nhiệm vụ.

11. Ném đất, đá hoặc vật khác lên tàu hoặc từ trên tàu xuống.
12. Mang, vận chuyển hàng hóa cấm lưu thông, động vật có dịch bệnh vào ga, lên tàu; mang, vận chuyển trái phép động vật hoang dã, chất phóng xạ, chất dễ cháy, chất dễ nổ và hàng nguy hiểm khác vào ga, lên tàu; mang, vận chuyển thi hài, hài cốt vào ga, lên tàu đường sắt đô thị.
13. Làm, tiêu thụ vé giả; bán vé trái quy định.
14. Đưa phương tiện giao thông đường sắt, trang thiết bị không bảo đảm an toàn kỹ thuật vào hoạt động phục vụ giao thông đường sắt; sử dụng toa xe chở hàng để vận chuyển hành khách; tự ý thay đổi kết cấu, hình dáng, tính năng sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt; giao hoặc để cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt.
15. Nồi vào tàu khách các toa xe vận tải động vật, hàng hoá có mùi hôi thối, chất dễ cháy, chất dễ nổ, chất độc hại và hàng nguy hiểm khác.
16. Điều khiển tàu chạy quá tốc độ quy định.
17. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trong khi làm nhiệm vụ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn; trong cơ thể có chất ma túy hoặc có chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.

Chương II

KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT

Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 10. Hệ thống đường sắt Việt Nam

1. Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng được quy định như sau:

- a) Đường sắt quốc gia là đường sắt do Bộ Giao thông vận tải quản lý, phục vụ nhu cầu vận tải của cả nước, từng vùng kinh tế và liên vận quốc tế;
- b) Đường sắt địa phương là đường sắt do địa phương quản lý, bao gồm: đường sắt đô thị phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở đô thị và vùng phụ cận; đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

Trường hợp đường sắt địa phương đi qua địa giới hành chính của hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trở lên được gọi là đường sắt vùng.

c) Đường sắt chuyên dùng là đường sắt do tổ chức, cá nhân quản lý, phục vụ nhu cầu vận tải của tổ chức, cá nhân.

2. Thẩm quyền quy định việc đặt tên tuyến, tên ga đường sắt; quyết định đưa tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt vào khai thác; dừng khai thác, tháo dỡ tuyến được quy định như sau:

- a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đối với đường sắt quốc gia;
- b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đối với đường sắt địa phương do mình đầu tư;

c) Tổ chức, cá nhân quyết định đặt tên tuyến, tên ga đường sắt; quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác, tháo dỡ tuyến, ga đối với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư;

d) Chính phủ quy định việc đặt tên tuyến, tên ga đường sắt và tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt.

Điều 11. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm kết nối với các loại hình giao thông vận tải khác.

2. Việc đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật về an toàn, môi trường, phòng, chống cháy, nổ, thiên tai theo quy định của pháp luật.

3. Công trình đường sắt đầu tư xây dựng mới phải đáp ứng yêu cầu kinh tế - xã hội, kỹ thuật, quốc phòng, an ninh và bảo đảm tính đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật.

Điều 12. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt gồm tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phải được phân loại theo danh mục để phục vụ công tác quản lý, hạch toán, kế toán.

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

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

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

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

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

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

4. Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng, khai thác và Danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.

Điều 13. Đất dành cho đường sắt

1. Đất dành cho đường sắt phải được quản lý, sử dụng theo quy định của Luật này, pháp luật về đất đai và quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Trường hợp đất dành cho đường sắt phải sử dụng kết hợp để xây dựng công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, kinh tế - xã hội thì phải có biện

pháp bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt, an toàn giao thông đường sắt và phải được cấp phép theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

3. Đất dành cho đường sắt trong phạm vi đất cảng hàng không, sân bay dân dụng, cảng biển được quản lý, sử dụng theo quy định của pháp luật về đất đai.

4. Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng đất dành cho đường sắt.

Điều 14. Cấp kỹ thuật đường sắt

1. Cấp kỹ thuật đường sắt phải được xác định trong dự án đầu tư xây dựng. Việc thiết kế, thi công xây dựng đường sắt phải thực hiện đúng quy định về cấp kỹ thuật được phê duyệt trong dự án đầu tư xây dựng.

2. Cấp kỹ thuật đường sắt bao gồm:

- a) Đường sắt tốc độ cao;
- b) Đường sắt cấp I, II, III, IV;
- c) Đường sắt đô thị.

3. Mỗi cấp kỹ thuật đường sắt có tiêu chuẩn tương ứng. Việc tổ chức lập, thẩm định, công bố tiêu chuẩn về cấp kỹ thuật đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật.

Điều 15. Khổ đường sắt

1. Khổ đường tiêu chuẩn của đường sắt là 1435mm. Đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đầu tư xây dựng mới phải áp dụng khổ đường tiêu chuẩn.

2. Khổ đường của đường sắt khổ hẹp là 1000mm.

3. Thủ tướng Chính phủ quyết định trường hợp đường sắt đầu tư xây dựng mới có khổ đường khác quy định tại khoản 1 Điều này, trừ trường hợp đầu tư xây dựng mới đường sắt kết nối với đường sắt khổ hẹp.

4. Đối với đường sắt chuyên dùng:

a) Đường sắt chuyên dùng nối ray với đường sắt quốc gia do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định khổ đường;

b) Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường. Trường hợp đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia đi qua khu vực dân cư, chủ đầu tư quyết định khổ đường sau khi có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải.

Điều 16. Kết nối đường sắt

1. Kết nối đường sắt là việc kết nối các tuyến đường sắt với nhau hoặc kết nối giữa tuyến đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa và khu đầu mối hàng hoá.

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

3. Cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn, cảng thủy nội địa có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa

phương đi qua phải có kết nối với đường sắt để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường.

4. Khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa quy định tại khoản 3 Điều này phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối.

5. Kết nối ray giữa các tuyến đường sắt với nhau:

a) Vị trí kết nối ray các tuyến đường sắt trong nước phải tại ga đường sắt;

b) Chỉ đường sắt quốc gia được phép kết nối ray với đường sắt nước ngoài. Thủ tướng Chính phủ quyết định việc kết nối ray giữa đường sắt quốc gia với đường sắt nước ngoài;

c) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện việc kết nối ray giữa các tuyến đường sắt trong nước, trừ trường hợp quy định điểm d khoản này;

d) Tổ chức, cá nhân quyết định việc kết nối ray đường sắt chuyên dùng với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư.

Điều 17. Ga đường sắt

1. Phân loại ga đường sắt theo tính chất kỹ thuật:

a) Ga hành khách để đón, trả khách, thực hiện dịch vụ liên quan đến vận tải hành khách, tác nghiệp kỹ thuật;

b) Ga hàng hoá để giao, nhận, xếp, dỡ, bảo quản hàng hoá, thực hiện dịch vụ khác liên quan đến vận tải hàng hoá và tác nghiệp kỹ thuật;

c) Ga kỹ thuật chỉ để thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật phục vụ chạy tàu;

d) Ga hỗn hợp có chức năng của 02 hoặc 03 loại ga quy định tại các điểm a, b và c khoản này.

2. Phân loại ga đường sắt theo tính chất kết nối vận tải:

a) Ga liên vận quốc tế là ga thực hiện các thủ tục thông quan toa xe, hàng hóa, hành khách vận tải liên vận quốc tế bằng đường sắt;

b) Ga biên giới là ga thực hiện các chức năng của ga liên vận quốc tế và có chức năng thực hiện thủ tục giao tiếp đầu máy, toa xe với đường sắt của nước láng giềng;

c) Ga nội địa là ga thực hiện vận tải hàng hóa, hành khách, tác nghiệp kỹ thuật trong nước.

3. Các đô thị đặc biệt và đô thị loại I có đường sắt quốc gia đi qua phải bố trí ga hành khách tại trung tâm đô thị hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải khác.

