

SỞ TƯ PHÁP TỈNH TUYỀN QUANG

ĐỀ CƯƠNG GIỚI THIỆU LUẬT ĐƯỜNG SẮT

Luật Đường sắt được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XV, kỳ họp thứ 9 thông qua ngày 27 tháng 6 năm 2025; Chủ tịch nước ký Lệnh công bố số 36/2025/L-CTN ngày 30/6/2025; có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2026 và thay thế Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 (được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 35/2018/QH14, Luật số 16/2023/QH15, Luật số 31/2024/QH15, Luật số 43/2024/QH15 và Luật số 47/2024/QH15).

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH LUẬT ĐƯỜNG SẮT¹

1. Về cơ sở chính trị, pháp lý

a) Cơ sở chính trị

Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng xác định hoàn thiện, nâng cao chất lượng thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa đầy đủ, đồng bộ, hiện đại, hội nhập và xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng là hai trong ba khâu đột phá chiến lược. Đồng thời, Đại hội cũng đã xác định phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp để hoàn thiện, nâng cao chất lượng thể chế kinh tế thị trường và phát triển đường sắt: “*Tiếp tục hoàn thiện và nâng cao chất lượng thể chế, pháp luật đầy đủ, đồng bộ, hiện đại, hội nhập, ổn định, cụ thể, minh bạch*”; “*Xây dựng, hoàn thiện khung khổ pháp lý, thử nghiệm cơ chế, chính sách đặc thù để thúc đẩy quá trình chuyển đổi số, kinh tế số, phát triển các mô hình kinh tế mới, khởi nghiệp sáng tạo, cung cấp dịch vụ công, quản lý và bảo vệ môi trường*”; “*Quan tâm đúng mức phát triển giao thông đường sắt, triển khai xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam. Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển. Đẩy nhanh tiến độ xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, giải quyết các điểm nghẽn về hạ tầng giao thông*”.

Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về việc tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định rõ nhiệm vụ, giải pháp: “*Rà soát, hoàn thiện luật chuyên ngành về du lịch, thương mại, đường sắt...*”; “*Hoàn thiện cơ chế, chính sách, thí điểm thực hiện các cơ chế phù hợp để tạo đột phá cho phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là đường bộ, đường sắt*”; “*Ban hành cơ chế, chính sách về phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho các ngành công nghiệp nền tảng, công nghiệp ưu tiên, công nghiệp mũi nhọn thông qua tăng*

¹ Tờ trình số 179/TTr-CP ngày 11/4/2025 của Chính phủ về dự án Luật Đường sắt (sửa đổi)

cường đặt hàng đào tạo và thực hiện hỗ trợ tài chính của Nhà nước đối với cơ sở đào tạo và người học”;...

Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia, trong đó đã xác định nhiệm vụ, giải pháp: *“Khẩn trương, quyết liệt hoàn thiện thể chế; xoá bỏ mọi tư tưởng, quan niệm, rào cản đang cản trở sự phát triển; đưa thể chế thành một lợi thế cạnh tranh trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số”; “Phát triển, trọng dụng nhân lực chất lượng cao, nhân tài đáp ứng yêu cầu phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia”;...*

Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (sau đây gọi là Kết luận số 49) đã xác định: *“Thống nhất nhận thức của cả hệ thống chính trị về vị trí, vai trò, tầm quan trọng, sự cần thiết của vận tải đường sắt”; “Huy động tối đa các nguồn lực, tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, có trọng tâm, trọng điểm, có lộ trình, bước đi cụ thể, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước”; “Tập trung ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt đồng bộ với các ngành công nghiệp khác; từng bước tự chủ trong bảo trì, sản xuất một số loại phương tiện, vật tư, trang thiết bị cho đường sắt” và cùng với đó là một số nhiệm vụ, giải pháp như: “Hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách ưu đãi, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt. Ban hành cơ chế, chính sách pháp luật về sử dụng đất cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt và cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt. Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị”; “Ban hành và triển khai thực hiện chính sách ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt và công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt. Đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng tiến bộ khoa học - công nghệ; tăng cường, đa dạng hoá liên kết, hợp tác quốc tế chuyển giao công nghệ trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt, đặc biệt là công nghệ đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao”.*

Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới xác định: *“Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội”; “Đẩy mạnh*

phân cấp, phân quyền, xác định rõ phạm vi quản lý nhà nước giữa các bộ, ngành với chính quyền địa phương, giữa trách nhiệm tập thể với trách nhiệm cá nhân; thực hiện nghiêm công tác quản lý nhà nước, khắc phục tình trạng chồng chéo, buông lỏng quản lý. Xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông”.