4. Phạm vi ga theo chiều dọc được xác định bởi dải đất từ vị trí xác định tín hiệu vào ga phía bên này đến vị trí xác định tín hiệu vào ga phía bên kia; theo chiều ngang ga được xác định bởi hàng rào, mốc chỉ giới hiện hữu hoặc theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

5. Yêu cầu đối với ga đường sắt:

a) Tùy theo cấp kỹ thuật, ga đường sắt gồm có nhà ga, quảng trường, kho, bãi hàng, ke ga, tường rào, khu dịch vụ, trang thiết bị cần thiết và công trình khác có liên quan đến hoạt động đường sắt;

b) Ga đường sắt phải có biển tên ga và thông tin chỉ dẫn cần thiết, rõ ràng, dễ hiểu bằng tiếng Việt và tiếng Anh để phục vụ hành khách. Tên ga không trùng nhau và phù hợp với địa danh, lịch sử, văn hóa của địa phương;

c) Ga phải có hệ thống thoát hiểm; hệ thống phòng cháy và chữa cháy; hệ thống điện thoại khẩn cấp; hệ thống cấp điện, chiếu sáng, thông gió; hệ thống cấp, thoát nước; hệ thống bảo đảm vệ sinh môi trường và yêu cầu kỹ thuật khác của nhà ga;

d) Tại các ga trên đường sắt quốc gia trong đô thị loại III trở lên, ga đường sắt biên giới, ga liên vận quốc tế phải bố trí nơi làm việc cho cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên có liên quan đến hoạt động đường sắt;

đ) Ga hành khách phải có trang thiết bị sơ cứu y tế; công trình, thiết bị chỉ dẫn tiếp cận cho người khuyết tật và đối tượng được ưu tiên theo quy định của pháp luật;

e) Ga tại các trung tâm đô thị đặc biệt và đô thị loại I phải có kiến trúc mang đặc trưng lịch sử, bản sắc văn hóa truyền thống của địa phương, vùng miền;

g) Ga biên giới, ga liên vận quốc tế phải bố trí nơi làm việc, lưu trú cho nhân viên đường sắt làm nhiệm vụ và trang thiết bị kỹ thuật cần thiết liên quan đến xuất nhập cảnh, xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa, giao tiếp đầu máy, toa xe;

h) Ga đường sắt tốc độ cao phải có thiết bị kiểm soát bảo đảm an ninh, an toàn;

i) Tại các ga đường sắt quốc gia, ga đường sắt địa phương được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng.

6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp kỹ thuật ga đường sắt.

Điều 18. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ

1. Đường sắt giao nhau với đường sắt phải giao khác mức, trừ trường hợp đường sắt chuyên dùng giao nhau với đường sắt chuyên dùng.

2. Đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức trong các trường hợp sau đây:

a) Đường sắt có tốc độ thiết kế từ 100 km/h trở lên giao nhau với đường bộ;

b) Đường sắt giao nhau với đường bộ có cấp kỹ thuật từ cấp III trở lên, đường sắt giao nhau với đường bộ đô thị;

c) Đường sắt đô thị giao nhau với đường bộ, trừ đường xe điện bánh sắt.

3. Khi cải tạo, nâng cấp đường ngang hiện hữu trên đường sắt quốc gia mà chưa có đủ điều kiện tổ chức giao khác mức theo quy định tại khoản 2 Điều này được phép tiếp tục giao đồng mức theo chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền.

4. Việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang phải được cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép theo quy định của Luật này.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định:

a) Đường ngang, giao thông tại khu vực đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang;

b) Cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ; giao thông trên khu vực cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ;

c) Kết nối tín hiệu đèn giao thông đường bộ với tín hiệu đèn báo hiệu trên đường bộ tại đường ngang, cung cấp thông tin hỗ trợ cảnh giới tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt.

Điều 19. Đường sắt và đường bộ chạy song song

1. Đường sắt, đường bộ chạy song song phải bảo đảm phạm vi bảo vệ công trình của đường này nằm ngoài phạm vi bảo vệ công trình của đường kia;

2. Trường hợp không thể bố trí được theo quy định tại khoản 1 Điều này, trên lề đường bộ phía giáp với đường sắt phải xây dựng công trình phòng hộ ngăn cách, trừ trường hợp đỉnh ray đường sắt cao hơn mặt đường bộ từ 03 m trở lên.

3. Trường hợp đường sắt chạy song song phía trên đường bộ thì khoảng cách theo phương thẳng đứng từ điểm cao nhất của mặt đường bộ đến điểm thấp nhất của kết cấu công trình đường sắt phía trên phải bảo đảm tĩnh không của đường bộ.

4. Trường hợp đường bộ chạy song song phía trên đường sắt thì khoảng cách từ đỉnh ray đường sắt đến điểm thấp nhất của kết cấu công trình đường bộ phải bảo đảm khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc của đường sắt.

Điều 20. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt

1. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt bao gồm:

a) Cột tín hiệu, đèn tín hiệu;

b) Biển hiệu, móc hiệu;

c) Biển báo;

d) Rào, chắn;

đ) Cọc móc chỉ giới;

e) Các báo hiệu khác.

2. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt phải được xây dựng, lắp đặt đầy đủ phù hợp với cấp kỹ thuật và loại đường sắt; bảo đảm thường xuyên hoạt động tốt.

Điều 21. Hệ thống thẻ vé

1. Hệ thống thẻ vé phải bảo đảm dễ tiếp cận và dễ sử dụng, sử dụng công nghệ hiện đại, có khả năng kết nối liên thông giữa các tuyến đường sắt và các loại hình giao thông công cộng khác.

2. Thiết bị của hệ thống thẻ vé phải bảo đảm phòng ngừa, ngăn chặn hành vi phá hoại, truy cập trái phép.

Điều 22. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt

1. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt bao gồm: trạm biến áp, đường dây tải điện, trạm phân phối điện, hệ thống cấp điện cho phương tiện giao thông đường sắt; hệ thống điều khiển, bảo vệ, an toàn điện.

2. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt phải được điều khiển, giám sát tập trung; được Nhà nước ưu tiên bảo đảm nguồn cấp điện ổn định, liên tục, không làm gián đoạn chạy tàu.

Mục 2. ĐẦU TƯ XÂY DỰNG, QUẢN LÝ, BẢO TRÌ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 23. Đầu tư xây dựng công trình đường sắt

1. Đầu tư xây dựng công trình đường sắt là việc đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, mở rộng, sửa chữa, cải tạo công trình đường sắt theo quy định của pháp luật.

2. Trách nhiệm tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt được quy định như sau:

a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức đầu tư xây dựng công trình đường sắt địa phương, trừ trường hợp quy định tại điểm d khoản này;

c) Tổ chức, cá nhân tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt chuyên dùng;

d) Đối với việc đầu tư xây dựng đường sắt vùng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh các địa phương có tuyến đường sắt đi qua thống nhất giao cho một địa phương chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định; cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư.

Kinh phí để thực hiện đầu tư đường sắt vùng được phân bổ cho các địa phương theo tỉ lệ tương ứng với chiều dài tuyến đường sắt đi qua mỗi địa phương hoặc theo tỉ lệ được thống nhất giữa các địa phương với nhau.

3. Để bảo đảm khai thác đồng bộ, hiệu quả công trình đường sắt, tổ chức, cá nhân quy định tại khoản 2 Điều này được phép đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt sau khi có sự thống nhất với tổ chức, cá nhân quản lý công trình hạ tầng kỹ thuật.

4. Đối với việc đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ, các cơ quan quản lý công trình thống nhất giao cho một cơ quan lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định; cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một cơ quan là cơ quan chủ quản đầu tư.

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

sau đây gọi là thiết kế FEED) thay cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi.

Điều 24. Đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt là công trình được xây dựng để bố trí, lắp đặt đường dây thông tin, viễn thông, đường dây tải điện, dây dẫn điện, chiếu sáng công cộng; đường ống cấp nước, thoát nước, cấp năng lượng.

2. Việc xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:

- a) Phù hợp với quy hoạch, quy mô của dự án, cấp kỹ thuật của đường sắt;
- b) Bảo đảm quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật trong xây dựng; bảo đảm quy định của pháp luật về phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; bảo đảm an toàn công trình, bảo đảm cảnh quan và môi trường;
- c) Tuân thủ quy định của Luật này, quy định của pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

3. Tổ chức, cá nhân khi xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với kết cấu hạ tầng đường sắt phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép theo quy định tại khoản 2 Điều 13 của Luật này.

4. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khai thác, cho thuê hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung theo quy định của pháp luật về giá và pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

Điều 25. Khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt

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

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

a) Trên cơ sở quy hoạch tuyến, ga đường sắt quốc gia và quy hoạch hệ thống đường sắt địa phương trong quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được điều chỉnh chức năng sử dụng các khu đất trong vùng phụ cận ga đường sắt để khai thác quỹ đất và giá trị tăng thêm từ đất;

b) Trong vùng phụ cận ga đường sắt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian và sử dụng đất khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng, bảo đảm phù hợp với quy hoạch tỉnh;

c) Đối với khu vực có quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định điều chỉnh cục bộ quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt trong quy hoạch phân khu hoặc tương đương và không phải

thực hiện thủ tục điều chỉnh cục bộ đồ án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó.