Vì vậy, để thể chế hóa quan điểm, đường lối, chính sách của Đảng và Nhà nước, tạo được đột phá về thể chế cho phát triển đường sắt thì việc sửa đổi Luật Đường sắt là yêu cầu cấp bách và cần thiết.

b) Cơ sở pháp lý

Ngày 08/6/2024, Quốc hội ban hành Nghị quyết số 129/2024/QH15 về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2025, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024. Theo đó, dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) sẽ được trình Quốc hội cho ý kiến tại kỳ họp thứ 9 (tháng 5/2025) và trình Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 10 (tháng 10/2025).

Đồng thời, ngày 26/6/2024, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 568/QĐ-TTg phân công cơ quan chủ trì soạn thảo, thời hạn trình các dự án luật, pháp lệnh được điều chỉnh trong Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024 và các dự án luật thuộc Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2025. Theo đó, dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) được Thủ tướng Chính phủ phân công Bộ Xây dựng chủ trì soạn thảo trình Chính phủ trong tháng 02/2025 và trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội trong tháng 3/2025.

Ngoài ra, nhiều quy định pháp luật mới như Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Giá, Luật Đất đai, Luật Bảo vệ môi trường, Luật Xây dựng, Luật Doanh nghiệp, Bộ luật Lao động, Luật Đấu thầu... có liên quan đến hoạt động đường sắt được ban hành sau có nhiều điểm đổi mới so với Luật Đường sắt 2017.

2. Cơ sở thực tiễn

Sau hơn 07 năm triển khai thực hiện, Luật Đường sắt 2017 đã đạt được một số kết quả cụ thể như: xác định rõ các cơ chế, chính sách ưu đãi cho các tổ chức, cá nhân kinh doanh đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt; trách nhiệm của Nhà nước trong việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; vai trò, trách nhiệm của từng cơ quan, tổ chức, cá nhân trong hoạt động đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt... Tuy nhiên, quá trình triển khai thi hành Luật Đường sắt 2017 đã bộc lộ một số tồn tại, hạn chế; đồng thời, thực tiễn đặt ra nhiều vấn đề mới đòi hỏi phải sớm sửa đổi, bổ sung Luật Đường sắt 2017 để đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước nói chung và ngành đường sắt nói riêng, cụ thể như sau:

Thứ nhất, Luật Đường sắt 2017 chưa có quy định về: (i) huy động nguồn lực của địa phương tham gia đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; (ii) đường sắt thông thường vận tải cả hành khách, hàng hóa phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của địa phương; (iii) hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt; (iv) việc đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt và sử dụng chung với đường sắt nhằm khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt; (v) khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt; (vi) yêu cầu ràng buộc về kết nối đường sắt với trung tâm các đô thị lớn, cảng biển, cảng hàng không và kết nối đường sắt với các phương thức vận tải hành khách công cộng tại các trung tâm đô thị nhằm gom và giải tỏa hành khách; (vii) cơ chế rút ngắn thời gian đầu tư xây dựng dự án đường sắt.

Thứ hai, một số quy định trong Luật Đường sắt 2017 không còn phù hợp với thực tiễn cần phải sửa đổi, bổ sung như: (i) quy hoạch đường sắt; (ii) hệ thống đường sắt và cấp kỹ thuật đường sắt; (iii) quy định về phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và phân loại ga đường sắt; (iv) kết nối đường sắt; (v) phát triển công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt; (vi) phương tiện giao thông đường sắt; (vii) quy định về đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đối với các tuyến đường sắt khi đầu tư xây dựng mới, nâng cấp; (viii) kinh doanh đường sắt.

Thứ ba, một số quy định đã được điều chỉnh tại pháp luật khác có liên quan đến hoạt động đường sắt cần đưa ra khỏi Luật nhằm bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật như: (i) chính sách ưu đãi, hỗ trợ về thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế nhập khẩu; (ii) đất dành cho đường sắt; (iii) vận tải động vật sống, hợp đồng vận tải hành khách, hành lý và hợp đồng vận tải hàng hóa; (iv) quản lý, sử dụng nguồn thu từ phí, giá cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư; (v) tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt.