3. Thẩm quyền quyết định đối với dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt:

a) Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định chủ trương đầu tư dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt; quyết định việc tách nội dung thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án độc lập;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đầu tư dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt, quyết định đầu tư hoặc chấp thuận chủ trương đầu tư các dự án thành phần; quyết định đầu tư dự án thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư;

c) Nội dung, trình tự, thủ tục, thẩm quyền lập, thẩm định được thực hiện như dự án nhóm A thuộc thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

4. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh được sử dụng ngân sách địa phương để thực hiện dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

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

a) Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt địa phương, chính quyền địa phương cấp tỉnh giữ lại 100%;

b) Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt quốc gia, chính quyền địa phương cấp tỉnh giữ lại 50% và nộp 50% vào ngân sách trung ương.

Điều 26. Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Kết cấu hạ tầng đường sắt đưa vào khai thác phải được quản lý, bảo trì theo quy định của pháp luật.

2. Trách nhiệm quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt:

a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; tổ chức quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định và tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương, trừ quy định tại điểm c khoản này;

c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được giao là cơ quan chủ quản đầu tư quy định tại điểm d khoản 2 Điều 23 của Luật này có trách nhiệm quản lý, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt vùng;

d) Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật; tổ chức lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt, cắm mốc, khôi phục mốc giới đất dành cho đường sắt do mình quản lý;

đ) Tổ chức, cá nhân quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu

tư theo quy định của pháp luật.

Điều 27. Quản lý, bảo trì công trình đường sắt dùng chung với đường bộ và công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt

1. Công trình đường sắt sử dụng chung với đường bộ phải được tách riêng hạng mục công trình để giao cho cơ quan, tổ chức quản lý; cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản có trách nhiệm khai thác, bảo trì. Việc tách các hạng mục bảo đảm công trình được quản lý, khai thác, bảo trì an toàn, hiệu quả và hoạt động thông suốt.

2. Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt phải được các cơ quan, tổ chức quản lý tài sản thống nhất về phạm vi, trách nhiệm quản lý, bảo trì và khai thác.

3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Điều 28. Kinh phí cho quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Kinh phí cho quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất, cắm mốc, khôi phục mốc giới đất dành cho đường sắt do Nhà nước đầu tư được bảo đảm từ nguồn ngân sách nhà nước.

2. Bộ Giao thông vận tải quản lý, sử dụng nguồn kinh phí được bố trí cho công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt và các hạng mục công trình đường sắt sử dụng chung với đường bộ khi được giao quản lý.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý, sử dụng nguồn kinh phí được bố trí cho công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt và các hạng mục công trình đường sắt sử dụng chung với đường bộ khi được giao quản lý, trừ quy định tại khoản 4 Điều này.

4. Kinh phí để thực hiện quản lý, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt vùng được phân bổ cho các địa phương theo tỉ lệ tương ứng với chiều dài tuyến đường sắt đi qua mỗi địa phương hoặc theo tỉ lệ được thống nhất giữa các địa phương với nhau.

5. Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm bảo đảm kinh phí để quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt và các hạng mục công trình đường sắt sử dụng chung với đường bộ khi được giao quản lý.

Mục 3. BẢO VỆ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 29. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt bao gồm: các hoạt động nhằm bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt; phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm, phá hoại công trình đường sắt; lấn chiếm phạm vi bảo vệ công trình đường

sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt.

2. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt là giới hạn được xác định bởi khoảng không, vùng đất, vùng nước xung quanh liền kề với công trình đường sắt, bao gồm:

- a) Phạm vi bảo vệ đường sắt;
- b) Phạm vi bảo vệ cầu đường sắt;
- c) Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt;
- d) Phạm vi bảo vệ ga, đề-pô đường sắt;
- đ) Phạm vi bảo vệ công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện cho đường sắt;
- e) Phạm vi bảo vệ các công trình đường sắt khác.

3. Hành lang an toàn giao thông đường sắt là dải đất dọc hai bên đường sắt, tính từ mép ngoài phần đất thuộc phạm vi bảo vệ đường sắt để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt và hạn chế ảnh hưởng đến môi trường xung quanh.

4. Tuyến đường sắt có tốc độ thiết kế từ 120km/h trở lên phải xây dựng hàng rào bảo vệ, tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép, trừ trường hợp đường sắt đã được cách ly riêng biệt đi trên cao hoặc trong hầm.

5. Xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt:

a) Các công trình được phép xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt gồm: công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, kinh tế - xã hội không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt; công trình dùng cho mục đích tuyên truyền theo yêu cầu của cơ quan nhà nước;

Khi có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền, chủ đầu tư công trình phải tự bố trí kinh phí và thực hiện tháo dỡ, di chuyển công trình xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt mà không được bồi thường công trình đã xây dựng.

b) Được phép xây dựng đường gom để xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt quốc gia hiện có trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường gom không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, đồng thời phải xây dựng hàng rào ngăn cách giữa đường sắt với đường gom;

c) Việc xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt phải bảo đảm không làm ảnh hưởng đến an toàn công trình đường sắt, an toàn giao thông đường sắt và phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép quy định tại khoản 2 Điều 13 của Luật này.

6. Xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt:

- a) Việc xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động

khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt không được làm ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt;

b) Trường hợp xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt nhưng có khả năng ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt hoặc an toàn giao thông vận tải đường sắt thì chủ đầu tư công trình, tổ chức, cá nhân khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác phải có biện pháp bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt;

c) Chủ đầu tư công trình, tổ chức, cá nhân khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác phải bồi thường thiệt hại do lỗi của mình gây ra cho công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật.

7. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Điều 30. Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:

a) Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia;

b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đường sắt đi qua tổ chức bảo vệ công trình đường sắt quốc gia thuộc Danh mục công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia theo quy định của pháp luật.

2. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm:

a) Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương;

b) Chủ trì, phối hợp với cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt và an toàn giao thông đường sắt trên địa bàn.

3. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm:

a) Bảo vệ công trình đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt hoạt động thông suốt, an toàn;

b) Trường hợp đất dành cho đường sắt bị lấn, chiếm, hủy hoại phải kịp thời ngăn chặn, đồng thời báo cáo và phối hợp với cơ quan có thẩm quyền để xử lý.

4. Tổ chức, cá nhân khi phát hiện công trình đường sắt bị hư hỏng hoặc hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt phải kịp thời báo cho Ủy ban nhân dân hoặc cơ quan Công an hoặc tổ chức, cá nhân quản lý đường sắt nơi gần nhất. Người nhận được tin báo phải kịp thời thực hiện các biện pháp xử lý để bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường sắt.

Điều 31. Phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt phải được thiết kế, xây dựng bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu, tuân thủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn

kỹ thuật, bảo đảm yêu cầu về phòng, chống thiên tai theo quy định của pháp luật.

2. Trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai đối với các tuyến đường sắt đang khai thác:

a) Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện công tác phòng, chống thiên tai đối với đường sắt thuộc phạm vi quản lý theo quy định của Luật này, pháp luật về phòng, chống thiên tai và pháp luật khác có liên quan;

b) Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai đối với đường sắt được giao quản lý theo quy định của Luật này, pháp luật khác có liên quan; sửa chữa, khắc phục ngay hư hỏng công trình đường sắt đối với các trường hợp không đảm bảo an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông trên các đoạn, tuyến đường sắt; tổ chức kiểm tra các công trình, vị trí xung yếu có nguy cơ mất an toàn công trình đường sắt, công trình liên kề;

c) Tổ chức, cá nhân tham gia thực hiện phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt theo sự phân công, phân cấp, phối hợp chặt chẽ giữa các lực lượng và phù hợp với các cấp độ rủi ro thiên tai theo quy định của pháp luật về phòng, chống thiên tai.

Chương III

PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ĐƯỜNG SẮT, PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

Mục 1. PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ĐƯỜNG SẮT

Điều 32. Công nghiệp đường sắt

1. Công nghiệp đường sắt bao gồm:

- a) Sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt;
- b) Sản xuất phụ kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị chuyên dùng cho đường sắt.