Thứ tư, một số quy định còn mang tính chi tiết kỹ thuật chuyên ngành không thuộc thẩm quyền của Quốc hội nên cần điều chỉnh theo hướng giao Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định như: (i) yêu cầu kỹ thuật ga đường sắt; (ii) trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; (iii) các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; (iv) quy tắc giao thông đường sắt; (v) điều hành giao thông vận tải đường sắt, biểu đồ chạy tàu; (vi) vận tải hàng siêu trường, siêu trọng, thi hài, hài cốt... để bảo đảm tính linh hoạt trong quá trình áp dụng văn bản quy phạm pháp luật. Ngoài ra, quy định tại một số điều, khoản của Chương về đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao còn trùng lặp về nội dung, chưa rõ nội hàm và cần phải được nghiên cứu sửa đổi, bổ sung cho phù hợp.

Như vậy, để thể chế hóa các quan điểm, đường lối, chính sách của Đảng và Nhà nước; bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật trong lĩnh vực đường sắt và khắc phục những tồn tại, hạn chế trong thực tiễn thi hành, việc nghiên cứu sửa đổi Luật Đường sắt 2017 là hết sức cần thiết. Trong quá trình xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Chính phủ đã nghiêm túc thực hiện, tuân thủ theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản hướng dẫn thi hành.

II. MỤC TIÊU, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG LUẬT ĐƯỜNG SẮT

1. Mục tiêu

Việc xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) nhằm tiếp tục thể chế hoá chủ trương, đường lối của Đảng và Nhà nước về chính sách phát triển đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, có trọng tâm, trọng điểm, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và an ninh quốc phòng của đất nước; khắc phục những tồn tại, bất cập về thể chế, tạo động lực mới cho sự phát triển của ngành đường sắt, thúc đẩy tính cạnh tranh của phương thức vận tải đường sắt; nâng cao hiệu lực, hiệu quả phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân, cũng như công tác quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

2. Quan điểm chỉ đạo xây dựng luật

- Tiếp tục thể chế hoá quan điểm, chủ trương của Đảng² về hoàn thiện thể chế, xây dựng chính sách phát triển đường sắt đảm bảo phát huy vai trò giao thông vận tải đường sắt, đáp ứng yêu cầu hiện đại, đồng bộ trên cơ sở phù hợp với Hiến pháp 2013, chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Chủ tịch Quốc hội³.

- Đảm bảo sự tương thích với các điều ước quốc tế về đường sắt mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực đường sắt trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực; tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển đường sắt của các nước trên thế giới có điều kiện tương đồng với Việt Nam.

- Hoàn thiện các quy định về phát triển kết cấu hạ tầng, kinh doanh đường sắt, công nghiệp đường sắt trên cơ sở kế thừa những quy định còn phù hợp của

² Nghị quyết số 29-NQ/TW, Nghị quyết số 57-NQ/TW, Kết luận số 49-KL/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng và Bộ Chính trị; các chỉ đạo của lãnh đạo Đảng, Nhà nước.

³ (1) Công thư số 15/CTQH ngày 29/10/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật; (2) Công văn số 868/TTg-TKBT ngày 25/10/2024 của Thủ tướng Chính phủ về việc đẩy mạnh xây dựng, hoàn thiện thể chế đáp ứng các yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới theo tinh thần chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội XV; (3) Công thư số 17/CTQH ngày 11/11/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc tiếp tục quán triệt, thực hiện đồng bộ các giải pháp đổi mới trong quá trình tiếp thu, chỉnh lý dự thảo luật, nghị quyết tại Kỳ họp thứ 8.

Luật Đường sắt 2017, sửa đổi, bổ sung các nội dung không phù hợp; tăng cường công tác phân quyền trong hoạt động đường sắt.

- Huy động tối đa nguồn lực để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, trong đó ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo, đẩy mạnh thu hút các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh đường sắt.

- Ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại trong xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo đảm trật tự an toàn giao thông, sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên, hạn chế ô nhiễm môi trường, tiết kiệm năng lượng.

III. BỐ CỤC CỦA LUẬT ĐƯỜNG SẮT

Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 (sau đây gọi là *Luật năm 2025*) gồm **04** Chương, **59** điều (giảm **06** Chương, **28** điều so với Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 (được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 35/2018/QH14, Luật số 16/2023/QH15, Luật số 31/2024/QH15, Luật số 43/2024/QH15 và Luật số 47/2024/QH15) (sau đây gọi là *Luật năm 2017*)), cụ thể như sau:

Chương I. Những quy định chung (gồm 18 Điều, từ Điều 01 đến Điều 18) quy định về: (1) Phạm vi điều chỉnh; (2) Đối tượng áp dụng; (3) Giải thích từ ngữ; (4) Nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt; (5) Chính sách ưu đãi, hỗ trợ của Nhà nước về phát triển đường sắt; (6) Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt; (7) Phân loại đường sắt và cấp kỹ thuật đường sắt; (8) Khổ đường sắt; (9) Yêu cầu chung đối với kết cấu hạ tầng đường sắt; (10) Quy tắc giao thông đường sắt; (11) Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt; (12) Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt; (13) Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt; (14) Kết nối đường sắt; (15) Tuyến đường sắt, ga đường sắt; (16) Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ; (17) Đường sắt và đường bộ chạy song song; (18) Quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

Chương II. Đầu tư xây dựng đường sắt (gồm 03 mục, 21 Điều, từ Điều 19 đến Điều 39):

- **Mục 1: Quy định chung về đầu tư xây dựng đường sắt**, quy định về: (1) Quy hoạch đường sắt; (2) Đầu tư xây dựng công trình đường sắt; (3) Đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt.

- **Mục 2: Đầu tư xây dựng dự án đường sắt quan trọng quốc gia, dự án đường sắt do quốc hội quyết định chủ trương đầu tư**, quy định về: (1) Điều chỉnh quy hoạch; (2) Phân chia dự án đường sắt; (3) Đầu tư dự án đường sắt bằng nguồn vốn ngoài nhà nước; (4) Phát triển đô thị theo mô hình TOD đối với đường sắt; (5) Trình tự, thủ tục đầu tư dự án đường sắt địa phương, dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD; (6) Thiết kế kỹ thuật tổng thể; (7) Thi tuyển phương án kiến trúc; (8) Hoạt động thực hiện trước khi quyết định đầu tư dự án đường sắt;

(9) Thực hiện đồng thời một số công việc chuẩn bị dự án đường sắt; (10) Lựa chọn nhà thầu; (11) Lập tổng mức đầu tư, dự toán xây dựng, dự toán gói thầu, chi phí vận hành và bảo trì công trình; (12) Hợp đồng xây dựng; (13) Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất; (14) Bảo đảm phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực.

- **Mục 3: Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt**, quy định về: (1) Công nghiệp đường sắt; (2) Yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt; (3) Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt; (4) Nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt.

Chương III. Quản lý, khai thác đường sắt (gồm 03 mục, 16 Điều, từ Điều 40 đến Điều 55):

- **Mục 1: Kết cấu hạ tầng đường sắt**, quy định về: (1) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; (2) Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; (3) Quản lý, bảo trì công trình đường sắt dùng chung với đường bộ và công trình hạ tầng kỹ thuật đầu nối, sử dụng chung với công trình đường sắt; (4) Kinh phí quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; (5) Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; (6) Phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, sự cố đối với kết cấu hạ tầng đường sắt; (7) Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

- **Mục 2: Vận tải đường sắt**, quy định về: (1) Phương tiện giao thông đường sắt; (2) Nhân viên đường sắt; (3) Kinh doanh vận tải đường sắt; (4) Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội và vận tải hàng hóa nguy hiểm.

- **Mục 3: Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt**, quy định về: (1) Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; (2) Quản lý an toàn đường sắt; (3) Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt; (4) Xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt; (5) Trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt.

Chương IV. Điều khoản thi hành, quy định về: (1) Sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều, phụ lục của các luật có liên quan; (2) Điều khoản áp dụng; (3) Hiệu lực thi hành; (4) Quy định chuyển tiếp.

IV. NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA LUẬT ĐƯỜNG SẮT

1. Những quy định chung (Chương I)

1.1. Phạm vi điều chỉnh (Điều 1)

Luật năm 2025 quy định về hoạt động đường sắt; quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động đường sắt.

1.2. Đối tượng áp dụng (Điều 2)

Kế thừa Luật năm 2017, Luật năm 2025 tiếp tục quy định đối tượng áp dụng đối với tổ chức, cá nhân trong nước; tổ chức, cá nhân nước ngoài có liên quan đến hoạt động đường sắt trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

1.3. Giải thích từ ngữ (Điều 3)

Kế thừa Luật năm 2017, Luật năm 2025 tiếp tục quy định đồng thời bổ sung phát triển, chỉnh sửa giải thích từ ngữ đối với “Hoạt động đường sắt”, “Chạy tàu”, “Công trình đường sắt”, “Công trình công nghiệp đường sắt”, “Hành lang an toàn giao thông đường sắt”, “Phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (Transit-Oriented Development, gọi tắt là TOD)”, “Dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD”, “Ga đường sắt”...