2. Sản phẩm công nghiệp đường sắt gồm: thiết bị thông tin, tín hiệu, đầu máy, toa xe, ray, phụ kiện liên kết ray và thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

Điều 33. Yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt

1. Phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt và chiến lược phát triển công nghiệp Việt Nam theo từng thời kỳ.

2. Đồng bộ với phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, dịch vụ vận tải đường sắt và bảo đảm an toàn, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật.

3. Dự án đầu tư xây dựng đường sắt có sử dụng công nghệ mới phải bao gồm công tác đào tạo vận hành, bảo trì; trường hợp cần thiết thực hiện việc chuyển giao công nghệ sản xuất, lắp ráp đối với máy móc, thiết bị, phương tiện giao thông đường sắt trong nước chưa sản xuất được theo quy định của pháp luật về chuyển giao công nghệ.

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

5. Nhà thầu, chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường sắt phải sử dụng dịch vụ, sản phẩm công nghiệp đường sắt có xuất xứ Việt Nam khi đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, chất lượng của dự án. Trường hợp mua sắm dịch vụ, sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc phạm vi điều chỉnh của điều ước quốc tế khác với quy định của Luật này thì thực hiện theo quy định của điều ước quốc tế.

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

Điều 34. Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt

1. Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, chuyển giao công nghệ đường sắt.

2. Nhà nước đầu tư xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt kết nối từ đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đến các cơ sở công nghiệp đường sắt sản xuất đầu máy, toa xe.

3. Đề xuất 02 Phương án:

Phương án 1:

“3. Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt.”

Ưu điểm:

- Thu hút được các doanh nghiệp sở hữu công nghệ đường sắt và các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, bao gồm cả doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

- Bảo đảm bình đẳng giữa các doanh nghiệp tham gia phát triển công nghiệp đường sắt.

Nhược điểm:

- Nguồn lực của nhà nước để thực hiện các ưu đãi không chỉ cho doanh nghiệp nhà nước mà cho cả doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

- Nhà nước khó định hướng, điều tiết để phát triển công nghiệp đường sắt lâu dài khi mục tiêu của doanh nghiệp ngoài nhà nước chủ yếu là lợi nhuận.

Phương án 2:

“3. Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Nhà nước được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt.”

Ưu điểm:

- Nguồn lực của nhà nước để thực hiện các ưu đãi tập trung cho doanh nghiệp nhà nước; qua đó có thể tạo điều kiện hình thành các doanh nghiệp nhà nước đủ năng lực, tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu.

- Nhà nước có thể định hướng, điều tiết được thị trường công nghiệp đường sắt.

Nhược điểm:

- Không hấp dẫn các nhà đầu tư nước ngoài, doanh nghiệp tư nhân tham gia đầu tư vào các doanh nghiệp sản xuất công nghiệp đường sắt do đối tượng này không được nắm quyền chi phối trong các doanh nghiệp.

- Không bảo đảm bình đẳng giữa các doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp ngoài nhà nước tham gia phát triển công nghiệp đường sắt.

Điều 35. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt

1. Việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phải bảo đảm tiên tiến, hiện đại, phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt, pháp luật về khoa học và công nghệ, pháp luật về chuyển giao công nghệ.

2. Việc đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt phải tuân thủ quy định của pháp luật về giáo dục, giáo dục đại học, giáo dục nghề nghiệp và đáp ứng yêu cầu quản lý, kinh doanh của doanh nghiệp.

3. Doanh nghiệp nhà nước được trích 01% doanh thu của doanh nghiệp để lập Quỹ đầu tư mạo hiểm phục vụ đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt. Việc quản lý, sử dụng các nguồn vốn của Quỹ đầu tư mạo hiểm được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch.

Chính phủ quy định cơ chế quản lý, sử dụng Quỹ đầu tư mạo hiểm của doanh nghiệp nhà nước.

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

a) Quyết định hình thức lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa;

b) Nhận hỗ trợ từ ngân sách nhà nước để mua sắm, vận hành máy móc, thiết bị phục vụ thực hiện nhiệm vụ;

c) Hưởng ưu đãi như doanh nghiệp công nghệ cao theo quy định của pháp luật về công nghệ cao trong thời gian thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt;

d) Thu nhập từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt không chịu thuế thu nhập cá nhân.

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

Mục 2. PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 36. Điều kiện tham gia giao thông của phương tiện giao thông đường sắt

1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông phải đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Có Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường hoặc Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt do cơ quan có thẩm quyền cấp còn hiệu lực;

b) Có Giấy giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt do cơ quan có thẩm quyền cấp.

2. Phương tiện giao thông đường sắt chưa đáp ứng điều kiện theo quy định tại khoản 1 Điều này được phép di chuyển trong trường hợp đặc biệt. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc di chuyển trong trường hợp đặc biệt.

Điều 37. Niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt

1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông, ngoài việc đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều 36 phải còn niên hạn sử dụng.

2. Niên hạn sử dụng được tính bắt đầu từ năm sản xuất đến hết ngày 31 tháng 12 của năm hết niên hạn sử dụng.

3. Phương tiện hết niên hạn sử dụng được phép cải tạo để kéo dài niên hạn sử dụng.

4. Không áp dụng quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt đối với phương tiện thực hiện cứu hộ cứu nạn; dọn dịch trong ga, cảng, trong đề-pô, trong nội bộ nhà máy; điều chuyển giữa các ga, các đề-pô; các đầu máy hơi nước kéo đoàn tàu du lịch; toa xe mặt võng chuyên vận tải phục vụ an ninh, quốc phòng và các loại phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt.

5. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1, khoản 3 Điều này.

Điều 38. Đăng ký phương tiện giao thông đường sắt

1. Việc cấp chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt lần đầu phải có nguồn gốc hợp pháp.

2. Phương tiện giao thông đường sắt phải được cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trong các trường hợp sau đây:

a) Khi chuyển quyền sở hữu;

b) Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt bị mất hoặc hư hỏng;

c) Khi thay đổi công năng sử dụng.

3. Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt hết hiệu lực trong trường hợp phương tiện giao thông đường sắt bị mất, bị hủy hoại hoặc không còn sử dụng được theo công năng của phương tiện.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc cấp lần đầu, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng.

5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc cấp lần đầu, cấp lại thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện đường sắt đối với đường sắt địa phương do mình đầu tư.

Điều 39. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt

1. Phương tiện giao thông đường sắt phải được tổ chức đăng kiểm kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong các trường hợp sau đây:

a) Phương tiện giao thông đường sắt khi sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu, hoán cải để tham gia giao thông đường sắt;

b) Phương tiện giao thông đường sắt có linh kiện, phụ tùng sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu thuộc Danh mục linh kiện, phụ tùng phải kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

2. Phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác, sử dụng phải được tổ chức đăng kiểm định kỳ kiểm tra, cấp Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

3. Chủ phương tiện giao thông đường sắt chịu trách nhiệm sửa chữa, bảo dưỡng bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giữa hai kỳ kiểm tra của tổ chức đăng kiểm.

4. Tổ chức đăng kiểm chịu trách nhiệm về kết quả kiểm tra, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt.

5. Tổ chức, cá nhân nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp có trách nhiệm tuân thủ các quy định pháp luật về kiểm tra, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với linh kiện, phụ tùng, phương tiện giao thông đường sắt; chịu trách nhiệm về chất lượng sản phẩm, hàng hóa do mình nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp và bảo hành, bảo dưỡng linh kiện, phụ tùng, phương tiện giao thông đường sắt nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp.

6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định:

a) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về yêu cầu an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông đường sắt

b) Danh mục linh kiện, phụ tùng phải kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;

c) Yêu cầu đối với cơ sở vật chất, kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm;

d) Tiêu chuẩn đăng kiểm viên;

đ) Trình tự, thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện giao thông đường sắt sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu, hoán cải;

e) Trình tự, thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi Giấy chứng nhận chất lượng an toàn

kỹ thuật và bảo vệ môi trường linh kiện, phụ tùng của phương tiện giao thông đường sắt lắp ráp, nhập khẩu;

g) Trình tự, thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện giao thông đường sắt.

Điều 40. Thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt

1. Phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm các yêu cầu sau đây:

a) Có thông tin, chỉ dẫn cần thiết phục vụ khách hàng và phục vụ công tác quản lý; ký hiệu, thông tin, chỉ dẫn phải rõ ràng, dễ hiểu bằng tiếng Việt và tiếng Anh; bố trí ở nơi dễ thấy, dễ đọc;

b) Có trang thiết bị, tiện nghi cần thiết để phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn, dụng cụ thoát hiểm; thiết bị, dụng cụ và vật liệu chữa cháy; thuốc sơ cấp cứu và thiết bị cho người khuyết tật tiếp cận sử dụng.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này.

Chương IV

NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU

Điều 41. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu

1. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu là người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn chạy tàu, có giấy phép hoặc chứng chỉ chuyên môn phù hợp do cơ quan, tổ chức có thẩm quyền cấp hoặc công nhận.

2. Chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu bao gồm lái tàu và các chức danh nhân viên khác phù hợp với từng loại hình đường sắt.

3. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khi làm nhiệm vụ có trách nhiệm sau đây:

a) Thực hiện các công việc theo chức danh và quy định của quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt;

b) Tuyệt đối chấp hành mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu;

c) Mặc đúng trang phục, đeo phù hiệu, cấp hiệu và biển chức danh.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu quy định tại khoản 2 Điều này.

Điều 42. Giấy phép lái tàu

1. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường sắt gồm: người điều khiển đầu máy, người điều khiển toa xe động lực, người điều khiển phương tiện động lực chuyên dùng (sau đây gọi là người lái tàu).

2. Giấy phép lái tàu được cấp cho người lái tàu theo quy định của Luật này.

3. Người lái tàu chỉ được điều khiển loại tàu đã quy định trong Giấy phép lái tàu.

4. Người được cấp Giấy phép lái tàu phải có các điều kiện sau đây:

- a) Có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe;
- b) Có bằng hoặc chứng chỉ đào tạo chuyên ngành điều khiển phương tiện giao thông đường sắt do cơ sở đào tạo cấp;
- c) Đạt yêu cầu sát hạch đối với loại phương tiện giao thông đường sắt theo quy định;
- d) Ngoài các quy định tại các điểm a, b, c, d khoản này, người được cấp Giấy phép lái tàu phải có thời gian làm thực tập lái tàu theo quy định.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch, cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt vùng, đường sắt chuyên dùng.

6. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch, cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương.

Chương V

TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG VÀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

Mục 1. TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 43. Tín hiệu giao thông đường sắt

1. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt bao gồm hiệu lệnh của người tham gia điều khiển chạy tàu, hệ thống điều khiển chạy tàu, tín hiệu trên tàu, tín hiệu dưới mặt đất, biển báo hiệu, pháo hiệu phòng vệ, đuốc. Biểu thị của tín hiệu là mệnh lệnh và điều kiện chạy tàu, dồn tàu, dừng tàu.

2. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt phải đầy đủ, chính xác, rõ ràng, bảo đảm an toàn và nâng cao hiệu suất chạy tàu.

3. Nhân viên đường sắt và người tham gia giao thông phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về tín hiệu giao thông đường sắt.

Điều 44. Quy tắc giao thông đường sắt

1. Quy tắc giao thông đường sắt gồm chỉ huy chạy tàu, lập tàu, dồn tàu, chạy tàu, tránh tàu, vượt tàu, dừng tàu, lùi tàu.

2. Tùy theo yêu cầu của từng loại hình đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng, quy tắc giao thông có thể là một hoặc một số các nội dung được quy định tại khoản 1 Điều này.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định quy tắc giao thông trên đường sắt.

Điều 45. Giao thông tại đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ, trong hầm

1. Tại đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ

phương tiện giao thông vận tải đường sắt được quyền ưu tiên.

2. Lái tàu phải kéo còi trước khi đi vào đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ, hầm; phải bật đèn chiếu sáng khi đi trong hầm.

3. Người tham gia giao thông đường bộ khi đi qua đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ phải thực hiện theo quy định của pháp luật giao thông đường bộ và Luật này.

Mục 2. BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

Điều 46. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt

1. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt bao gồm:
 - a) Bảo đảm an toàn về người, phương tiện, tài sản của tổ chức, cá nhân khi tham gia giao thông vận tải đường sắt;
 - b) Tổ chức khai thác, vận hành theo đúng quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt;
 - c) Phòng ngừa, ngăn chặn, đấu tranh chống hành vi phá hoại công trình đường sắt và các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt;
 - d) Các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông đường sắt.
2. Hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt phải được phát hiện, ngăn chặn kịp thời, xử lý theo quy định pháp luật.
3. Các chủ thể có trách nhiệm trong việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt:
 - a) Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động giao thông vận tải đường sắt;
 - b) Lực lượng Công an, chính quyền địa phương các cấp có đường sắt đi qua;
 - c) Cơ quan, tổ chức có liên quan.

Điều 47. Điều hành giao thông vận tải đường sắt

1. Điều hành giao thông vận tải đường sắt phải tuân thủ các nguyên tắc sau đây:
 - a) Thống nhất, tập trung;
 - b) Bảo đảm giao thông vận tải đường sắt an toàn, thông suốt;
 - c) Bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.
2. Điều hành giao thông vận tải đường sắt bao gồm các nội dung sau đây:
 - a) Xây dựng, điều chỉnh và công bố biểu đồ chạy tàu;
 - b) Tổ chức chạy tàu theo biểu đồ chạy tàu, tín hiệu, quy tắc giao thông đường sắt và mệnh lệnh chạy tàu;
 - c) Chỉ huy xử lý các sự cố khẩn cấp hoặc bất thường xảy ra trên đường sắt;

d) Thu nhận và tổng hợp thông tin liên quan đến công tác điều hành giao thông vận tải đường sắt;

đ) Phối hợp điều hành giao thông vận tải đường sắt với các tổ chức đường sắt quốc tế;

e) Lưu trữ dữ liệu liên quan đến công tác điều hành theo quy định của pháp luật.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng.

4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt địa phương do mình đầu tư.

Điều 48. Tải trọng, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ

1. Tải trọng đoàn tàu khai thác không được vượt tải trọng cho phép quy định trong công lệnh tải trọng cho từng khu đoạn, tuyến đường sắt.

2. Công lệnh tải trọng được xây dựng căn cứ vào trạng thái kỹ thuật, khả năng chịu lực của công trình và thiết bị cầu đường. Không áp dụng công lệnh tải trọng đối với đường sắt đô thị.

3. Công lệnh tốc độ được xây dựng căn cứ vào trạng thái kỹ thuật cho phép, khả năng khai thác của công trình đường sắt và tải trọng của phương tiện giao thông đường sắt.

4. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đoạn, tuyến đường sắt.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng.

Điều 49. Biểu đồ chạy tàu

1. Biểu đồ chạy tàu là cơ sở của việc tổ chức chạy tàu, được xây dựng hằng năm, được điều chỉnh khi cần thiết cho từng tuyến, toàn mạng lưới đường sắt và phải được công bố công khai. Biểu đồ chạy tàu phải được xây dựng theo nguyên tắc không phân biệt đối xử, bảo đảm an toàn giao thông đường sắt và công bố công khai.

2. Việc xây dựng biểu đồ chạy tàu phải căn cứ vào các yếu tố sau đây:

a) Nhu cầu vận tải;

b) Năng lực của kết cấu hạ tầng đường sắt và năng lực của phương tiện giao thông đường sắt;

c) Yêu cầu về thời gian cho việc bảo trì, sửa chữa công trình đường sắt;

d) Thứ tự ưu tiên các tàu chạy trên cùng một tuyến.

3. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt công bố biểu đồ chạy tàu trên tuyến đường sắt do mình quản lý theo quy định.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc xây dựng, điều chỉnh, công bố biểu đồ chạy tàu và tổ chức kiểm tra việc thực hiện biểu đồ chạy tàu trên

đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.

5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về xây dựng, điều chỉnh, công bố biểu đồ chạy tàu và tổ chức kiểm tra việc thực hiện biểu đồ chạy tàu trên đường sắt địa phương do mình đầu tư, đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia.

Điều 50. Đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị

1. Đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống; tổ chức chứng nhận an toàn độc lập được chủ đầu tư dự án lựa chọn theo quy định của pháp luật thực hiện việc đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống.

2. Tổ chức được giao vận hành, khai thác đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống và hệ thống quản lý an toàn vận hành đối với đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị.