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

Kế thừa Luật năm 2017, đồng thời bổ sung nguyên tắc về hợp tác quốc tế trong hoạt động đường sắt, Luật năm 2025 quy định **06** nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt, cụ thể:

(1) Bảo đảm hoạt động giao thông vận tải thông suốt, trật tự, an toàn, chính xác và hiệu quả; đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách; 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 với các loại hình giao thông vận tải khác và kết nối quốc tế, bảo đảm văn minh, hiện đại và đồng bộ.

(3) Điều hành thống nhất, tập trung hoạt động giao thông 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 gia do Nhà nước đầu tư.

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

(6) Hợp tác quốc tế trong hoạt động đường sắt phải phù hợp với đường lối và chính sách đối ngoại của Việt Nam; bảo đảm nguyên tắc hòa bình, hợp tác, hữu nghị cùng phát triển trên cơ sở tôn trọng độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ, bình đẳng, cùng có lợi, bảo đảm cao nhất lợi ích quốc gia, tuân thủ pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

1.5. Chính sách ưu đãi, hỗ trợ của Nhà nước về phát triển đường sắt (Điều 5)

Luật năm 2025 quy định chính sách ưu đãi, hỗ trợ của Nhà nước về phát triển đường sắt, như sau:

- Ưu tiên phân bổ ngân sách để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, phát triển công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước, phục vụ nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh.

- Huy động nguồn lực của địa phương tham gia bồi thường, hỗ trợ tái định cư, đầu tư xây dựng một số hạng mục thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trong phạm vi địa phương có dự án đường sắt đi qua.

- Ưu tiên dành quỹ đất để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt trong quá trình quy hoạch sử dụng đất.

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

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

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

- (1) Được miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất đối với đất dành cho đường sắt theo quy định của pháp luật về đất đai;

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

- (3) Nhà nước hỗ trợ một phần vốn ngân sách nhà nước và vốn tín dụng ưu đãi cho tổ chức tham gia hoạt động kinh doanh đường sắt tại địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn; trợ giá cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng đường sắt đô thị;

- (4) Ưu tiên mua, sử dụng hàng hóa, dịch vụ trong nước hoặc phải mua, sử dụng hàng hóa, dịch vụ từ nhà sản xuất hoặc cung ứng dịch vụ trong nước, trừ dự án đầu tư xây dựng đường sắt và dự án mua sắm, đóng mới đầu máy, toa xe đường sắt.

- Doanh nghiệp tham gia đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp.

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

Kế thừa Luật năm 2017, Luật năm 2025 tiếp tục quy định các chính sách ưu đãi, hỗ trợ khi tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động kinh doanh đường sắt được hưởng như: miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất đối với đất dành cho đường sắt; mua sắm phương tiện giao thông đường sắt, máy móc, thiết bị phục vụ bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt... theo hướng cụ thể và rõ ràng hơn để khuyến khích doanh nghiệp, cá nhân đầu tư, kinh doanh vận tải đường sắt.

1.6. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt (Điều 6)

Luật năm 2025 quy định **07** hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt, bao gồm:

- Phá hoại công trình đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt; gây rối trật tự an toàn giao thông đường sắt.

- Lấn, chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt; tự mở lối đi qua đường sắt khi chưa được cơ quan có thẩm quyền cho phép.

- Làm sai lệch, che lấp hệ thống báo hiệu, tín hiệu giao thông đường sắt.

- 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.

- Tự ý để chướng ngại vật, chất dễ cháy, chất dễ nổ, chất độc hại trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

- Điều khiển tàu chạy quá tốc độ quy định.

- Nhân viên đường sắt 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.

1.7. Quy tắc giao thông đường sắt (Điều 10)

- 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.

- Tùy theo yêu cầu của từng loại hình đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng, quy tắc giao thông đường sắt có thể là một hoặc một số các nội dung được quy định nêu trên.