Điều 51. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt

1. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, tổ chức, cá nhân có liên quan phải thực hiện các công việc sau đây:

a) Lái tàu hoặc nhân viên đường sắt khác trên tàu dừng tàu khẩn cấp;

b) Trưởng tàu tổ chức phân công nhân viên đường sắt và người có mặt tại nơi xảy ra tai nạn cứu giúp người bị nạn, bảo vệ tài sản của Nhà nước và của người bị nạn, đồng thời phải báo ngay cho tổ chức điều hành giao thông đường sắt hoặc ga đường sắt gần nhất.

Trường hợp tàu, đường sắt bị hư hỏng, trưởng tàu lập biên bản báo cáo về vụ tai nạn và cung cấp thông tin liên quan đến vụ tai nạn theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Trường hợp tàu, đường sắt không bị hư hỏng, trưởng tàu tiếp tục cho tàu chạy sau khi đã lập biên bản báo cáo về vụ tai nạn và cử người thay mình ở lại làm việc với cơ quan nhà nước có thẩm quyền;

c) 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 đường sắt;

d) Cơ quan Công an và Ủy ban nhân dân nơi gần nhất khi nhận được tin báo về tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm đến ngay hiện trường để giải quyết.

2. Đối với đoàn tàu không bố trí trưởng tàu, khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, ngoài việc dừng tàu khẩn cấp thì lái tàu phải thực hiện các nhiệm vụ của trưởng tàu theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều này. Trường hợp tàu, đường

sắt không bị hư hỏng, lái tàu chỉ được phép tiếp tục cho tàu chạy sau khi đã lập biên bản báo cáo về vụ tai nạn và cử nhân viên đường sắt khác thay mình ở lại làm việc với cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

3. Người điều khiển phương tiện giao thông khác khi đi qua nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm chở người bị nạn đi cấp cứu, trừ trường hợp đang làm nhiệm vụ khẩn cấp.

4. Ủy ban nhân dân các cấp nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm phối hợp với cơ quan Công an, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt **tổ chức** cứu giúp người bị nạn, bảo vệ tài sản của cơ quan, tổ chức, cá nhân. Trường hợp có người chết không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất thì Ủy ban nhân dân cấp xã nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm tổ chức chôn cất.

5. Mọi tổ chức, cá nhân không được gây trở ngại cho việc khôi phục đường sắt và hoạt động giao thông vận tải đường sắt sau khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt; phân tích, thống kê báo cáo về sự cố, tai nạn giao thông đường sắt.

Điều 52. Xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt

1. Người phát hiện hành vi, sự cố có khả năng gây cản trở, gây mất an toàn giao thông vận tải đường sắt có trách nhiệm kịp thời báo cho ga đường sắt, đơn vị đường sắt, chính quyền địa phương hoặc cơ quan Công an nơi gần nhất biết để có biện pháp xử lý; trường hợp khẩn cấp, phải thực hiện ngay các biện pháp báo hiệu dừng tàu.

2. Tổ chức, cá nhân nhận được tin báo hoặc tín hiệu dừng tàu phải có ngay biện pháp xử lý bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường sắt và thông báo cho đơn vị trực tiếp quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt biết để chủ động phối hợp với các đơn vị có liên quan nhanh chóng thực hiện các biện pháp khắc phục.

3. Tổ chức, cá nhân có hành vi gây sự cố cản trở, mất an toàn giao thông vận tải đường sắt phải bị xử lý; nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật.

Điều 53. Trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt

1. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có trách nhiệm tổ chức bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt thuộc phạm vi quản lý của doanh nghiệp; chủ động phối hợp với cơ quan Công an, Ủy ban nhân dân để phòng ngừa, ngăn chặn và giải quyết theo thẩm quyền hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình.

2. Lực lượng bảo vệ trên tàu được tổ chức trong doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên đường sắt quốc gia.

3. Việc trang bị, quản lý và sử dụng công cụ hỗ trợ của lực lượng bảo vệ trên tàu thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu

nổ và công cụ hỗ trợ.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, trang phục, phù hiệu, nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng bảo vệ trên tàu.

Điều 54. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an

1. Lực lượng Công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm sau đây:

a) Kiểm tra, kiểm soát người và phương tiện tham gia giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật;

b) Điều tra xác minh, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt và xử lý hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường sắt;

c) Chủ trì, phối hợp với thanh tra giao thông, lực lượng bảo vệ đường sắt và cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan để tổ chức bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt.

2. Bộ trưởng Bộ Công an quy định trình tự, nội dung kiểm tra, kiểm soát xử lý vi phạm và điều tra xác minh, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt.

Điều 55. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân các cấp

Trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình, Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm tổ chức, chỉ đạo, kiểm tra việc thực hiện các nội dung sau đây:

1. Phổ biến, giáo dục pháp luật trong việc bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

2. Khi giao đất, cho thuê đất dọc ngoài hành lang an toàn giao thông đường sắt phải bố trí đất để xây dựng đường gom, cầu vượt, hầm chui, hàng rào để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt.

3. Thực hiện các biện pháp bảo vệ, chống lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

4. Quản lý, tăng cường các điều kiện an toàn giao thông tại lối đi tự mở; giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở hiện có theo lộ trình; chịu trách nhiệm trong việc phát sinh lối đi tự mở mới.

5. Bảo đảm kinh phí để thực hiện công tác bảo đảm an toàn giao thông trong phạm vi trách nhiệm của địa phương.

6. Thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật.

7. Tham gia giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 51 của Luật này.

8. Người đứng đầu địa phương có đường sắt phải chịu trách nhiệm khi để xảy ra tai nạn giao thông đường sắt trên địa bàn mình quản lý theo quy định của pháp luật.

Chương VI

KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT

Mục 1. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT

Điều 56. Hoạt động kinh doanh đường sắt

1. Kinh doanh đường sắt bao gồm:
 - a) Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;
 - b) Kinh doanh vận tải đường sắt.
2. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện.
3. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 Điều này.

Mục 2. KINH DOANH KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 57. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn cho doanh nghiệp để kinh doanh theo quy định.
2. Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư hoặc do tổ chức, cá nhân khác đầu tư để hoạt động kinh doanh phải trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt.

Điều 58. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Quyền của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt:
 - a) Được sử dụng, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định;
 - b) Yêu cầu tổ chức, cá nhân có hoạt động liên quan đến kết cấu hạ tầng đường sắt phải thực hiện đúng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về kết cấu hạ tầng đường sắt;
 - c) Xây dựng và trình duyệt giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư trong phạm vi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng;
 - d) Tạm đình chỉ chạy tàu khi thấy kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu;
 - đ) Được bồi thường thiệt hại trong trường hợp kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng do lỗi của tổ chức, cá nhân khác gây ra;
 - e) Được Nhà nước hỗ trợ theo quy định tại khoản 1 Điều 73 của Luật này;
 - g) Các quyền khác theo quy định của pháp luật.
2. Nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt:
 - a) Quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật;

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

c) Xây dựng, điều chỉnh, công bố biểu đồ chạy tàu trên các tuyến, đoạn tuyến, khu đoạn để làm cơ sở cho việc chạy tàu;

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

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

e) Thực hiện nhiệm vụ quốc phòng, an ninh và lệnh chạy tàu đặc biệt do cơ quan nhà nước có thẩm quyền yêu cầu;

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

h) Chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định tạm đình chỉ chạy tàu;

i) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.

Mục 3. KINH DOANH VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

Điều 59. Kinh doanh vận tải đường sắt

1. Kinh doanh vận tải đường sắt gồm kinh doanh vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định 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.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về vận tải đường sắt trên đường sắt đô thị.

Điều 60. Vận tải quốc tế

1. Vận tải quốc tế là vận tải từ Việt Nam đến nước ngoài, vận tải từ nước ngoài đến Việt Nam hoặc quá cảnh Việt Nam đến nước thứ ba bằng đường sắt.

2. Hoạt động vận tải quốc tế bằng đường sắt phải đáp ứng quy định của điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 61. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội

1. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt là vận tải người, hàng hoá và trang thiết bị để phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn, dịch bệnh, thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh.

2. Vận tải phục vụ nhiệm vụ an sinh xã hội là vận tải hành khách trên tuyến đường sắt an sinh xã hội nhằm phục vụ cộng đồng dân cư của một khu vực lãnh thổ mà Nhà nước cần duy trì để bảo đảm lợi ích chung và việc vận tải này theo cơ chế thị trường không có khả năng bù đắp chi phí.

3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và được hỗ trợ theo quy định tại Điều 73 của Luật này.

4. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 Điều này.