1.8. Quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt (Điều 18)

Luật 2025 quy định nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt bao gồm:

- Xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành đường sắt; tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật và kiến thức về hoạt động đường sắt;

- 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; xây dựng, tổ chức thực hiện kế hoạch và chính sách phát triển đường sắt;

- Hướng dẫn, kiểm tra và đánh giá việc thực hiện công tác quản lý chất lượng công trình xây dựng, công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt;

- Hướng dẫn, kiểm tra hoạt động vận tải đường sắt, hoạt động điều hành giao thông vận tải đường sắt và phương tiện giao thông đường sắt;

- Kiểm tra công tác bảo đảm an ninh, an toàn cho hoạt động đường sắt;

- Hợp tác quốc tế trong hoạt động đường sắt;

- Quản lý giá, phí và lệ phí trong hoạt động đường sắt;

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

Đồng thời, Luật năm 2025 quy định trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt động đường sắt, như sau:

- Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt;

- Bộ Xây dựng là cơ quan đầu mối giúp Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt;

- Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm chủ trì, phối hợp thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt;

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

2. Đầu tư xây dựng đường sắt (Chương II)

- *Quy định về đầu tư xây dựng đường sắt* gồm: (1) Đường sắt quốc gia do Bộ Xây dựng, doanh nghiệp đầu tư xây dựng; (2) Đường sắt địa phương do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, doanh nghiệp đầu tư xây dựng; (3) Đường sắt chuyên dùng do tổ chức, doanh nghiệp đầu tư xây dựng. Cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp quy định nêu trên được phép đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp công trình hạ tầng kỹ thuật đầu 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.

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 đề xuất cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư để giao cho một cơ quan là chủ đầu tư.

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

Việc xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt phải đáp ứng các yêu cầu sau: (1) Phù hợp với quy hoạch, quy mô của dự án, cấp kỹ thuật của đường sắt; (2) Tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật trong xây dựng; 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; (3) 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.

- *Quy định về đầu tư xây dựng dự án đường sắt quan trọng quốc gia, dự án đường sắt do Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư* trong việc điều chỉnh quy hoạch; phân chia dự án đường sắt thành các dự án thành phần, dự án thành phần độc lập, tiểu dự án trong đó có dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trong quá trình lập dự án đầu tư xây dựng, dự án thành phần được quản lý như dự án độc lập; đầu tư dự án đường sắt bằng nguồn vốn ngoài nhà nước; phát triển đô thị theo mô hình TOD đối với đường sắt; trình tự, thủ tục đầu tư dự án đường sắt địa phương, dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD; các hoạt động thực hiện trước khi quyết định đầu tư dự án đường sắt gồm: (1) Đào tạo nguồn nhân lực của cơ quan nhà nước, chủ đầu tư, đơn vị quản lý dự án, đơn vị vận hành khai thác, cơ sở đào tạo, cơ sở nghiên cứu; (2) Dịch vụ tư vấn; (3) Quy hoạch liên quan đến phương án tuyến công trình, vị trí công trình, tổng mặt bằng tuyến đường sắt địa phương và quy hoạch khu vực TOD; (4) Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; (5) Truyền thông và công việc khác phục vụ chuẩn bị đầu tư dự án; lựa chọn nhà thầu; hợp đồng xây dựng;...

- *Quy định về đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt* với các yêu cầu: (1) Phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt, quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành 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) Đối với gói thầu thuộc dự án đường sắt được tổ chức đấu thầu quốc tế, tổng thầu, nhà thầu phải cam kết việc chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, bảo trì; (4) Việc đầu tư, nhập khẩu dây chuyền công nghệ sản xuất, lắp ráp máy móc, thiết bị, phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm tính đồng bộ, tiên tiến, hiện đại; phải thực hiện chuyển giao công nghệ một phần hoặc toàn bộ theo quy định của pháp luật về chuyển giao công nghệ.

Lưu ý:

+ Doanh nghiệp tham gia đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển giao công nghệ, phát triển công nghiệp đường sắt được trích tối đa 20% thu nhập tính thuế thu nhập doanh nghiệp để lập Quỹ phát triển khoa học và công nghệ của doanh nghiệp. Việc sử dụng Quỹ này theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp và quy định khác của pháp luật có liên quan.

+ Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động khoa học, công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt được áp dụng các chính sách sau đây:

(1) Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học, công nghệ phục vụ dự án được quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng, giao nhiệm vụ để lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ, hàng hóa;

(2) Miễn thuế thu nhập doanh nghiệp, miễn thuế thu nhập cá nhân từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ phục vụ dự án;

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

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

+ 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.