Điều 62. Vận tải hàng nguy hiểm

1. Hàng hóa nguy hiểm là hàng hóa có chứa các chất hoặc vật phẩm nguy hiểm khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia.

2. Việc vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt phải tuân theo quy định của pháp luật về vận tải hàng nguy hiểm và bảo vệ môi trường.

3. Phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm đủ các điều kiện an toàn kỹ thuật mới được vận tải hàng nguy hiểm.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Điều 63. Vận tải động vật sống

Vận tải động vật sống trên đường sắt phải tuân theo các quy định của pháp luật về an toàn, vệ sinh, phòng dịch và bảo vệ môi trường.

Điều 64. Vận tải thi hài, hài cốt trên đường sắt quốc gia

1. Thi hài, hài cốt khi vận chuyển trên đường sắt quốc gia phải có người áp tải.

2. Thi hài, hài cốt khi vận chuyển trên đường sắt quốc gia phải bảo đảm vệ sinh, phòng dịch, bảo vệ môi trường và có đủ giấy tờ theo quy định của pháp luật.

Điều 65. Vận tải hàng siêu trường, siêu trọng

1. Hàng siêu trường là hàng không thể tháo rời, khi xếp lên toa xe có kích thước vượt quá khổ giới hạn đầu máy, khổ giới hạn và chiều dài toa xe của khổ đường tương ứng.

2. Hàng siêu trọng là hàng không thể tháo rời, có khối lượng vượt quá tải trọng cho phép của toa xe hoặc khi xếp lên toa xe có tổng khối lượng hàng hóa và toa xe vượt quá tải trọng quy định của công lệnh tải trọng đã được công bố.

3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi vận tải hàng siêu trường, siêu trọng phải có phương án tổ chức xếp, dỡ, gia cố, vận chuyển, bảo đảm an toàn chạy tàu và kết cấu hạ tầng đường sắt.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về vận tải hàng siêu trường, siêu trọng trên đường sắt.

Điều 66. Giá vận tải đường sắt

1. Giá vận tải hành khách, hành lý, hàng hoá trên đường sắt quốc gia do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định; giá vận tải hành khách,

hành lý trên đường sắt đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá theo quy định của pháp luật về giá; giá vận tải trên đường sắt chuyên dùng do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng quyết định.

2. Giá vận tải đường sắt phải được niêm yết tại ga đường sắt và công bố công khai trên phương tiện thông tin đại chúng hoặc trên trang thông tin điện tử của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trước thời điểm áp dụng.

3. Giá vận tải hàng siêu trường, siêu trọng do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải thỏa thuận.

4. Chính phủ quy định việc miễn, giảm giá vận tải hành khách cho đối tượng chính sách xã hội.

Điều 67. Trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách

1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách phải mua bảo hiểm cho hành khách; phí bảo hiểm được tính trong giá vé hành khách.

2. Vé hành khách, giấy tờ đi tàu là bằng chứng để chi trả tiền bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm.

3. Việc bảo hiểm cho hành khách thực hiện theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.

Điều 68. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt

1. Quyền của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt:

a) Được cung cấp các thông tin về kinh tế - kỹ thuật, dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt liên quan đến năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt;

b) Được sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên hệ thống đường sắt để kinh doanh vận tải đường sắt theo quy định;

c) Tạm ngừng chạy tàu khi xét thấy kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu đồng thời phải thông báo cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;

d) Được bồi thường thiệt hại do lỗi doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc do tổ chức, cá nhân khác gây ra;

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

2. Nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt:

a) Tổ chức chạy tàu theo đúng biểu đồ chạy tàu, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ đã được công bố;

b) Ưu tiên thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;

c) Phải ngừng chạy tàu khi nhận được thông báo của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;

d) Trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, dịch vụ điều hành giao thông

vận tải đường sắt cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;

đ) Bảo đảm đủ điều kiện an toàn chạy tàu trong quá trình khai thác;

e) Chịu sự chỉ đạo của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trong việc phòng, chống sự cố, thiên tai, xử lý tai nạn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật;

g) Bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật;

h) Cung cấp các thông tin về nhu cầu vận tải, năng lực phương tiện, thiết bị vận tải cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ cho việc xây dựng, phân bổ biểu đồ chạy tàu và làm cơ sở xây dựng kế hoạch đầu tư nâng cấp, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt;

i) Chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định tạm đình chỉ chạy tàu;

k) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.

Điều 69. Quyền, nghĩa vụ của hành khách

1. Quyền của hành khách:

a) Được hưởng mọi quyền lợi theo đúng hạng vé và không phải trả tiền vận chuyển đối với hành lý mang theo người trong phạm vi khối lượng và chủng loại theo quy định của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;

b) Trả lại vé, đổi vé trước giờ tàu chạy và chịu các khoản chi phí (nếu có) theo quy định của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;

c) Được hoàn trả tiền vé, bồi thường thiệt hại và các chi phí phát sinh khi bị thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật;

d) Được bảo hiểm về tính mạng, sức khỏe theo quy định của pháp luật;

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

2. Nghĩa vụ của hành khách:

a) Phải có vé hành khách, vé hành lý và tự bảo quản hành lý mang theo người;

b) Bồi thường thiệt hại nếu làm hư hỏng, mất mát tài sản của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;

c) Chấp hành nghiêm chỉnh nội quy đi tàu và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Điều 70. Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải

1. Quyền của người thuê vận tải:

a) Thay đổi hợp đồng vận tải hàng hóa kể cả khi hàng hóa đã giao cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc hàng hóa đã xếp lên toa xe và chịu chi phí phát sinh do thay đổi hợp đồng vận tải;

b) Chỉ định lại người nhận hàng khi hàng hóa đó chưa được giao cho người có quyền nhận hàng trước đó; được thay đổi địa điểm giao hàng hoặc yêu cầu vận chuyển hàng hóa trở lại nơi gửi hàng và phải chịu mọi chi phí phát sinh do thay

đổi người nhận hàng và địa điểm giao hàng;

c) Được bồi thường thiệt hại khi hàng hóa bị mất mát, giảm khối lượng, hư hỏng hoặc giảm chất lượng, quá thời hạn vận chuyển do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt gây ra theo quy định của pháp luật.

2. Nghĩa vụ của người thuê vận tải:

a) Kê khai hàng hóa trung thực và chịu trách nhiệm về việc kê khai đó;

b) Trả tiền vận tải đúng thời hạn, hình thức thanh toán đã thỏa thuận trong hợp đồng;

c) Thực hiện việc đóng gói hàng hóa và các điều kiện vận chuyển hàng hóa theo hướng dẫn của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;

d) Giao hàng hóa cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đúng thời hạn, địa điểm;

đ) Cung cấp giấy tờ, tài liệu và thông tin cần thiết khác về hàng hóa;

e) Bồi thường thiệt hại do việc kê khai không trung thực về hàng hóa gây thiệt hại cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc thiệt hại khác do lỗi của mình gây ra theo quy định của pháp luật.

Mục 4. QUẢN LÝ TÀI CHÍNH TRONG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT

Điều 71. Phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt là khoản tiền phải trả khi sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt để được chạy tàu trong ga, trên tuyến hoặc khu đoạn đường sắt.

a) Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt áp dụng đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt Nhà nước đầu tư do cơ quan, tổ chức được giao quản lý, khai thác;

b) Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt áp dụng đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư cho thuê hoặc chuyển nhượng quyền khai thác tài sản;

c) Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt áp dụng đối với tổ chức, cá nhân thuê hoặc nhận chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý hoặc tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý trực tiếp tổ chức khai thác tài sản.

2. Bộ Tài chính quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư.

3. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.

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

a) Bộ Giao thông vận tải quyết định giá tối thiểu giá sử dụng kết cấu hạ

tầng đường sắt đối với trường hợp cho thuê quyền khai thác hoặc chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý; định giá cụ thể giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đối với trường hợp tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý trực tiếp tổ chức khai thác tài sản;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật về giá;

c) Tổ chức, cá nhân quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư.

Điều 72. Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt

1. Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt là khoản tiền phải trả khi sử dụng dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt để chạy tàu trong ga, trên tuyến hoặc khu đoạn đường sắt.

2. Thẩm quyền định giá được quy định như sau:

a) Bộ Giao thông vận tải quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật về giá, trừ quy định tại điểm b khoản này;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật về giá;

c) Tổ chức, cá nhân quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư.

Điều 73. Hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, vận tải đường sắt đô thị

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

2. Nhà nước hỗ trợ giá cho vận tải đường sắt đô thị.

3. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 Điều này.