3. Quản lý, khai thác đường sắt (Chương III)

- *Quy định về trách nhiệm quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt:*

+ *Quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư:* (1) Bộ Xây dựng thực hiện chức năng của đại diện chủ sở hữu, thống nhất quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công; (2) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng của đại diện chủ sở hữu, thống nhất quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

+ *Quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp đầu tư:* Doanh nghiệp tự 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.

- *Quy định về xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt:*

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

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;

+ Được phép xây dựng đường gom trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt của đường sắt quốc gia hiện có, đường sắt chuyên dùng trong trường hợp không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, đồng thời phải xây dựng hàng rào ngăn cách giữa đường sắt với đường gom;

+ 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.

- *Quy định về xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng phụ cận phạm vi đất dành cho đường sắt:*

+ Việc xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng phụ 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 đường sắt;

+ Trường hợp xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng phụ 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 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 đường sắt;

+ 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 đường sắt theo quy định của pháp luật.

- *Quy định về kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt* là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện. 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. Phụ thu ngoài giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt là khoản tiền phải trả thêm cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt.

- *Quy định về kinh doanh vận tải đường sắt* là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, gồm kinh doanh vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt.

Giá vận tải hành khách nội địa trên đường sắt quốc gia do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định trên cơ sở mức giá tối đa do Nhà nước định giá. Giá vận tải hành khách trên đường sắt địa phương do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá cụ thể.

Phụ thu ngoài giá vận tải hành khách, hành lý, hàng hóa nội địa trên đường sắt quốc gia là khoản tiền phải trả thêm cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt; phụ thu ngoài giá do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định và chịu trách nhiệm.

Doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách phải mua bảo hiểm cho hành khách.

- *Quy định về vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội và vận tải hàng hóa nguy hiểm*, trong đó:

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

+ Vận tải phục vụ nhiệm vụ an sinh xã hội là vận tải hành khách trên tuyến, đoạn tuyến, khu đoạn đường sắt 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 không có khả năng bù đắp chi phí.

+ Vận tải hàng hóa nguy hiểm là vận tải 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.

- Quy định về các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; quản lý an toàn đường sắt.

- Quy định về trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, cụ thể:

+ Nhân viên đường sắt trên tàu thực hiện dừng tàu khẩn cấp và tổ chức cứu 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 vận tải đường sắt hoặc ga đường sắt gần nhất;

+ Tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt hoặc ga đường sắt khi nhận được tin báo phải có trách nhiệm báo ngay cho cơ quan Công an và Ủy ban nhân dân nơi gần nhất để xử lý, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt;

+ 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.

Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt mà phương tiện giao thông đường sắt, công trình đường sắt không bị hư hỏng thì 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.

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.

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 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.

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.

- Quy định về trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, lực lượng Công an, Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua.

4. Điều khoản thi hành (Chương IV)

- Quy định việc sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều, khoản, điểm, Phụ lục của luật có liên quan như Luật Xây dựng, Luật Phí và lệ phí, Luật Giá, Luật Đất đai, Luật Quy hoạch.

- Điều khoản áp dụng

+ Trường hợp có quy định khác nhau về cùng một vấn đề giữa Luật này với luật, nghị quyết khác của Quốc hội thì áp dụng quy định của Luật này, trừ trường hợp luật, nghị quyết của Quốc hội ban hành sau ngày Luật này có hiệu lực thi hành có quy định ưu đãi hoặc thuận lợi hơn thì được áp dụng theo quy định của luật, nghị quyết đó.

+ Việc phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội được áp dụng theo quy định của Luật này mà không phải thực hiện theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 31, điểm a khoản 2 và khoản 3 Điều 37 của Luật Thủ đô.

+ Định kỳ 03 năm, Chính phủ báo cáo kết quả triển khai thực hiện các cơ chế, chính sách đầu tư xây dựng các dự án đường sắt được quy định tại Mục 2 Chương II của Luật Đường sắt số 95/2025/QH15. Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội thực hiện giám sát theo quy định. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh thực hiện giám sát việc đầu tư các dự án đường sắt địa phương, dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD và dự án phát triển đô thị theo mô hình TOD.

- Hiệu lực thi hành: Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2026, trừ trường hợp quy định tại khoản 1, điểm b khoản 3 Điều 56 và Mục 2, Mục 3 Chương II của Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2025.

- Quy định chuyển tiếp./.