4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định chi tiết khoản 2 Điều này.

Điều 74. Quản lý, sử dụng nguồn thu từ việc Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư

Nguồn thu từ việc Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được quản lý, sử dụng theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

Chương VII

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HOẠT ĐỘNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 75. Nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt

1. Xây dựng, tổ chức thực hiện quy hoạch mạng lưới đường sắt, quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt và quy hoạch khác có liên quan theo quy định của pháp luật về quy hoạch; xây dựng, tổ chức thực hiện kế hoạch và chính sách phát triển đường sắt.

2. Xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành đường sắt.

3. Phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt.

4. Quản lý việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt.

5. Quản lý vốn đầu tư công đầu tư trong lĩnh vực đường sắt; quản lý công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

6. Quản lý hoạt động vận tải đường sắt và hoạt động điều hành giao thông vận tải đường sắt.

7. Quản lý việc tổ chức bảo đảm an ninh, an toàn cho hoạt động đường sắt; tổ chức quản lý và bảo đảm an ninh, an toàn cho các đoàn tàu thực hiện nhiệm vụ đặc biệt.

8. Quản lý hoạt động phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn giao thông đường sắt.

9. Cấp, cấp lại, công nhận, thu hồi, xóa chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận liên quan đến hoạt động đường sắt.

10. Tổ chức thực hiện việc đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt.

11. Quản lý hoạt động khoa học và công nghệ; đào tạo và phát triển nguồn nhân lực; bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu và sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả trong hoạt động đường sắt.

12. Hợp tác quốc tế trong hoạt động đường sắt.

13. Quản lý giá, phí và lệ phí trong hoạt động đường sắt.

14. Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo và xử lý vi phạm pháp luật trong hoạt động đường sắt.

Điều 76. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt

1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

2. Bộ Giao thông vận tải là cơ quan đầu mối giúp Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

3. Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về đường sắt.

4. Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về đường sắt; bảo đảm thuận tiện, nhanh chóng trong việc thông quan tại ga liên vận quốc tế.

5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

Điều 77. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt

1. Mọi tổ chức hoạt động trong lĩnh vực đường sắt có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt cho cán bộ, công chức, viên chức, nhân viên thuộc phạm vi quản lý của mình; phối hợp với chính quyền địa phương các cấp nơi có đường sắt đi qua tuyên truyền, vận động Nhân dân chấp hành pháp luật về đường sắt.

2. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm phổ biến và giáo dục pháp luật về đường sắt cho Nhân dân tại địa phương.

3. Cơ quan thông tin, tuyên truyền có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật về đường sắt thường xuyên, rộng rãi đến người dân.

4. Cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục và đào tạo có trách nhiệm chỉ đạo việc giáo dục pháp luật về đường sắt trong các cơ sở giáo dục.

5. Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên có trách nhiệm phối hợp với cơ quan hữu quan và chính quyền địa phương tuyên truyền, vận động Nhân dân thực hiện pháp luật về đường sắt.

Chương VIII

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 78. Sửa đổi, bổ sung, thay thế, bãi bỏ một số khoản, điều, phụ lục của các luật liên quan

1. Bổ sung điểm d vào khoản 1 Điều 78 Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung bởi các Luật số: 03/2016/QH14, 35/2018/QH14, 40/2019/QH14, 62/2020/QH14:

“d) Đối với các dự án đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị thuộc thẩm quyền Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư cho phép trong bước lập Báo cáo nghiên cứu khả thi được thực hiện thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay cho thiết kế cơ sở”.

2. Bổ sung điểm c vào khoản 1 Điều 6 Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung bởi các Luật số: 64/2020/QH14, 72/2020/QH14, 03/2022/QH15:

“c) Các địa phương được sử dụng ngân sách của địa phương mình lập dự án đầu tư công độc lập để thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất và đấu giá quyền sử dụng đất, quyền sử dụng không gian ngầm, khoảng không trên cao trong khu vực đất quanh ga đường sắt làm cơ sở triển khai các dự án phát triển đô thị theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt”.

3. Bổ sung điểm e khoản 2 Điều 13 Luật Thuế Thu nhập doanh nghiệp số 14/2008/QH12 ngày 03 tháng 6 năm 2008, được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 32/2013/QH13 ngày 19 tháng 6 năm 2013 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01

năm 2014:

“e) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp công nghiệp đường sắt được áp dụng thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp 10%”.

4. Bổ sung khoản 23a vào Điều 16 Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 ngày 06 tháng 4 năm 2016 như sau:

“23a. Hàng hóa nhập khẩu để phục vụ hoạt động đường sắt, bao gồm: Máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt, nguyên liệu, vật tư dùng để chế tạo máy móc, thiết bị hoặc để chế tạo linh kiện, chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng của máy móc, thiết bị cần thiết cho hoạt động đường sắt và vật tư cần thiết cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt mà trong nước chưa sản xuất được”.

5. Bổ sung khoản 1a vào Điều 49 Luật Ngân sách nhà nước số 83/2015/QH13 ngày 25 tháng 6 năm 2015:

“1a. Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý, bảo trì, sau khi được Chính phủ giao dự toán ngân sách, Bộ Giao thông vận tải thực hiện phân bổ và giao dự toán ngân sách cho cơ quan, tổ chức quản lý tài sản để thực hiện quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt”.

6. Sửa đổi, bổ sung tiết 3 điểm V Mục A Phụ lục số 01 Luật phí và lệ phí số 97/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015 như sau:

“3. Phí thuộc lĩnh vực đường sắt:

3.1. Tên phí: Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư; cơ quan quy định: Bộ Tài chính;

3.2. Tên phí: Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị; cơ quan quy định: Hội đồng nhân dân cấp tỉnh;

3.3. Tên phí: Phí sát hạch lái tàu; cơ quan ban hành: Bộ Tài chính”.

7. Sửa đổi, bổ sung mục 43 của Phụ lục số 02 Luật Giá số ngày 19 tháng 6 năm 2023 như sau:

“43. Tên hàng hoá, dịch vụ: Sản phẩm, dịch vụ sự nghiệp công đối với công trình đường sắt quốc gia sử dụng vốn Nhà nước thuộc phạm vi, thẩm quyền quản lý, đặt hàng của Bộ Giao thông vận tải; thẩm quyền, hình thức định giá: Bộ Giao thông vận tải định giá cụ thể”.

8. Bãi bỏ Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch số 35/2018/QH14 ngày 20 tháng 11 năm 2018.

9. Bãi bỏ “Kinh doanh đường sắt đô thị” tại mục 97 của Phụ lục IV. Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện của Luật Đầu tư số 61/2020/2014 ngày 17 tháng 6 năm 2020.

Điều 79. Quy định chuyển tiếp

1. Dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đã được phê duyệt trước thời điểm Luật này có hiệu lực thì không phải phê duyệt lại, các hoạt động tiếp theo chưa được thực hiện thì thực hiện theo quy định của Luật này.

2. Đối với những vị trí kết nối ray các tuyến đường sắt đang tồn tại đến trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được theo quy định tại điểm a khoản 5 Điều 16 của Luật này thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp bảo đảm an toàn chạy tàu.

3. Đối với những vị trí đường sắt giao nhau đồng mức với đường sắt hiện hữu đang tồn tại đến trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được theo quy định tại khoản 1 Điều 18 của Luật này thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp bảo đảm an toàn chạy tàu.

4. Đối với các tuyến đường sắt đô thị triển khai xây dựng trước ngày Luật này có hiệu lực mà chủ đầu tư đã gửi hồ sơ đề nghị thẩm định an toàn hệ thống thì cơ quan có thẩm quyền tiếp tục thực hiện thẩm định và cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đô thị.

5. Chính phủ quy định việc xử lý các vị trí đường sắt giao nhau với đường sắt, đường sắt giao nhau với đường bộ không phù hợp với quy định của Luật này, các lối đi tự mở và lộ trình thực hiện.

6. Không áp dụng quy định điểm c khoản 4 Điều 42 của Luật này đối với lái tàu đầu tiên thuộc các tuyến đường sắt sử dụng đầu máy hơi nước, tuyến đường sắt có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam.

Điều 80. Hiệu lực thi hành

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày ... tháng ... năm 2025.
2. Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành, trừ trường hợp quy định tại Điều 79 của Luật này.

Luật này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa ..., kỳ họp thứ ... thông qua ngày ... tháng ... năm ...

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI