

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 16/2026/NĐ-CP

Hà Nội, ngày 14 tháng 01 năm 2026

GÖNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ	
ĐẾN	Giờ:.....
	Ngày: 19/01/2026

NGHỊ ĐỊNH
Quy định chi tiết một số điều Luật Đường sắt

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ số 63/2025/QH15;

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 72/2025/QH15;

Căn cứ Luật Đường sắt số 95/2025/QH15;

Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Xây dựng;

Chính phủ ban hành Nghị định quy định chi tiết một số điều Luật Đường sắt.

Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị định này quy định chi tiết một số điều Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 (sau đây gọi chung là Luật Đường sắt), bao gồm:

- Khoản 8 Điều 15 về đặt tên, đưa vào khai thác, dừng khai thác, tháo dỡ tuyến đường sắt, ga đường sắt.
- Khoản 9 Điều 16 về lộ trình, trách nhiệm xử lý các vị trí đường sắt giao nhau với đường sắt, đường sắt giao nhau với đường bộ không phù hợp với quy định tại Luật Đường sắt.
- Điểm d khoản 2 Điều 19 về lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt.
- Khoản 3 Điều 38 về nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ.
- Khoản 4 Điều 42 về 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.
- Khoản 6 Điều 44 về bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.
- Khoản 8 Điều 46 về điều kiện kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt; quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

8. Khoản 7 Điều 49 về điều kiện kinh doanh vận tải đường sắt; quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, hành khách, người thuê vận tải; việc miễn, giảm giá vận tải hành khách cho đối tượng chính sách xã hội.

9. Khoản 6 Điều 50 về vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội và vận tải hàng hóa nguy hiểm.

10. Điểm b khoản 4 Điều 56 về quản lý, sử dụng đất dành cho đường sắt.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Nghị định này 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.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

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

1. Chốt gác là nơi có bố trí người được giao nhiệm vụ thường trực 24/24 giờ trong ngày tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt để có biện pháp xử lý kịp thời nhằm đảm bảo an toàn giao thông.

2. Cảnh giới là hoạt động của người hoặc thiết bị khi có tàu sắp chạy qua các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt bằng hiệu lệnh và các biện pháp khác nhằm cảnh báo người tham gia giao thông đường bộ không vượt qua đường sắt khi có tàu đang đến gần vị trí cảnh giới.

3. Vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt là nơi đường sắt giao nhau với đường bộ không phù hợp với quy định tại Điều 16 Luật Đường sắt và thường xuyên xảy ra hoặc có thể xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

4. Hàng hóa nguy hiểm là hàng hóa có chứa các chất nguy hiểm 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.

5. Vùng đất là phần đất liền kề được xác định bằng một khoảng cách nhất định theo quy định của Nghị định này nhằm bảo vệ công trình đường sắt.

Điều 4. Lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt

1. Nội dung chủ yếu của quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt bao gồm:

a) Xác định hướng tuyến, điểm đầu, điểm cuối, chiều dài tuyến, khổ đường, các điểm khống chế chính, các công trình cầu, hầm, điểm giao cắt; vị trí các ga, đề-pô;

b) Phương án kết nối với các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không; kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất;

c) Xác định nhu cầu sử dụng đất, nhu cầu vốn đầu tư, lộ trình thực hiện quy hoạch theo thứ tự ưu tiên đầu tư;

d) Giải pháp tổ chức thực hiện quy hoạch.

2. Việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch, pháp luật về đường sắt và pháp luật có liên quan.

Điều 5. Về nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ đường sắt

Việc nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, pháp luật về chuyển giao công nghệ và pháp luật khác có liên quan.

Chương II KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT

Mục 1

ĐẶT TÊN TUYẾN, GA ĐƯỜNG SẮT; ĐƯA VÀO, DỪNG KHAI THÁC VÀ THÁO DỖ TUYẾN, ĐOẠN TUYẾN, GA ĐƯỜNG SẮT

Điều 6. Đặt tên, đổi tên tuyến, ga đường sắt

1. Nguyên tắc đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt

a) Tên tuyến đường sắt được đặt theo tên điểm đầu và điểm cuối của tuyến hoặc đặt tên theo số thứ tự hoặc ký tự liên tục. Điểm đầu, điểm cuối là tên của địa danh nơi có ga đầu, ga cuối của tuyến;

b) Tuyến đường sắt nhánh có kết nối với tuyến đường sắt chính thì điểm đầu của tuyến đường sắt nhánh này được tính tại vị trí kết nối với tuyến đường sắt chính;

c) Tên ga được đặt theo địa danh, tên các danh nhân lịch sử, anh hùng dân tộc, tên di tích lịch sử - văn hóa tại vị trí đặt ga, theo số thứ tự hoặc ký tự;

d) Tên tuyến không trùng với tên tuyến khác trên hệ thống đường sắt Việt Nam. Tên ga đường sắt trên cùng một tuyến đường sắt không được trùng nhau. Tên tuyến, ga đường sắt phải phù hợp với bản sắc văn hóa dân tộc, thuần phong mỹ tục của địa phương nơi đặt tuyến, ga và đất nước; đảm bảo ngắn gọn, dễ hiểu, dễ nhớ.

2. Việc đặt tên tuyến, ga đường sắt đầu tư xây dựng mới được xác định trong bước lập quy hoạch tuyến, ga đường sắt hoặc trong bước lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án hoặc Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án.

3. Thẩm quyền đặt tên, đổi tên tuyến, ga đường sắt hiện hữu

a) Bộ Xây dựng quyết định đặt tên, đổi tên tuyến, ga đường sắt quốc gia trên cơ sở đề nghị của chủ đầu tư dự án hoặc chủ sở hữu công trình;

b) Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định đặt tên, đổi tên tuyến, ga đường sắt địa phương thuộc phạm vi quản lý trên cơ sở đề nghị của chủ đầu tư dự án hoặc chủ sở hữu công trình;

c) Nhà đầu tư quyết định đặt tên, đổi tên tuyến, ga đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư.

Điều 7. Đưa tuyến đường sắt, ga đường sắt vào khai thác

1. Tuyến đường sắt, ga đường sắt khi đưa vào khai thác phải được nghiệm thu, bàn giao công trình xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

2. Đường sắt tốc độ cao, đường sắt cấp I, đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống theo quy định của pháp luật về đường sắt.

3. Chủ sở hữu, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quyết định đưa vào khai thác tuyến, ga đường sắt trên đường sắt do mình đầu tư, quản lý.

Điều 8. Dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt

1. Dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt là việc không tổ chức khai thác chạy tàu trên tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt trong khoảng thời gian nhất định.

2. Tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt dừng khai thác thuộc một trong những trường hợp sau:

a) Các công trình của tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt khi công trình hết thời hạn sử dụng, có nguy cơ gây mất an toàn, gây sự cố công trình ảnh hưởng đến an toàn của người sử dụng, an toàn của công trình lân cận, môi trường và của cộng đồng, không đảm bảo an toàn chạy tàu;

b) Để phục vụ sửa chữa, cải tạo, nâng cấp công trình của tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt mà buộc phải dừng khai thác.

3. Chủ sở hữu, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quyết định dừng khai thác tuyến, ga đường sắt trên đường sắt do mình đầu tư, quản lý.

Điều 9. Tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt

1. Tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt là việc dỡ bỏ và không dùng lại toàn bộ các công trình, hạng-mục công trình của tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đó.

2. Tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt được xem xét tháo dỡ thuộc một trong các trường hợp sau:

a) Hoạt động của tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt ảnh hưởng đến bí mật quốc phòng, an ninh, chủ quyền, lợi ích quốc gia;

b) Tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt không còn phù hợp với quy hoạch tuyến, ga đường sắt đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

c) Tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt không còn nhu cầu sử dụng.

3. Thẩm quyền tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt

a) Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia theo đề nghị của cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia;

b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt địa phương theo đề nghị của cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương;

c) Chủ sở hữu công trình đường sắt chuyên dùng quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt trên đường sắt do mình đầu tư, quản lý.

4. Trước khi quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt, chủ sở hữu quy định tại khoản 3 Điều này phải có trách nhiệm lấy ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng trong trường hợp tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt có ảnh hưởng đến bí mật quốc phòng, an ninh, chủ quyền, lợi ích quốc gia.

Mục 2

QUẢN LÝ, BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG SẮT DÙNG CHUNG VỚI ĐƯỜNG BỘ VÀ CÔNG TRÌNH HẠ TẦNG KỸ THUẬT ĐÁU NÓI, SỬ DỤNG CHUNG VỚI CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG SẮT

Điều 10. Quản lý, bảo trì công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, dùng chung với đường bộ

1. Công trình đường sắt dùng chung với đường bộ:

a) Các hạng mục công trình sử dụng cho đường sắt do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì;

b) Các hạng mục công trình sử dụng cho đường bộ do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì;

c) Các hạng mục công trình khác được sử dụng chung do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì;

d) Trường hợp công trình đường sắt chưa đưa vào khai thác, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì. Sau khi công trình đường sắt được đưa vào khai thác, việc quản lý, bảo trì các hạng mục công trình khác thực hiện theo quy định tại điểm c khoản này.

2. Công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì.

3. Công trình có nhiều tổ chức, cá nhân quản lý, khai thác chung, ngoài việc chịu trách nhiệm quản lý, khai thác và bảo trì phần công trình thuộc sở hữu riêng của mình thì phải có trách nhiệm phối hợp trong công tác quản lý, khai thác, bảo trì cả phần công trình thuộc sở hữu, sử dụng chung.

Điều 11. Quản lý, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt

1. Việc quản lý, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt được thực hiện như sau:

a) Hệ thống cấp điện từ lưới điện; hệ thống cấp, thoát nước cho công trình đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về điện lực và cấp, thoát nước;

b) Đường bộ vào ga đường sắt:

Đối với đoạn, tuyến đường bộ chỉ phục vụ riêng cho ga đường sắt do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện;

Đối với đoạn, tuyến đường bộ vào ga đường sắt phục vụ chung cho đường sắt và nhu cầu vận tải của địa phương được thực hiện theo quy định của pháp luật về đường bộ;

c) Bãi đỗ xe cá nhân được xây dựng trong hoặc ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt dùng làm nơi dừng, đỗ xe để gom và giải tỏa hành khách, hàng hóa:

Bãi đỗ xe được đầu tư xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện;

Bãi đỗ xe được đầu tư xây dựng ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về đường bộ;

d) Điểm trung chuyển giữa đường bộ với đường sắt do chính quyền địa phương thực hiện.

2. Tổ chức, cá nhân quản lý tài sản các công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt có trách nhiệm:

a) Trước khi xây dựng công trình hạ tầng, kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt phải chủ trì, phối hợp với tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt để thống nhất phạm vi theo quy định tại khoản 1 Điều này;

b) Quản lý, khai thác, bảo trì công trình đảm bảo an toàn, không gây cản trở, ảnh hưởng đến hoạt động khai thác, vận hành công trình đường sắt.

Điều 12. Quản lý, khai thác, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt

1. Việc quản lý, khai thác, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt phải bảo đảm theo các quy định sau đây:

a) Không ảnh hưởng đến an toàn công trình đường sắt, an toàn giao thông đường sắt; không cản trở công tác bảo trì công trình đường sắt;

b) Quy định của pháp luật về bảo trì công trình xây dựng, quy định khác của pháp luật có liên quan và quy định của Nghị định này.

2. Chủ sở hữu hoặc người quản lý, sử dụng công trình hạ tầng lắp đặt vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung có trách nhiệm trả chi phí và thực hiện quản lý, bảo trì các công trình hạ tầng kỹ thuật, trừ khi thỏa thuận hoặc hợp đồng lắp đặt có quy định khác.

3. Chủ sở hữu, người được giao quản lý, sử dụng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, tổ chức, cá nhân khác thông báo cho chủ sở hữu hoặc người quản lý, sử dụng công trình hạ tầng để sửa chữa nếu có hư hỏng, cung cấp thông tin để phối hợp trong công tác quản lý, khai thác, sử dụng, bảo trì các loại công trình hạ tầng lắp đặt trong công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung, bảo đảm việc khai thác các công trình an toàn, hiệu quả.

4. Chủ sở hữu, người quản lý, khai thác, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt phải tự bố trí kinh phí, thực hiện tháo dỡ, di chuyển công trình xây dựng và không được bồi thường công trình đã xây dựng khi có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.

Mục 3
PHẠM VI BẢO VỆ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG SẮT
VÀ HÀNH LANG AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 13. Phạm vi bảo vệ tuyến đường sắt đi trên mặt đất

1. Phạm vi bảo vệ trên không và phạm vi bảo vệ hai bên tuyến đường sắt theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho dự án, công trình.

2. Trường hợp dự án, công trình chưa có tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng, phạm vi bảo vệ trên không của tuyến đường sắt được tính từ đỉnh ray trở lên theo phương thẳng đứng không nhỏ hơn trị số sau:

a) Đối với đường sắt tốc độ cao và đường sắt cấp I có khổ đường tiêu chuẩn là 7,5 mét;

b) Đối với đường sắt cấp II, III, IV có khổ đường tiêu chuẩn là 6,55 mét;

c) Đối với đường sắt khổ đường hẹp là 5,3 mét;

d) Đối với đường sắt đô thị được xác định theo phương thức cấp điện trên cao hoặc ray thứ ba nhưng không nhỏ hơn 6,3 mét khi áp dụng phương thức cấp điện trên cao sử dụng điện xoay chiều, 5,4 mét khi áp dụng phương thức cấp điện trên cao sử dụng điện một chiều và 4,3 mét khi áp dụng phương thức lấy điện từ ray thứ ba.

3. Trường hợp dự án, công trình chưa có tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng, phạm vi bảo vệ hai bên đường sắt được xác định như sau:

a) Đối với nền đường không đào, không đắp tính từ mép ngoài của ray ngoài cùng trở ra:

Đường sắt tốc độ cao là 7,5 mét;

Đường sắt đô thị là 5,4 mét;

Đường sắt còn lại là 5,6 mét;

b) Đối với nền đường đào, nền đường đắp:

05 mét tính từ chân nền đường đắp hoặc mép đỉnh nền đường đào;

03 mét tính từ mép ngoài rãnh dọc hay mép ngoài rãnh đỉnh của nền đường hoặc mép ngoài của công trình phòng hộ, gia cố đối với nền đường có rãnh dọc hay rãnh đỉnh, có công trình phòng hộ, gia cố của nền đường.

4. Đối với các tuyến đường sắt hiện hữu đang khai thác không thỏa mãn điều kiện quy định tại khoản 1, khoản 2, khoản 3 Điều này, khi cải tạo, nâng cấp công trình vi phạm phạm vi bảo vệ đường sắt, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt.

5. Phải xây dựng hàng rào bảo vệ tại mép ngoài phạm vi bảo vệ công trình hai bên đường sắt theo phương ngang đối với các tuyến đường sắt được quy định tại khoản 2 Điều 44 Luật Đường sắt.

6. Chi tiết xác định phạm vi bảo vệ đường sắt thực hiện theo khoản 1 của Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này.

Điều 14. Phạm vi bảo vệ cầu đường sắt

1. Phạm vi bảo vệ trên không của cầu tính từ điểm cao nhất của kết cấu cầu đường sắt trở lên theo phương thẳng đứng là 02 mét và không nhỏ hơn phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 13 của Nghị định này.

2. Phạm vi bảo vệ cầu đường sắt theo chiều dọc được xác định trong phạm vi chiều dài cầu, tính từ các điểm cuối của hai đuôi mố cầu.

3. Phạm vi bảo vệ cầu đường sắt theo phương ngang tính từ mép ngoài cùng của kết cấu cầu trở ra mỗi bên trong phạm vi chiều dài cầu được xác định theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho dự án, công trình.

4. Trường hợp dự án, công trình chưa có tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng, phạm vi bảo vệ cầu đường sắt theo phương ngang được tính từ mép ngoài cùng của kết cấu cầu trở ra mỗi bên trong phạm vi chiều dài cầu như sau:

a) Cầu cạn trong đô thị: 10 mét đối với cầu đường sắt tốc độ cao; 03 mét đối với cầu đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao khai thác với tốc độ như đường sắt đô thị; 05 mét đối với cầu đường sắt còn lại;

b) Cầu vượt sông, kênh, rạch trong đô thị:

10 mét đối với cầu đường sắt tốc độ cao; 05 mét đối với cầu đường sắt đô thị và cầu đường sắt còn lại có chiều dài dưới 20 mét;

20 mét đối với cầu có chiều dài từ 20 mét đến dưới 60 mét;

50 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét đến 300 mét;

100 mét đối với cầu có chiều dài trên 300 mét;

c) Cầu cạn ngoài đô thị: 20 mét đối với cầu đường sắt tốc độ cao; 03 mét đối với cầu đường sắt đô thị; 07 mét đối với cầu đường sắt còn lại;

d) Cầu vượt sông ngoài đô thị:

20 mét đối với cầu có chiều dài dưới 20 mét;

50 mét đối với cầu có chiều dài từ 20 mét đến dưới 60 mét;

100 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét đến 300 mét;

150 mét đối với cầu có chiều dài trên 300 mét;

đ) Chi tiết xác định phạm vi bảo vệ cầu đường sắt theo chiều ngang thực hiện theo quy định tại khoản 2 của Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này.

5. Phạm vi bảo vệ phía dưới cầu đường sắt là 02 mét tính từ điểm thấp nhất của kết cấu nhịp cầu trở xuống.

6. Đối với các cầu đường sắt hiện hữu đang khai thác không thỏa mãn quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3, khoản 4 Điều này, khi cải tạo, nâng cấp công trình vi phạm phạm vi bảo vệ cầu đường sắt, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình cầu đường sắt.

7. Trường hợp phạm vi bảo vệ phía dưới dầm cầu không bảo đảm quy định của các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chủ trì, phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước liên quan để có các biện pháp bảo đảm an toàn công trình đường sắt và an toàn cho người khi duy tu, sửa chữa cầu đường sắt.

Điều 15. Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt

1. Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt ngoài khu vực đô thị tính từ điểm ngoài cùng của vỏ hầm bên này đến điểm ngoài cùng của vỏ hầm bên kia trở ra là 50 mét.

2. Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt trong khu vực đô thị bao gồm:

a) Vùng không được xây dựng công trình khác là vùng đất bao quanh hầm, có mặt cắt hình chữ nhật, được xác định như sau:

Đối với hầm tròn, phía trên và phía dưới cách đỉnh hầm hoặc đáy hầm bằng một lần đường kính ngoài vỏ hầm; hai bên cách mép ngoài của vỏ hầm bằng một lần bán kính ngoài vỏ hầm;

Đối với hầm chữ nhật, ga ngầm phía trên và phía dưới cách đỉnh hầm hoặc đáy hầm một khoảng bằng 06 mét; hai bên cách mép ngoài hầm một khoảng bằng 03 mét;

Đối với hầm hở/bán hầm phía dưới cách đáy hầm một khoảng bằng 06 mét; hai bên cách mép ngoài hầm một khoảng bằng 03 mét; khoảng không phía trên thực hiện theo quy định khoản 1, khoản 2 Điều 13 Nghị định này;

Đối với hầm có dạng mặt cắt khác, quy về hầm tròn hoặc hầm chữ nhật tùy thuộc vào mặt cắt hầm gần giống với hình nào hơn;

b) Vùng kiểm soát xây dựng công trình khác là vùng đất phía trên, bên ngoài vùng không được xây dựng công trình khác, nằm trong phạm vi hình thang có đáy bé (ở phía dưới) là đoạn thẳng nằm ngang chia đôi vùng không được xây dựng công trình khác và đáy lớn là mặt đất tự nhiên (ở phía trên) với kích thước của đáy lớn được xác định như sau:

Trong khu gian là 30 mét, tính từ tim hầm trở ra mỗi bên;

Tại khu vực nhà ga ngầm là 40 mét, tính từ tim hầm trở ra mỗi bên;

c) Khi xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành các hoạt động khác trong vùng kiểm soát xây dựng công trình khác, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình hầm đường sắt;

d) Chi tiết xác định phạm vi bảo vệ hầm đường sắt trong khu vực đô thị thực hiện theo quy định tại khoản 3 của Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này.

3. Đối với hầm đường sắt được xây dựng sau các công trình ngầm hiện hữu không đáp ứng quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này, chủ đầu tư dự án đường sắt phải có giải pháp kỹ thuật bảo đảm an toàn công trình ngầm hiện hữu.

4. Đối với hầm đường sắt hiện hữu đang khai thác không thỏa mãn quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này, khi cải tạo, nâng cấp công trình vi phạm phạm vi bảo vệ hầm đường sắt, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình hầm đường sắt.

5. Ngoài việc tuân thủ các quy định tại Nghị định này, việc quản lý công trình hầm đường sắt trong khu vực đô thị phải tuân theo quy định của pháp luật về quản lý không gian xây dựng ngầm đô thị.

Điều 16. Phạm vi bảo vệ ga, đề-pô đường sắt

1. Phạm vi bảo vệ trên không của ga, đề-pô đường sắt được quy định như sau:

a) Phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt tính từ đỉnh ray trở lên theo phương thẳng đứng theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 13 của Nghị định này;

b) Phạm vi bảo vệ trên không của công trình khác là 02 mét tính từ điểm cao nhất của kết cấu công trình đó trở lên theo phương thẳng đứng và không nhỏ hơn phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 13 của Nghị định này.

2. Phạm vi bảo vệ theo phương ngang của ga, đề-pô

a) Phạm vi bảo vệ theo phương ngang của ga, đề-pô trên mặt đất bao gồm tường rào, mốc chỉ giới, toàn bộ vùng đất phía trong tường rào, mốc chỉ giới ga, đề-pô theo quy hoạch;

b) Phạm vi bảo vệ theo phương ngang của ga trên cao là 03 mét tính từ mép ngoài cùng của kết cấu ga.

3. Phạm vi bảo vệ công trình của nhà ga, đề-pô trong trường hợp nhà ga đường sắt, đề-pô là một phần của tổ hợp công trình sử dụng đa năng bao gồm toàn bộ phần công trình và không gian dành cho nhà ga, đề-pô.

4. Đối với hệ thống thông gió, hệ thống cấp, thoát nước, công trình phục vụ phòng chống cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn, đường lên, xuống nhà ga và các công trình, thiết bị phụ trợ khác, phạm vi bảo vệ công trình thực hiện theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho dự án, công trình và các quy định của pháp luật có liên quan.

Điều 17. Phạm vi bảo vệ công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện đường sắt

1. Phạm vi bảo vệ đường dây và cột thông tin, tín hiệu đường sắt

a) Phạm vi bảo vệ phía trên là 2,5 mét tính từ đường dây trên cùng trở lên theo phương thẳng đứng;

b) Phạm vi bảo vệ hai bên là 2,5 mét tính từ đường dây ngoài cùng trở ra;

c) Phạm vi bảo vệ phía dưới là toàn bộ khoảng không, vùng đất, vùng nước phía dưới đường dây và tính từ đường dây ngoài cùng trở ra mỗi bên 2,5 mét;

d) Đối với đường dây và cột thông tin đường sắt hiện hữu đang khai thác không thỏa mãn quy định tại điểm a, điểm b và điểm c khoản này, khi cải tạo, nâng cấp công trình vi phạm phạm vi bảo vệ, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện đường sắt;

đ) Chi tiết xác định phạm vi bảo vệ đường dây và cột thông tin, tín hiệu đường sắt thực hiện theo quy định tại khoản 4 của Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này.

2. Phạm vi bảo vệ công trình, đường dây điện đường sắt tuân thủ theo quy định của pháp luật về điện lực.

Điều 18. Phạm vi bảo vệ công trình kè đường sắt

Phạm vi bảo vệ công trình kè đường sắt được xác định như sau:

1. Kè chống xói để bảo vệ nền đường sắt
 - a) Từ đầu kè và từ cuối kè về hai phía thượng lưu, hạ lưu mỗi phía 50 mét;
 - b) Từ chân kè trở ra sông 20 mét.
2. Kè chỉnh trị dòng nước
 - a) Từ chân kè về hai phía thượng lưu, hạ lưu mỗi phía 100 mét;
 - b) Từ gốc kè trở vào bờ 50 mét;
 - c) Từ chân đầu kè trở ra sông 20 mét.

3. Đối với phạm vi bảo vệ kè đường sắt quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này chồng lấn với phạm vi bảo vệ đê điều, ranh giới là điểm giữa của khoảng cách giữa hai điểm ngoài cùng của hai công trình.

Điều 19. Hành lang an toàn giao thông đường sắt

1. Chiều rộng hành lang an toàn giao thông đường sắt tính từ mép ngoài phạm vi bảo vệ hai bên đường sắt theo phương ngang trở ra mỗi bên được xác định theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho dự án, công trình.

2. Trường hợp dự án, công trình chưa có tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng, chiều rộng hành lang an toàn giao thông đường sắt được tính từ mép ngoài phạm vi bảo vệ hai bên đường sắt theo phương ngang trở ra mỗi bên như sau:

a) Đường sắt tốc độ cao: Trong khu vực đô thị là 05 mét, ngoài khu vực đô thị là 15 mét;

b) Đường sắt đô thị đi trên mặt đất và đường sắt còn lại là 03 mét.

3. Chiều cao hành lang an toàn giao thông đường sắt được tính từ mặt đất trở lên theo phương thẳng đứng đến giới hạn phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 13 của Nghị định này.

4. Chi tiết xác định hành lang an toàn giao thông đường sắt thực hiện theo quy định tại khoản 1 của Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này.

5. Hành lang an toàn giao thông đường sắt tại khu vực đường ngang

Phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt tại khu vực đường ngang được giới hạn bởi tầm nhìn của người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt và đường bộ tham gia giao thông qua đường ngang theo quy định như sau:

a) Người lái tàu ở vị trí của mình nhìn thấy đường ngang từ khoảng cách 1000 mét trở lên;

b) Đối với đường ngang không có người gác, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ khi ở cách đường ngang một khoảng cách bằng tầm nhìn hãm xe đối với cấp đường đó nhìn thấy đoàn tàu ở cách đường ngang ít nhất bằng tầm nhìn ngang của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ kể từ giữa chỗ giao;

c) Chi tiết xác định hành lang an toàn giao thông tại khu vực đường ngang thực hiện theo quy định tại khoản 5 của Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này.

6. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt chạy gần, liền kề với công trình đường bộ:

a) Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với hành lang an toàn đường bộ, phải phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang an toàn giao thông đường sắt, nhưng ranh giới hành lang an toàn giao thông đường sắt không được chồng lên công trình đường bộ; việc quản lý, sử dụng hành lang an toàn đường sắt không được làm ảnh hưởng đến chất lượng công trình đường bộ và an toàn giao thông;

b) Trường hợp đường bộ, đường sắt liền kề và chung nhau rãnh dọc, ranh giới hành lang an toàn là mép đáy rãnh phía nền đường cao hơn; nếu cao độ bằng nhau, ranh giới hành lang an toàn là mép đáy rãnh phía đường sắt;

c) Khi xây dựng mới công trình gần, liền kề công trình đường sắt hiện hữu, phải bố trí công trình xây mới nằm ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt. Trường hợp không thể bố trí công trình nằm ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt và được cấp phép xây dựng theo quy định tại khoản 5 Điều 44 Luật Đường sắt trước khi thực hiện.

7. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt và đường bộ giao nhau khác mức phải đảm bảo các quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này.

8. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt và hành lang bảo vệ luồng đường thủy nội địa, phạm vi bảo vệ luồng hàng hải chạy gần, liền kề nhau

a) Trường hợp đường sắt và hành lang bảo vệ luồng đường thủy nội địa, phạm vi bảo vệ luồng hàng hải chạy gần, liền kề nhau, phải bảo đảm đường này nằm ngoài hành lang an toàn giao thông của đường kia;

b) Trường hợp hành lang an toàn giao thông đường sắt trùng với phạm vi bảo vệ luồng đường thủy nội địa, luồng hàng hải thì thực hiện theo quy định của pháp luật về đường thủy nội địa, pháp luật về hàng hải. Việc quản lý, sử dụng hành lang bảo vệ luồng đường thủy nội địa, phạm vi bảo vệ luồng hàng hải không được ảnh hưởng đến chất lượng công trình và an toàn giao thông đường sắt;

c) Khi nạo vét, thanh thải luồng đường thủy nội địa, luồng hàng hải lân cận hành lang an toàn giao thông đường sắt không được ảnh hưởng đến an toàn công trình và an toàn giao thông vận tải đường sắt.

9. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt và lưới điện cao áp chạy gần nhau

a) Trường hợp đường sắt và lưới điện cao áp chạy gần nhau, phải bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt nằm ngoài hành lang lưới điện cao áp;

b) Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với hành lang lưới điện cao áp, phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang an toàn cho đường sắt. Lưới điện cao áp không được chồng lấn vào hành lang an toàn giao thông đường sắt;

c) Khi cải tạo, sửa chữa lưới điện cao áp lân cận hành lang an toàn giao thông đường sắt không được ảnh hưởng đến an toàn công trình và an toàn giao thông vận tải đường sắt.

10. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt đi gần công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia

a) Trường hợp đường sắt và công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia gần nhau, phải bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt nằm ngoài phạm vi bảo vệ công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia;

b) Khi cải tạo, sửa chữa công trình đường sắt không làm ảnh hưởng đến công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia;

11. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt đi gần công trình di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh

a) Trường hợp công trình đường sắt và công trình di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh nằm gần nhau, phải bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt nằm ngoài phạm vi bảo vệ và không ảnh hưởng đến di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh theo quy định của pháp luật về di sản văn hóa;

b) Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với phạm vi bảo vệ di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh, khi cải tạo, sửa chữa công trình đường sắt không làm ảnh hưởng đến công trình di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh và thực hiện theo quy định của pháp luật về di sản văn hóa.

Mục 4

QUẢN LÝ, SỬ DỤNG ĐẤT DÀNH CHO ĐƯỜNG SẮT

Điều 20. Nội dung quản lý đất dành cho đường sắt

Nội dung quản lý đất dành cho đường sắt bao gồm:

1. Quản lý việc sử dụng đất dành cho đường sắt theo quy định tại Điều 23 Nghị định này và theo quy định của pháp luật về đất đai.

2. Lập, quản lý, lưu trữ hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt quy định tại Điều 22 Nghị định này theo quy định của pháp luật.

3. Cập nhật ranh giới đất dành cho đường sắt quy định tại Điều 21 Nghị định này theo quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất dành cho đường sắt.

Điều 21. Xác định ranh giới đất dành cho đường sắt

1. Đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt phải được xác định cụ thể ranh giới theo tọa độ và được cập nhật, thống nhất với hồ sơ địa chính và cơ sở dữ liệu đất đai của địa phương nơi có đường sắt đi qua.

2. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp xác định ranh giới đất dành cho đường sắt để làm cơ sở bàn giao cho địa phương quản lý.

3. Việc lập, trình phê duyệt, tổ chức cắm và quản lý mốc giới đất dành cho đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai.

Điều 22. Hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt

Hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt gồm:

1. Hồ sơ quy hoạch tuyến, ga đường sắt theo quy định được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Hồ sơ địa chính của đất dành cho đường sắt tại địa phương nơi có đường sắt đi qua.

3. Hồ sơ mốc giới đất dành cho đường sắt gồm: thuyết minh, bản vẽ, các văn bản pháp lý có liên quan và hồ sơ pháp nhân của đơn vị chuyên môn về đo đạc và bản đồ được lựa chọn lập hồ sơ, thực hiện cắm mốc; quyết định phê duyệt hồ sơ cắm mốc.

4. Hồ sơ thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trong khu vực đất dành cho đường sắt; quyết định giao đất thực hiện xây dựng công trình đường sắt của cấp có thẩm quyền đối với trường hợp xây dựng mới công trình đường sắt.

Điều 23. Sử dụng đất trong phạm vi đất dành cho đường sắt

1. Đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt chỉ được sử dụng trong các trường hợp sau:

a) Tập kết tạm vật tư, vật liệu, máy móc, thiết bị phục vụ thi công công trình đường sắt nhưng phải đảm bảo không ảnh hưởng đến tầm nhìn của người tham gia giao thông, an toàn công trình, an toàn giao thông vận tải đường sắt, vệ sinh môi trường và phòng chống cháy nổ;

b) Xây dựng các công trình theo quy định tại Điều 24 của Nghị định này mà không thể bố trí công trình nằm ngoài phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt.

2. Đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt được:

a) Tạm thời sử dụng vào các mục đích nông nghiệp, được trồng cây thấp dưới 1,5 mét nhưng không được ảnh hưởng đến an toàn, ổn định công trình, an toàn giao thông vận tải đường sắt trong quá trình khai thác;

b) Xây dựng công trình dùng cho mục đích tuyên truyền theo yêu cầu của cơ quan nhà nước.

3. Trong khu vực ga, nhà ga đường sắt việc lắp đặt biển quảng cáo thương mại, biển tuyên truyền an toàn giao thông phải tuân thủ quy định của pháp luật về quảng cáo và không làm ảnh hưởng đến an toàn công trình đường sắt, an toàn chạy tàu và công tác cứu hộ, cứu nạn khi cần thiết và bảo đảm tầm nhìn cho người tham gia giao thông.

4. Không được sử dụng đất trong phạm vi đất dành cho đường sắt trong các trường hợp sau:

a) Xây dựng các công trình kiến trúc, trồng cây che khuất tầm nhìn của người tham gia giao thông, trừ xây dựng công trình quy định tại Điều 24 Nghị định này;

b) Xây dựng các công trình không liên quan đến công trình hầm đường sắt trong khu vực đô thị trong vùng không được xây dựng công trình khác quy định tại điểm a khoản 2 Điều 15 của Nghị định này;

c) Xây dựng công trình trong phạm vi hành lang an toàn giao thông tại khu vực đường ngang không bố trí người gác không bảo đảm tầm nhìn của người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt theo quy định tại khoản 5 Điều 19 của Nghị định này.

5. Công trình đang tồn tại trong phạm vi đất dành cho đường sắt

a) Dỡ bỏ ngay các công trình ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn công trình đường sắt và nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt;

b) Đối với những công trình hiện hữu nằm trong phạm vi đất dành cho đường sắt theo quy định của Nghị định này nhưng chưa ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn công trình đường sắt, nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt, chủ công trình không được xây dựng coi nói, lấn chiếm diện tích, lấn chiếm không gian hiện hữu và phải cam kết với chính quyền địa phương, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đảm bảo an toàn giao thông đường sắt. Các công trình này được tiếp tục thực hiện theo quy định của Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16 tháng 4 năm 2018 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt và các quy định pháp luật khác có liên quan.

Điều 24. Xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt

1. Công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, phòng, chống thiên tai, kinh tế - xã hội, công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt (sau đây gọi là công trình thiết yếu, dùng chung với đường sắt) bao gồm:

a) Công trình sử dụng làm các cơ sở, tiện ích, cấu trúc phục vụ cho mục đích quốc phòng, an ninh;

b) Công trình phục vụ giao thông vận tải gồm: cầu đường bộ, cầu đường sắt, cầu bộ hành, hầm đường sắt, hầm đường ô tô, hầm cho người đi bộ, đường bộ; đê chắn sóng, đê chắn cát, kè hướng dòng, kè bảo vệ bờ; các công trình cống, bể, hào, hầm, tuy nen kỹ thuật phục vụ giao thông vận tải;

c) Công trình phục vụ nông nghiệp và phát triển nông thôn gồm: đập, đê, kè, kênh, mương, cống lấy nước, cống tiêu nước, đường hầm thủy công;

d) Công trình phục vụ cho mục đích sản xuất công nghiệp gồm: cột điện, đường dây, trạm biến áp, cơ sở cung cấp năng lượng cho phương tiện giao thông;

đ) Công trình hạ tầng kỹ thuật: tuyến ống cấp nước, tuyến ống/cống thoát nước, công trình chiếu sáng công cộng, trạm viễn thông, cột ăng ten, cột treo cáp, đường cáp viễn thông, cống, bể, hào, hầm tuy nen kỹ thuật và kết cấu khác sử dụng cho cơ sở, tiện ích hạ tầng kỹ thuật;

e) Công trình phòng, chống thiên tai theo quy định của pháp luật về phòng, chống thiên tai;

g) Các công trình thiết yếu, dùng chung với đường sắt khác do Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định đối với đường sắt quốc gia, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đối với đường sắt địa phương.

2. Các công trình quy định tại khoản 1 Điều này khi đầu tư xây dựng phải có giải pháp kỹ thuật không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ, bảo đảm an toàn công trình đường sắt, an toàn giao thông vận tải đường sắt, vệ sinh môi trường, phòng chống cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn; đồng thời phải phù hợp với quy hoạch tuyến, ga đường sắt, quy hoạch ngành, quy hoạch địa phương và phải được cấp có thẩm quyền cấp phép xây dựng theo quy định tại khoản 5 Điều 44 Luật Đường sắt trước khi thực hiện.

3. Công trình dùng cho mục đích tuyên truyền theo yêu cầu của cơ quan nhà nước (pa nô, áp phích, tranh cổ động...) khi xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt phải có giải pháp đảm bảo an toàn công trình, an toàn giao thông đường sắt.

4. Xây dựng đường gom trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt của đường sắt quốc gia hiện có, đường sắt chuyên dùng trong trường hợp không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt ngoài việc thực hiện theo quy định tại điểm b, điểm c khoản 3 Điều 44 Luật Đường sắt, phải đáp ứng yêu cầu sau:

a) Đường gom phải được lắp đặt đầy đủ hệ thống biển báo quy định đối với các phương tiện được phép tham gia giao thông trên đường gom và có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ, bảo đảm an toàn công trình đường sắt, an toàn giao thông vận tải đường sắt;

b) Dự án đường gom được phê duyệt phải xác định rõ quy mô, kinh phí đầu tư xây dựng và trách nhiệm thực hiện quản lý, bảo trì trong quá trình khai thác;

c) Chủ đầu tư xây dựng đường gom phải đảm bảo nguồn kinh phí để thực hiện quản lý, bảo trì trong quá trình khai thác sử dụng đường gom.

Điều 25. Xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và các hoạt động khác ở vùng phụ cận phạm vi đất dành cho đường sắt

1. Khoảng cách an toàn tối thiểu khi xây dựng công trình ở vùng phụ cận phạm vi đất dành cho đường sắt được xác định như sau:

a) Nhà làm bằng vật liệu dễ cháy phải cách chỉ giới hành lang an toàn giao thông đường sắt ít nhất 05 mét;

b) Lò vôi, lò gốm, lò gạch và lò nấu gang, thép, xi măng, thủy tinh phải đặt cách chỉ giới hành lang an toàn giao thông đường sắt ít nhất 10 mét;

c) Các kho chứa chất độc, chất nổ, chất dễ cháy, chất dễ nổ phải cách chỉ giới hành lang an toàn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật có liên quan;

d) Đối với công trình điện lực, đường dây tải điện đi ngang qua hoặc hai bên công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt, ngoài việc bảo đảm khoảng cách an toàn theo quy định của pháp luật về điện lực còn phải có biện pháp bảo đảm không gây nhiễu hệ thống thông tin, tín hiệu đường sắt và bảo đảm an toàn khi dây tải điện bị sự cố, đứt;

đ) Công trình có kết cấu dạng cột phải bảo đảm khoảng cách tối thiểu theo chiều ngang tính từ mép ngoài phạm vi bảo vệ công trình đường sắt tốc độ cao đến điểm gần nhất của công trình cột bằng chiều cao của cột;

e) Các công trình khác khi xây dựng ở vùng phụ cận phạm vi đất dành cho đường sắt phải có khoảng cách bảo đảm không làm che khuất tầm nhìn của người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt và không làm ảnh hưởng đến an toàn công trình đường sắt.

2. Xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và các hoạt động khác ở vùng phụ cận phạm vi đất dành cho đường sắt

a) Chủ đầu tư xây dựng công trình, tổ chức, cá nhân khai thác tài nguyên hoặc tiến hành hoạt động khác có khả năng ảnh hưởng đến an toàn của công trình, an toàn giao thông đường sắt phải thực hiện quy định tại điểm b khoản 4 Điều 44 của Luật Đường sắt. Trước khi xây dựng công trình, khai thác tài nguyên hoặc tiến hành hoạt động khác, chủ đầu tư công trình, tổ chức, cá nhân phải có giải pháp kỹ thuật đảm bảo an toàn công trình, an toàn giao thông vận tải đường sắt, bảo vệ môi trường và phòng chống cháy nổ;

b) Dự án đầu tư xây dựng khu đô thị, khu công nghiệp, khu kinh tế, khu dân cư, khu thương mại dịch vụ và các công trình khác có nhu cầu đi qua đường sắt, chủ đầu tư dự án phải xây dựng hệ thống đường gom nằm ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt dẫn tới nút giao khác mức qua đường sắt hoặc tới đường ngang gần nhất. Trường hợp cải tạo, nâng cấp, xây mới đường ngang qua đường sắt phải thực hiện theo quy định tại khoản 7 Điều 16 của Luật Đường sắt.

Mục 5

KINH DOANH KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 26. Điều kiện kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt

Tổ chức khi tham gia kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có đủ các điều kiện sau:

1. Được thành lập theo quy định của pháp luật.
2. Có bộ phận chuyên môn về: quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; điều hành giao thông vận tải đường sắt; an toàn giao thông đường sắt.
3. Người phụ trách bộ phận quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng phải có trình độ đại học trở lên về một trong số các chuyên ngành xây dựng công trình giao thông, tự động hóa, thông tin tin hiệu giao thông, quản lý xây dựng và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong doanh nghiệp quản lý, bảo trì, xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt.
4. Người phụ trách bộ phận điều hành giao thông phải có trình độ đại học trở lên về một trong số các chuyên ngành khai thác vận tải, công nghệ thông tin, tự động hóa hoặc thông tin tin hiệu và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong lĩnh vực điều hành giao thông vận tải đường sắt.
5. Người phụ trách bộ phận an toàn giao thông đường sắt phải có trình độ đại học trở lên về một trong số các chuyên ngành khai thác vận tải, cơ khí giao thông, thông tin tin hiệu, xây dựng công trình giao thông và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong doanh nghiệp vận tải đường sắt hoặc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

Điều 27. 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) Quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do mình quản lý theo quy định của pháp luật;
 - 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 đường sắt;
 - c) Tạm đình chỉ chạy tàu khi thấy kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu;
 - d) 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;
 - đ) Được Nhà nước hỗ trợ theo quy định tại Điều 42, Điều 43, Điều 44 Nghị định này;
 - e) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được sửa chữa, cải tạo, nâng cấp, bổ sung công năng cho tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt bằng nguồn vốn của doanh nghiệp theo quy định để phục vụ mục đích quản lý, khai thác tài sản tốt hơn mà không làm ảnh hưởng đến hình thức giao tài sản, mục đích sử dụng tài sản;
 - g) Ngừng cung cấp dịch vụ khi doanh nghiệp vận tải đường sắt không thực hiện đầy đủ nghĩa vụ thanh toán giá dịch vụ, phí dịch vụ theo quy định;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mục 6

LỘ TRÌNH, TRÁCH NHIỆM XỬ LÝ CÁC VỊ TRÍ ĐƯỜNG SẮT GIAO NHAU VỚI ĐƯỜNG SẮT, ĐƯỜNG SẮT GIAO NHAU VỚI ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐƯỜNG SẮT HIỆN HỮU

Điều 28. Yêu cầu và nguyên tắc chung

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 Đường sắt, các lối đi tự mở phải đảm bảo các yêu cầu và nguyên tắc sau:

1. Phù hợp với quy hoạch tuyến, ga đường sắt và quy hoạch tỉnh nơi có đường sắt đi qua.

2. Không phát sinh thêm lối đi tự mở; giảm và tiến tới xóa bỏ các lối đi tự mở bằng các biện pháp xây dựng đường gom, hàng rào dọc theo đường sắt, giao cắt khác mức qua đường sắt phù hợp khả năng huy động vốn.

3. Các công trình xây dựng dọc ngoài hành lang an toàn giao thông đường sắt tại đường ngang phải có giải pháp kỹ thuật bảo đảm an toàn giao thông cho người và phương tiện trong quá trình khai thác theo quy định tại Điều 25 Nghị định này.

4. Đường ngang xây dựng mới phải đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật, phù hợp với quy hoạch và tuân thủ các quy định của pháp luật.

Điều 29. Đường sắt chuyên dùng giao nhau với đường sắt quốc gia

1. Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng có trách nhiệm đầu tư, xây dựng, bảo trì nút giao khác mức giữa đường sắt chuyên dùng với đường sắt quốc gia.

2. Trách nhiệm của các cơ quan liên quan khi chưa xây dựng được nút giao khác mức giữa đường sắt chuyên dùng với đường sắt quốc gia theo quy định tại khoản 1 Điều này, gồm:

a) Bộ Xây dựng có trách nhiệm tổ chức cải tạo, nâng cấp, bảo trì phần công trình đường sắt quốc gia giao nhau với đường sắt chuyên dùng;

b) Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia có trách nhiệm thực hiện bảo trì phần công trình đường sắt quốc gia giao nhau với đường sắt chuyên dùng theo quy định của pháp luật khi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng; chủ trì, phối hợp với chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng để tổ chức phòng vệ và thống nhất thực hiện biện pháp bảo đảm an toàn chạy tàu qua vị trí giao cắt này; chủ trì, thống nhất điều hành giao thông vận tải đường sắt đối với các đoàn tàu chạy qua điểm giao cắt này;

c) Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng có trách nhiệm cải tạo, nâng cấp, bảo trì phần công trình đường sắt chuyên dùng giao nhau với đường sắt quốc gia; phối hợp và chịu sự điều hành giao thông vận tải đường sắt của tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đối với các đoàn tàu chạy qua điểm giao cắt này.

Điều 30. Vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt

1. Vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt bao gồm: điểm đen tai nạn giao thông đường sắt, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt và đường ngang nguy hiểm.

2. Điểm đen tai nạn giao thông đường sắt là lối đi tự mở hoặc vị trí khác xảy ra tai nạn giao thông đường sắt trong thời gian 12 tháng kể từ thời điểm xảy ra vụ tai nạn giao thông đường sắt trên cùng một vị trí thuộc một trong các trường hợp sau:

- a) 02 vụ tai nạn, trong đó có 02 người chết trở lên;
- b) 03 vụ tai nạn, trong đó có 01 người chết;
- c) 04 vụ tai nạn trở lên.

3. Điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt là lối đi tự mở hoặc vị trí khác có thể xảy ra tai nạn giao thông đường sắt mà hiện trạng kết cấu hạ tầng đường sắt và công tác tổ chức giao thông có các yếu tố gây mất an toàn giao thông đường sắt thuộc các trường hợp sau:

- a) Tầm nhìn của người điều khiển phương tiện giao thông bị hạn chế;
- b) Đường ngang không đảm bảo yêu cầu kỹ thuật, khoảng cách giữa các đường ngang không phù hợp với quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng;
- c) Hành lang an toàn giao thông đường sắt bị vi phạm hoặc đi qua khu đông dân cư;
- d) Khu vực có nhiều lối đi tự mở qua đường sắt và các vị trí tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn khác.

4. Đường ngang nguy hiểm là đường ngang thường xuyên hoặc có thể xảy ra tai nạn giao thông đường sắt trong khu vực đường ngang được xác định theo quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều này.

Điều 31. Quản lý vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt

1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt chịu trách nhiệm:

- a) Chủ trì tổ chức theo dõi, phân tích, lập hồ sơ quản lý, lộ trình xử lý và thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trong phạm vi quản lý;
- b) Tổ chức quản lý các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt quy định tại điểm a khoản 1 Điều này; kịp thời có biện pháp ngăn chặn phát sinh các vị trí nguy hiểm quy định tại khoản 2 Điều 30 Nghị định này.

2. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt chịu trách nhiệm:

- a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp thực hiện nội dung quy định tại điểm a khoản 1 Điều này trên đường sắt quốc gia;

b) Kiểm tra, đề xuất với Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia;

c) Kiểm tra, chỉ đạo tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia thực hiện các quy định tại khoản 3 Điều này.

3. Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chịu trách nhiệm:

a) Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp lập danh mục, lộ trình xử lý và thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại đường ngang nguy hiểm quy định tại khoản 4 Điều 30 Nghị định này;

b) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp lập hồ sơ quản lý, lộ trình thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại các vị trí nguy hiểm quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 30 Nghị định này;

c) Quản lý hồ sơ, kiểm tra, cập nhật các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt để phục vụ công tác quản lý; kịp thời phát hiện, báo cáo và phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp có biện pháp ngăn chặn phát sinh các vị trí nguy hiểm quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 30 Nghị định này;

d) Đề xuất với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm trên đường sắt quốc gia.

4. Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng chịu trách nhiệm:

a) Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp lập hồ sơ quản lý, lộ trình xử lý và thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng;

b) Quản lý hồ sơ, kiểm tra, cập nhật các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng để phục vụ công tác quản lý; kịp thời phát hiện, báo cáo và phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp có biện pháp ngăn chặn phát sinh các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng.

Điều 32. Biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt

1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chủ trì tổ chức thực hiện các biện pháp sau đây:

a) Tổ chức thực hiện các biện pháp giảm số lượng, xóa bỏ các vị trí nguy hiểm quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 30 Nghị định này, trừ các trường hợp quy định tại điểm a, điểm b khoản 4 Điều này; gồm: cải tạo, nâng cấp các lối

đi này thành các vị trí đường sắt giao nhau với đường bộ phù hợp với quy hoạch liên quan đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt; xây dựng đường gom kết hợp hàng rào bảo vệ để nối vào các đường ngang, các vị trí giao nhau khác mức;

b) Trường hợp, chưa thực hiện các biện pháp quy định tại điểm a khoản 1 Điều này, phải có biện pháp tăng cường đảm bảo an toàn giao thông, gồm: tổ chức phân luồng giao thông cho các phương tiện qua lại tại các vị trí nguy hiểm nhằm giảm thiểu mật độ phương tiện qua lại đường sắt; thực hiện các biện pháp thu hẹp bề rộng các vị trí nguy hiểm, duy trì đầy đủ các biển cảnh báo tại khu vực lối đi tự mở theo quy định;

c) Thực hiện các biện pháp cải tạo, nâng cấp điều kiện an toàn giao thông hoặc xóa bỏ các đường ngang nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt do mình đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, khai thác;

d) Giải tỏa hành lang an toàn giao thông đường sắt, đường bộ và thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông khu vực thuộc phạm vi quản lý;

đ) Trường hợp chưa thực hiện được các biện pháp quy định tại các điểm a, b và c khoản này, phải xây dựng và thực hiện ngay phương án cảnh giới, chốt gác, cơ sở vật chất cho phòng chốt gác, bố trí người đã được huấn luyện nghiệp vụ trước khi tổ chức cảnh giới, chốt gác tại điểm đen tai nạn giao thông đường sắt.

2. Trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt

a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện các nội dung quy định tại khoản 1 Điều này;

b) Tổ chức kiểm tra, đôn đốc, chỉ đạo tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực các biện pháp quy định tại khoản 3 Điều này.

3. Trách nhiệm của tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương

a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp, cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt để thực hiện các nội dung quy định tại khoản 1 Điều này tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt;

b) Thực hiện các biện pháp cải tạo, nâng cấp điều kiện an toàn giao thông tại các đường ngang nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt hoặc xóa bỏ đường ngang nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt khi được cấp có thẩm quyền quyết định. Trường hợp chưa thực hiện được các biện pháp này, phải xây dựng và thực hiện ngay phương án cảnh giới, chốt gác tại các đường ngang nguy hiểm;

c) Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp thực hiện huấn luyện nghiệp vụ cảnh giới, chốt gác và cung cấp trang thiết bị cho người do địa phương bố trí để cảnh giới, chốt gác tại điểm đen tai nạn giao thông đường sắt.

4. Trách nhiệm của chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng

a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp để thực hiện các nội dung quy định tại các khoản 1 Điều này tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng;

b) Thực hiện các biện pháp cải tạo, nâng cấp điều kiện an toàn giao thông tại các đường ngang nguy hiểm hoặc xóa bỏ đường ngang nguy hiểm khi được cấp có thẩm quyền quyết định. Trường hợp chưa thực hiện các biện pháp này, phải xây dựng và thực hiện ngay phương án cảnh giới, chốt gác tại các đường ngang nguy hiểm này;

c) Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp thực hiện huấn luyện nghiệp vụ cảnh giới, chốt gác và cung cấp trang thiết bị cho người do địa phương bố trí để cảnh giới, chốt gác tại điểm đen tai nạn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì.

5. Lực lượng Công an có trách nhiệm phối hợp với các cơ quan, đơn vị tại khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều này để xây dựng phương án bố trí lực lượng, tổ chức thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm.

Điều 33. Kinh phí thực hiện việc quản lý, giảm, xóa bỏ vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt và biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm

1. Kinh phí để quản lý, giảm, xóa bỏ và các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 30 Nghị định này và đường ngang nguy hiểm do địa phương đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, khai thác được bảo đảm từ nguồn ngân sách của địa phương và các nguồn kinh phí khác theo quy định của pháp luật.

2. Kinh phí để quản lý, giảm, xóa bỏ đường ngang nguy hiểm và các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông quy định tại khoản 4 Điều 30 Nghị định này được đảm bảo từ nguồn ngân sách trung ương và các nguồn kinh phí khác theo quy định của pháp luật, trừ đường ngang nguy hiểm do địa phương đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, khai thác.

3. Kinh phí để quản lý, giảm, xóa bỏ đường sắt chuyên dùng giao nhau với đường sắt quốc gia, đường ngang trên đường sắt chuyên dùng hoặc các đường ngang do tổ chức, cá nhân sử dụng được xác định là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt quy định tại Nghị định này và các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm do chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng, tổ chức, cá nhân sử dụng chịu trách nhiệm.

Điều 34. Lộ trình xử lý các vị trí đường sắt giao nhau với đường sắt, đường sắt giao nhau với đường bộ

1. Đến hết năm 2026 phải hoàn thành các công việc, gồm:

a) Đối với vị trí đường sắt giao nhau với đường sắt: hoàn thành việc lập hồ sơ và tổ chức quản lý theo quy định Điều 29 của Nghị định này; xây dựng kế hoạch thực hiện việc xóa bỏ vị trí đường sắt giao nhau với đường sắt;

b) Đối với vị trí đường sắt giao nhau với đường bộ theo quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 30 Nghị định này:

Hoàn thành việc lập hồ sơ và tổ chức quản lý vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 31 của Nghị định này;

Xây dựng kế hoạch thực hiện việc thu hẹp, giảm, xóa bỏ các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt;

Thu hẹp chiều rộng xuống dưới 03 mét đối với toàn bộ các vị trí nguy hiểm có chiều rộng từ 03 mét trở lên;

Xóa bỏ các vị trí nguy hiểm trên địa bàn khu vực đông dân cư thuộc các khu đoạn đường sắt có tốc độ và mật độ chạy tàu cao.

2. Đến năm 2030 phải hoàn thành các công việc sau:

a) Xóa bỏ toàn bộ các vị trí nguy hiểm còn lại trên các tuyến đường sắt;

b) Hoàn thành việc xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia.

Chương III VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

Mục 1 KINH DOANH VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

Điều 35. Điều kiện kinh doanh vận tải đường sắt

Tổ chức khi tham gia kinh doanh vận tải đường sắt phải có đủ các điều kiện sau:

1. Được thành lập theo quy định của pháp luật.

2. Có bộ phận về chuyên môn về tổ chức vận tải đường sắt, an toàn vận tải đường sắt.

3. Người phụ trách bộ phận tổ chức vận tải có trình độ đại học trở lên về một trong số các chuyên ngành kinh tế vận tải, khai thác vận tải, logistics và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong doanh nghiệp vận tải đường sắt.

4. Người phụ trách bộ phận an toàn giao thông đường sắt phải có trình độ đại học trở lên về một trong số các chuyên ngành khai thác vận tải, cơ khí giao thông, thông tin tín hiệu, xây dựng công trình và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong doanh nghiệp vận tải đường sắt hoặc bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

Điều 36. 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 dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt, các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật liên quan đến năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt;
- b) Được sử dụng kết cấu hạ tầng và dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên hệ thống đường sắt để kinh doanh 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;
- 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) 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 thông báo kịp thời cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt khi thực hiện dừng tàu hoặc phải ngừng chạy tàu khi nhận được thông báo của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;
- d) Trả phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt cho Nhà nước khi sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư;
- đ) Trả giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt khi sử dụng dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;
- e) Bảo đảm đủ điều kiện an toàn chạy tàu trong quá trình khai thác; xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành của phương tiện giao thông đường sắt;

g) 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 thiên tai, xử lý tai nạn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật;

h) Phải bồi thường thiệt hại cho khách hàng theo quy định của pháp luật;

i) Cung cấp các thông tin về nhu cầu, năng lực phương tiện, thiết bị vận tải cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt để xây dựng, phân bổ biểu đồ chạy tàu;

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

l) Không áp dụng quy định tại điểm c, điểm d, điểm đ, điểm i khoản này đối với đường sắt đô thị;

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

Điều 37. Quyền, nghĩa vụ của hành khách

1. Quyền của hành khách:

a) Được hưởng 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 quy định đi tàu của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Điều 38. 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;

d) Các quyền khác 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) Phải 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;

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

Mục 2

GIẢM GIÁ VÉ CHO CÁC ĐỐI TƯỢNG CHÍNH SÁCH XÃ HỘI KHI ĐI TÀU

Điều 39. Đối tượng được giảm giá vé

1. Người có công với cách mạng theo quy định tại khoản 1 Điều 3 Pháp lệnh số 02/2020/UBTVQH14.

2. Người khuyết tật đặc biệt nặng, người khuyết tật nặng; người cao tuổi.

3. Các đối tượng khác theo quy định của pháp luật.

Điều 40. Giảm giá vé cho từng đối tượng chính sách xã hội

1. Giảm giá vé áp dụng cho các đối tượng sau:

- a) Giảm 90% giá vé đối với người hoạt động cách mạng trước Tổng khởi nghĩa 19 tháng 8 năm 1945; bà mẹ Việt Nam anh hùng;
- b) Giảm 30% giá vé đối với các đối tượng là người có công với cách mạng, trừ các đối tượng đã được giảm giá vé quy định tại điểm a khoản 1 Điều này;
- c) Mức giảm giá vé cho đối tượng là người khuyết tật đặc biệt nặng; người khuyết tật nặng; người cao tuổi thực hiện theo quy định của pháp luật về người khuyết tật và người cao tuổi;
- d) Mức giảm giá vé cho các đối tượng quy định tại khoản 3 Điều 39 của Nghị định này được thực hiện theo quy định của pháp luật.

2. Việc giảm giá vé quy định tại khoản 1 Điều này được áp dụng theo giá vé bán thực tế của loại chỗ, loại tàu mà đối tượng sử dụng.

3. Việc giảm giá vé cho các đối tượng quy định tại Điều 39 của Nghị định này khi đi tàu khách liên vận quốc tế được thực hiện theo các quy định của Điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 41. Các quy định khác về giảm giá vé

1. Căn cứ vào khả năng và thời gian cụ thể, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có thể mở rộng đối tượng được miễn, giảm giá vé đối với trẻ em tùy theo độ tuổi và cho các đối tượng hành khách khác; mức miễn, giảm giá vé do doanh nghiệp quyết định.

2. Trường hợp đối tượng chính sách xã hội đi tàu được hưởng từ 02 chế độ giảm giá vé trở lên thì chỉ được hưởng một chế độ giảm giá vé cao nhất.

3. Người thuộc đối tượng được giảm giá vé tàu phải cung cấp thông tin chứng minh thuộc đối tượng được miễn giảm giá vé khi mua vé đi tàu.

Mục 3

VẬN TẢI PHỤC VỤ NHIỆM VỤ ĐẶC BIỆT, AN SINH XÃ HỘI

Điều 42. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội

1. Việc vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội thực hiện theo quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 4 Điều 50 Luật Đường sắt và được thực hiện như sau:

- a) Đối với vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt: các bộ, cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh gửi văn bản cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt yêu cầu thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt;

b) Đối với vận tải phục vụ nhiệm vụ an sinh xã hội: các bộ, cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đặt hàng với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.

2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải thực hiện nhiệm vụ vận tải đặc biệt, vận tải phục vụ an sinh xã hội và được hỗ trợ chi phí khi thực hiện theo quy định tại Điều 43, Điều 44 của Nghị định này.

3. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được hỗ trợ phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt khi thực hiện nhiệm vụ vận tải đặc biệt, vận tải phục vụ an sinh xã hội.

Điều 43. Nguyên tắc hỗ trợ vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội

1. Đảm bảo bù đắp chi phí hợp lý để doanh nghiệp cân đối được thu, chi và không tính đến lợi nhuận.

2. Chi phí hợp lý của doanh nghiệp được xác định và thống kê đầy đủ, cụ thể cho từng chuyến tàu trên từng tuyến, khu đoạn đường sắt khi thực hiện nhiệm vụ đặc biệt và nhiệm vụ an sinh xã hội.

3. Kinh phí hỗ trợ được Nhà nước thanh toán trực tiếp cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.

4. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt được hỗ trợ từ ngân sách nhà nước toàn bộ chi phí hợp lý của doanh nghiệp (không bao gồm lãi) để chạy tàu khi thực hiện nhiệm vụ vận tải đặc biệt và vận tải an sinh xã hội.

Điều 44. Thực hiện hỗ trợ vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội

1. Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, các tổ chức chính trị - xã hội và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền khi có nhu cầu thực hiện nhiệm vụ vận tải đặc biệt, an sinh xã hội phải có văn bản yêu cầu doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt thực hiện.

2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi nhận được yêu cầu của cơ quan quy định tại khoản 1 Điều này phải lập kế hoạch thực hiện và dự toán (không bao gồm lãi vay), gửi cơ quan yêu cầu thực hiện nhiệm vụ vận tải đặc biệt, an sinh xã hội phê duyệt.

3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm lập hồ sơ thanh, quyết toán các khoản chi phí thực hiện cho từng nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội gửi cơ quan quy định tại khoản 1 Điều này để thẩm định, thực hiện thanh quyết toán các khoản chi phí vận tải đặc biệt, an sinh xã hội.

4. Hồ sơ thanh, quyết toán, gồm: văn bản yêu cầu của cơ quan cơ thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều này; phương án tổ chức thực hiện, dự toán, báo cáo quyết toán chi phí thực hiện do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt lập và các quyết định phê duyệt của cơ quan thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều này.

Mục 4

DANH MỤC HÀNG HÓA NGUY HIỂM VÀ VẬN TẢI HÀNG HÓA NGUY HIỂM TRÊN ĐƯỜNG SẮT

Điều 45. Phân loại hàng hóa nguy hiểm

1. Tùy theo tính chất hóa, lý, hàng hóa nguy hiểm được phân thành 9 loại và nhóm loại sau đây:

a) Loại 1. Chất nổ và vật phẩm dễ nổ;

Nhóm 1.1: Chất và vật phẩm có nguy cơ nổ rộng.

Nhóm 1.2: Chất và vật phẩm có nguy cơ bắn tóe nhưng không nổ rộng.

Nhóm 1.3: Chất và vật phẩm có nguy cơ cháy và nguy cơ nổ nhỏ hoặc bắn tóe nhỏ hoặc cả hai, nhưng không nổ rộng.

Nhóm 1.4: Chất và vật phẩm có nguy cơ không đáng kể.

Nhóm 1.5: Chất không nhạy nhưng có nguy cơ nổ rộng.

Nhóm 1.6: Vật phẩm đặc biệt không nhạy, không có nguy cơ nổ rộng.

b) Loại 2. Khí;

Nhóm 2.1: Khí dễ cháy.

Nhóm 2.2: Khí không dễ cháy, không độc hại.

Nhóm 2.3: Khí độc hại.

c) Loại 3. Chất lỏng dễ cháy và chất nổ lỏng khử nhạy;

d) Loại 4;

Nhóm 4.1: Chất rắn dễ cháy, chất tự phản ứng và chất nổ rắn được ngâm trong chất lỏng hoặc bị khử nhạy.

Nhóm 4.2: Chất có khả năng tự bốc cháy.

Nhóm 4.3: Chất khi tiếp xúc với nước tạo ra khí dễ cháy.

đ) Loại 5;

Nhóm 5.1: Chất ôxi hóa.

Nhóm 5.2: Perôxít hữu cơ.

e) Loại 6;

Nhóm 6.1: Chất độc.

Nhóm 6.2: Chất gây nhiễm bệnh.

g) Loại 7: Chất phóng xạ;

h) Loại 8: Chất ăn mòn;

i) Loại 9: Chất và vật phẩm nguy hiểm khác.

2. Các bao bì, thùng chứa hàng hóa nguy hiểm chưa được làm sạch bên trong và bên ngoài sau khi dỡ hết hàng hóa nguy hiểm cũng được coi là hàng hóa nguy hiểm tương ứng.

Điều 46. Danh mục hàng hóa nguy hiểm

1. Danh mục hàng hóa nguy hiểm được phân theo loại, nhóm kèm theo mã số Liên hợp quốc và số hiệu nguy hiểm quy định tại Phụ lục III kèm theo Nghị định này.

2. Mức độ nguy hiểm của mỗi chất trong danh mục hàng hóa nguy hiểm được biểu thị bằng số hiệu nguy hiểm với một nhóm có 2 đến 3 chữ số quy định tại Phụ lục IV kèm theo Nghị định này.

Điều 47. Bao bì, thùng chứa, đóng gói hàng hóa nguy hiểm

1. Bao bì, thùng chứa và việc đóng gói hàng hóa nguy hiểm trong lãnh thổ Việt Nam phải tuân thủ theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật hoặc quy định của pháp luật chuyên ngành tương ứng với loại hàng hóa. Bao bì, thùng chứa và việc đóng gói đối với hàng hóa nguy hiểm nhập khẩu thực hiện theo khuyến cáo và yêu cầu của nhà sản xuất.

2. Trường hợp chưa có tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật hoặc quy định của pháp luật chuyên ngành hoặc tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật của quốc tế do bộ quản lý danh mục hàng hóa nguy hiểm công bố thì phải đáp ứng các yêu cầu tối thiểu sau:

a) Chất lượng bao bì, thùng chứa chịu được va chạm và chấn động trong quá trình vận chuyển, chuyển tiếp hàng hóa giữa các phương tiện và xếp dỡ vào kho;

b) Bao bì, thùng chứa phải bảo đảm không làm rò rỉ chất nguy hiểm trong quá trình vận chuyển hoặc khi vận chuyển với các tác động như rung lắc, thay đổi nhiệt độ, độ ẩm và áp suất;

c) Phía bên ngoài bao bì, thùng chứa phải bảo đảm sạch và không dính một loại hóa chất nguy hiểm nào;

d) Các phần của bao bì, thùng chứa có tiếp xúc với chất nguy hiểm phải bảo đảm yêu cầu không bị ảnh hưởng hay bị suy giảm chất lượng do tác động của chất nguy hiểm đóng bên trong; không làm ảnh hưởng đến thành phần, tính năng và tác dụng của hàng hóa nguy hiểm;

đ) Bao bì, thùng chứa hàng hóa nguy hiểm ở dạng lỏng phải bảo đảm không bị rò rỉ hay biến dạng vì sự tăng thể tích của các chất lỏng khi thay đổi nhiệt độ; có sức chịu đựng thích hợp với áp suất từ phía bên trong sinh ra trong quá trình vận chuyển; được thử độ rò rỉ trước khi xuất xưởng;

e) Bao bì, thùng chứa bên trong thuộc dạng dễ bị vỡ hoặc đâm thủng như thủy tinh, sành sứ hoặc một số loại nhựa phải được chèn cố định với lớp bao bì, thùng chứa bên ngoài bằng các loại vật liệu chèn, đệm giảm chấn động thích hợp;

g) Bao bì, thùng chứa các chất dễ bay hơi phải bảo đảm giữ chặt không bị bay hơi trong quá trình vận chuyển theo yêu cầu của nhà sản xuất;

h) Bao bì, thùng chứa hàng hóa nguy hiểm ở dạng hạt hay bột phải bảo đảm không bị rơi vãi trong quá trình xếp dỡ, vận chuyển.

Điều 48. Nhãn hàng hóa, biểu trưng nguy hiểm và báo hiệu nguy hiểm

1. Việc ghi nhãn hàng hóa nguy hiểm được thực hiện theo quy định của pháp luật về hóa chất và pháp luật về nhãn hàng hóa.

2. Phía ngoài mỗi bao bì, thùng chứa hàng hóa nguy hiểm có dán biểu trưng nguy hiểm, báo hiệu nguy hiểm ở vị trí dễ quan sát. Kích thước, ký hiệu, màu sắc biểu trưng nguy hiểm theo mẫu quy định tại Phụ lục V kèm theo Nghị định này.

3. Báo hiệu nguy hiểm hình chữ nhật, kích thước và màu sắc theo mẫu quy định tại Phụ lục V của Nghị định này. Vị trí dán báo hiệu nguy hiểm ở bên dưới biểu trưng nguy hiểm.

Điều 49. Yêu cầu đối với vận tải hàng hóa nguy hiểm

1. Tổ chức, cá nhân có liên quan đến vận tải hàng hóa thuộc danh mục hàng hóa nguy hiểm quy định tại Điều 46 Nghị định này ngoài việc thực hiện các quy định của pháp luật về đường sắt, còn phải tuân thủ các quy định pháp luật khác có liên quan.

2. Việc lập tàu, chạy tàu trong quá trình vận tải hàng hóa nguy hiểm phải tuân thủ quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, về tín hiệu giao thông đường sắt.

3. Người tham gia vận chuyển hàng hóa nguy hiểm phải được tập huấn và hoàn thành chương trình tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm theo quy định tại Điều 50 của Nghị định này.

4. Toa xe vận tải hàng hóa nguy hiểm phải phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và phù hợp với loại hàng hóa được vận tải

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

b) Toa xe vận tải hàng hóa nguy hiểm sau khi dỡ hết hàng hóa nguy hiểm thì bên vận tải có trách nhiệm tổ chức làm sạch theo đúng quy định, không gây ảnh hưởng đến đường sắt và môi trường. Trường hợp không tiếp tục vận chuyển loại hàng hóa đó thì bên vận tải phải có trách nhiệm bóc hoặc xóa biểu trưng nguy hiểm trên toa xe đó.

5. Ga có tác nghiệp xếp, dỡ hàng hóa nguy hiểm phải có nơi làm sạch toa xe vận tải hàng hóa nguy hiểm. Các chất thải, nước thải trong quá trình làm sạch phải được thu gom, xử lý, quản lý theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

Điều 50. Tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm

1. Tổ chức tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm

a) Người thuê vận tải hoặc người vận tải có trách nhiệm tổ chức tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm;

b) Hoạt động tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm được tổ chức riêng hoặc kết hợp với hoạt động tập huấn an toàn khác;

c) Người đã được tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm phải được tập huấn lại khi có sự thay đổi chủng loại hàng hóa nguy hiểm hoặc thay đổi vị trí làm việc.

2. Đối tượng phải được tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm gồm: Người điều khiển phương tiện, trực ban chạy tàu ga, trưởng tàu, nhân viên tổ đồn, nhân viên hóa vận, người áp tải, người thủ kho, người xếp dỡ.

3. Nội dung tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm

a) Tài liệu tập huấn do người thuê vận tải hoặc người vận tải thực hiện, nội dung tài liệu được biên soạn theo loại và nhóm loại quy định tại khoản 1 Điều 46 của Nghị định này;

b) Nội dung tập huấn gồm: tên hàng hóa nguy hiểm, tính chất nguy hiểm, phân loại và ghi nhãn; các nguy cơ gây mất an toàn trong quá trình bảo quản, xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa nguy hiểm; quy trình bảo quản, xếp dỡ, vận chuyển phù hợp với vị trí làm việc; quy định về an toàn hàng hóa nguy hiểm; các quy trình ứng phó sự cố.

4. Người tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm phải có trình độ đại học trở lên và có ít nhất 05 năm kinh nghiệm công tác phù hợp với chuyên ngành tập huấn.

5. Thời gian tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm: tối thiểu 16 giờ cho mỗi loại và nhóm hàng hóa nguy hiểm, bao gồm cả thời gian kiểm tra.

6. Đánh giá kết quả và lưu giữ hồ sơ tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm

a) Người thuê vận tải hoặc người vận tải hoặc đơn vị có chức năng tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm chịu trách nhiệm kiểm tra để đánh giá kết quả tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm;

b) Kiểm tra nội dung tập huấn: nội dung kiểm tra phải phù hợp với nội dung tập huấn. Thời gian kiểm tra tối đa là 02 giờ. Bài kiểm tra đạt yêu cầu phải đạt điểm trung bình trở lên;

c) Trong thời gian 07 ngày làm việc kể từ khi kết thúc tập huấn và kiểm tra kết quả tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm, tổ chức, cá nhân tổ chức tập huấn, kiểm tra ban hành quyết định công nhận kết quả kiểm tra và cấp giấy chứng nhận đã hoàn thành tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm;

d) Hồ sơ tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm gồm: nội dung tập huấn; người được tập huấn với các thông tin về họ tên, ngày tháng năm sinh, chức danh, vị trí làm việc, chữ ký xác nhận tham gia tập huấn; người tập huấn với các thông tin về họ tên, ngày tháng năm sinh, trình độ học vấn, chuyên ngành được đào tạo, kinh nghiệm công tác, kèm theo các tài liệu chứng minh; nội dung và kết quả kiểm tra tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm; quyết định công nhận kết quả kiểm tra tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm của tổ chức, cá nhân;

đ) Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm lưu giữ đầy đủ hồ sơ quy định tại điểm d khoản này trong thời gian 03 năm và xuất trình khi cơ quan quản lý nhà nước yêu cầu.

Điều 51. Xếp, dỡ, lưu kho hàng hóa nguy hiểm

1. Tổ chức, cá nhân xếp, dỡ hàng hóa nguy hiểm trên toa xe và lưu kho, bãi phải tuân thủ đúng hướng dẫn, chỉ dẫn về bảo quản, xếp, dỡ, vận chuyển của từng loại hàng hóa nguy hiểm hoặc trong thông báo của người thuê vận tải.

2. Việc xếp, dỡ hàng hóa nguy hiểm thực hiện theo hướng dẫn, chỉ dẫn của người thuê vận tải. Không xếp chung các loại hàng hóa có thể tác động lẫn nhau làm tăng mức độ nguy hiểm trong cùng một toa xe hoặc phương tiện chuyên dùng đường sắt. Đối với loại, nhóm hàng hóa nguy hiểm quy định phải xếp, dỡ, lưu giữ ở nơi riêng biệt thì việc xếp, dỡ phải thực hiện tại khu vực kho, bến bãi riêng biệt.

3. Việc lập tàu vận tải hàng hóa nguy hiểm phải thực hiện theo đúng quy định về vận chuyển loại, nhóm hàng đó và theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt.

4. Trường hợp vận tải hàng hóa nguy hiểm không quy định phải có người áp tải thì người vận tải thực hiện xếp, dỡ hàng hóa theo hướng dẫn, chỉ dẫn của người thuê vận tải.

Điều 52. Trách nhiệm của người trực tiếp liên quan đến vận tải hàng hóa nguy hiểm

1. Người trực tiếp vận tải hàng hóa nguy hiểm ngoài việc thực hiện các quy định của Luật Đường sắt và các quy định có liên quan trong Nghị định này, còn có trách nhiệm sau đây:

a) Thực hiện các chỉ dẫn ghi trong thông báo của người thuê vận tải hàng hóa nguy hiểm;

b) Khi phát hiện hàng hóa nguy hiểm có sự cố, đe dọa đến an toàn của người, phương tiện, môi trường và hàng hóa khác trong quá trình vận tải, khẩn trương thực hiện các biện pháp hạn chế hoặc loại trừ khả năng gây hại của hàng hóa nguy hiểm; lập biên bản, báo cáo Ủy ban nhân dân địa phương nơi gần nhất và các cơ quan liên quan xử lý; trường hợp vượt quá khả năng xử lý, phải báo cáo cấp trên và người thuê vận tải hàng hóa nguy hiểm để giải quyết kịp thời.

2. Ngoài các quy định tại khoản 1 Điều này nhân viên đường sắt trực tiếp liên quan đến vận tải hàng hóa nguy hiểm phải:

a) Lập hồ sơ hàng hóa nguy hiểm gồm giấy vận chuyển, sơ đồ xếp hàng và các giấy tờ có liên quan khác;

b) Thường xuyên hướng dẫn, giám sát việc xếp, dỡ hàng trên phương tiện, bảo quản hàng hóa nguy hiểm trong quá trình vận tải khi không có người áp tải hàng;

c) Khi phát hiện hàng hóa nguy hiểm có sự cố, đe dọa đến an toàn của người, phương tiện, môi trường và hàng hóa khác trong quá trình vận tải, khẩn trương thực hiện các biện pháp hạn chế hoặc loại trừ khả năng gây hại của hàng hóa nguy hiểm; lập biên bản, báo cáo Ủy ban nhân dân địa phương nơi gần nhất và các cơ quan liên quan xử lý; trường hợp vượt quá khả năng xử lý, phải báo cáo cấp trên và người thuê vận tải hàng hóa nguy hiểm để giải quyết kịp thời.

Điều 53. Trách nhiệm của người thuê vận tải hàng hóa nguy hiểm

Ngoài việc thực hiện các quy định của Luật Đường sắt và các quy định liên quan của Nghị định này, người thuê vận tải hàng hóa nguy hiểm còn có trách nhiệm sau:

1. Đóng gói đúng kích cỡ, khối lượng hàng và chất liệu bao bì, thùng chứa theo tiêu chuẩn kỹ thuật của từng loại hàng hóa nguy hiểm theo quy định.
2. Bao bì, thùng chứa ngoài phải có nhãn hàng hóa, có dán biểu trưng nguy hiểm, báo hiệu nguy hiểm theo quy định tại Điều 48 của Nghị định này.
3. Lập hồ sơ vận tải hàng hóa nguy hiểm gửi người vận tải hàng hóa nguy hiểm; hồ sơ bao gồm: giấy gửi hàng ghi rõ tên hàng hóa nguy hiểm, mã số, loại nhóm hàng, khối lượng tổng cộng, loại bao bì, số lượng bao gói, ngày sản xuất, nơi sản xuất; họ và tên, địa chỉ của người thuê vận tải và người nhận hàng.
4. Thông báo bằng văn bản cho người vận tải về những yêu cầu phải thực hiện trong quá trình vận tải, hướng dẫn xử lý trong trường hợp có tai nạn, sự cố kể cả trong trường hợp có người áp tải; chịu trách nhiệm về các tổn thất phát sinh do cung cấp chậm trễ, thiếu chính xác hoặc không hợp lệ các thông tin, tài liệu và chỉ dẫn.
5. Tổ chức hoặc thuê đơn vị tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm đối với người áp tải theo quy định tại Điều 50 của Nghị định này.
6. Cử người áp tải nếu hàng hóa nguy hiểm có yêu cầu phải áp tải theo quy định của cơ quan có thẩm quyền. Người áp tải hàng hóa nguy hiểm có trách nhiệm thường xuyên hướng dẫn, giám sát việc xếp, dỡ hàng hóa nguy hiểm trên toa xe; cùng người tham gia vận tải hàng hóa nguy hiểm bảo quản hàng để kịp thời xử lý khi có sự cố xảy ra trong quá trình vận tải.
7. Trang bị đầy đủ đồ bảo hộ theo quy định cho người tham gia vận tải hàng hóa nguy hiểm.
8. Mua hoặc ủy quyền cho người vận tải mua bảo hiểm hàng hóa nguy hiểm khi vận tải trên đường sắt theo quy định của pháp luật.

Điều 54. Trách nhiệm của doanh nghiệp vận tải hàng hóa nguy hiểm

Ngoài việc thực hiện quy định của Luật Đường sắt và các quy định liên quan của Nghị định này, doanh nghiệp vận tải hàng hóa nguy hiểm còn có trách nhiệm sau:

1. Bố trí toa xe phù hợp với loại hàng hóa nguy hiểm cần vận tải.

2. Kiểm tra hàng hóa bảo đảm an toàn trước khi thực hiện vận tải theo quy định.
3. Chấp hành đầy đủ thông báo của người thuê vận tải.
4. Thực hiện niêm yết biểu trưng nguy hiểm của loại, nhóm loại hàng hóa nguy hiểm đang vận tải theo quy định.
5. Phải làm sạch và bóc hoặc xóa biểu trưng nguy hiểm trên toa xe vận tải hàng hóa nguy hiểm sau khi dỡ hết hàng hóa nếu không tiếp tục vận tải loại hàng hóa đó.
6. Chỉ thực hiện vận tải hàng hóa nguy hiểm khi hàng hóa có đầy đủ thủ tục, hồ sơ hợp lệ, đóng gói bảo đảm an toàn vận tải.
7. Tổ chức tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm đối với người tham gia vận tải hàng hóa nguy hiểm theo quy định tại Điều 50 của Nghị định này.
8. Mua bảo hiểm theo quy định của pháp luật.

Điều 55. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các cấp khi xảy ra sự cố trong quá trình vận tải hàng hóa nguy hiểm

Khi nhận được thông báo có sự cố xảy ra trong quá trình vận tải hàng hóa nguy hiểm trên đường sắt, Ủy ban nhân dân các cấp nơi xảy ra sự cố có trách nhiệm thực hiện các biện pháp được áp dụng theo quy định của pháp luật về phòng thủ dân sự.

Điều 56. Vận tải hàng hóa nguy hiểm trong trường hợp đặc biệt

Việc vận tải hàng hóa nguy hiểm trong trường hợp đặc biệt được thực hiện theo quy định vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt tại Điều 42, Điều 43, Điều 44 và các quy định về vận tải hàng hóa nguy hiểm của Nghị định này.

Chương IV TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 57. Trách nhiệm của Bộ Xây dựng

1. Xử lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia sau khi tháo dỡ theo quy định của pháp luật.
2. Phối hợp Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đường sắt đi qua trong việc quản lý, sử dụng đất dành cho đường sắt theo quy định pháp luật.
3. Phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các bộ, ngành liên quan tuyên truyền, phổ biến, giáo dục và thực hiện các quy định pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.

4. Chỉ đạo, hướng dẫn các cơ quan, tổ chức trong việc quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật.

5. Xây dựng kế hoạch, tổ chức và kiểm tra thực hiện công tác phòng, chống và khắc phục hư hại của công trình đường sắt do sự cố thiên tai, địch họa gây ra.

6. Hằng năm, báo cáo Chính phủ kết quả 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 Đường sắt tại Mẫu số 02 của Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.

Điều 58. Trách nhiệm của Bộ Tài chính

1. Chủ trì, bố trí nguồn kinh phí để quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt quốc gia theo quy định của pháp luật.

2. Phối hợp với Bộ Xây dựng, tổng hợp báo cáo cấp thẩm quyền bố trí nguồn vốn ngân sách nhà nước để thực hiện việc thu hẹp, giảm, xóa bỏ các đường ngang không phù hợp với quy định tại Nghị định này.

3. Bố trí nguồn vốn ngân sách để hỗ trợ cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong trường hợp vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, vận tải phục vụ an sinh xã hội theo quy định của Nghị định này.

Điều 59. Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng

1. Có ý kiến đối với việc tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quy định tại Điều 8 Nghị định này trong trường hợp tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt có ảnh hưởng đến bí mật quốc phòng, an ninh, chủ quyền, lợi ích quốc gia.

2. Thực hiện trách nhiệm theo quy định tại Điều 56 Nghị định này trong việc vận tải hàng hóa nguy hiểm trong trường hợp đặc biệt phục vụ nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh.

Điều 60. Trách nhiệm của Bộ Công an

1. Chỉ đạo, hướng dẫn lực lượng Công an kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường sắt; phòng ngừa, phát hiện, đấu tranh, ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật, các loại tội phạm và phòng chống khủng bố trong hoạt động đường sắt; điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo thẩm quyền.

2. Chủ trì phối hợp với Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, doanh nghiệp đường sắt, tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật về bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn phòng chống cháy nổ, cứu hộ cứu nạn trong hoạt động đường sắt.

3. Chỉ đạo Công an các đơn vị, địa phương bố trí lực lượng tham gia tổ công tác liên ngành trong việc xử lý, xóa bỏ các lối đi tự mở theo quy định.

4. Phối hợp với Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo quy định pháp luật.

Điều 61. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh

1. Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng trong việc chỉ đạo tổ chức lập hồ sơ các lối đi tự mở đang tồn tại trên đường sắt quốc gia hiện hữu theo quy định của Nghị định này và đảm bảo trật tự an toàn giao thông tại các điểm giao nhau giữa đường bộ và đường sắt trên đường sắt quốc gia.

2. Tổ chức quản lý và xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt quy định tại Mục 6 Chương II Nghị định này.

3. Hằng năm, phối hợp với Bộ Xây dựng báo cáo Chính phủ kết quả 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 Đường sắt tại Mẫu số 02 của Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.

4. Chỉ đạo thực hiện quy định về quản lý, bảo vệ đất dành cho đường sắt thuộc phạm vi quản lý; chỉ đạo, hướng dẫn và kiểm tra đối với cơ quan quản lý có liên quan thuộc phạm vi quản lý trong việc quản lý đất dành cho đường sắt.

5. Tổ chức quản lý, xử lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật.

6. Tổ chức quản lý, bảo vệ đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt theo quy định của Luật Đường sắt và các quy định của pháp luật về đất đai.

7. Bố trí ngân sách địa phương để quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật.

8. Phối hợp với cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt theo quy định của Điều 21 và Điều 22 của Nghị định này.

9. Kiểm tra, thanh tra, giải quyết các khiếu nại tố cáo liên quan đến quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt trên địa bàn tỉnh theo quy định của pháp luật.

Điều 62. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp xã

1. Trực tiếp quản lý, bảo vệ, thực hiện các biện pháp ngăn chặn và xử lý kịp thời các hành vi lấn chiếm đất dành cho đường sắt thuộc phạm vi quản lý theo phân cấp của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.

2. Chủ trì giải quyết tranh chấp, khiếu nại, tố cáo liên quan đến quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt thuộc phạm vi quản lý theo quy định của pháp luật.

3. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã có đường sắt đi qua chịu trách nhiệm khi để xảy ra phát sinh lỗi đi tự mở qua đường sắt quốc gia và đất dành cho đường sắt bị lấn, chiếm, sử dụng trái phép.

4. Thực hiện các biện pháp quản lý, bảo vệ, phòng ngừa, ngăn chặn, xử lý vi phạm, giải tỏa vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt trong phạm vi quản lý.

5. Phối hợp với cơ quan, tổ chức được giao quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức rà soát, thống kê, phân loại các công trình để tổ chức thực hiện theo quy định.

6. Phối hợp với cơ quan được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, cơ quan liên quan trong việc bảo vệ, giải tỏa vi phạm trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt.

Điều 63. Trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Sử dụng đất dành cho đường sắt đúng mục đích theo quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Thực hiện chế độ báo cáo về công tác bảo vệ, sử dụng đất dành cho đường sắt theo quy định của pháp luật đất đai và quy định tại Mẫu số 01 của Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.

3. Chủ trì hoặc phối hợp thực hiện thống kê lập danh mục quản lý đối với các đường ngang trên đường sắt quốc gia không phù hợp với quy định của Luật Đường sắt; các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt; các lỗi đi tự mở qua đường sắt trên đường sắt quốc gia.

4. Hằng năm, có trách nhiệm báo cáo cơ quan nhà nước có thẩm quyền kết quả 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 Đường sắt tại Mẫu số 02 của Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.

5. Tổ chức quản lý, bảo vệ đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt theo quy định của Luật Đường sắt và các quy định của pháp luật về đất đai.

Chương V

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 64. Sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều của các nghị định có liên quan

1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07 tháng 5 năm 2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Quy hoạch, được sửa đổi, bổ sung theo Nghị định số 58/2023/NĐ-CP ngày 12 tháng 8 năm 2023 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07 tháng 5 năm 2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Quy hoạch, Nghị định số 102/2024/NĐ-CP ngày 30 tháng 7 năm 2024 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai, Nghị định số 22/2025/NĐ-CP ngày 11 tháng 02 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 37/2019/NĐ-CP ngày 07 tháng 5 năm 2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Quy hoạch đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị định số 58/2023/NĐ-CP ngày 12 tháng 8 năm 2023 của Chính phủ:

a) Sửa đổi, bổ sung điểm c khoản 2 Điều 8 như sau:

"c) Quyết định phê duyệt theo thẩm quyền nhiệm vụ lập quy hoạch ngành quốc gia;"

b) Sửa đổi, bổ sung điểm d khoản 2 Điều 8 như sau:

"d) Quyết định theo thẩm quyền việc lựa chọn tổ chức tư vấn lập quy hoạch ngành quốc gia trong trường hợp không có tổ chức tư vấn đáp ứng điều kiện về mặt năng lực chuyên môn quy định tại Điều 4 Nghị định này;"

c) Sửa đổi, bổ sung điểm h khoản 2 Điều 8 như sau:

"h) Quyết định phê duyệt theo thẩm quyền quy hoạch ngành quốc gia; chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu, tài liệu, hệ thống sơ đồ, bản đồ và cơ sở dữ liệu trong hồ sơ quy hoạch, bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật về bí mật nhà nước và pháp luật có liên quan khác;"

d) Sửa đổi, bổ sung điểm c khoản 1 Điều 18 như sau:

"c) Bộ, cơ quan ngang bộ được phân công tổ chức lập quy hoạch ngành quốc gia thành lập Hội đồng thẩm định và phân công cơ quan thường trực Hội đồng thẩm định nhiệm vụ lập quy hoạch ngành quốc gia;"

đ) Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 4 Điều 18 như sau:

"b) Dự thảo Nghị quyết của Chính phủ đối với nhiệm vụ lập quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch không gian biển quốc gia, quy hoạch sử dụng đất quốc gia; dự thảo Quyết định của người có thẩm quyền đối với nhiệm vụ lập quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh;"

e) Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 1 Điều 19 như sau:

"b) Dự thảo Nghị quyết của Chính phủ đối với nhiệm vụ lập quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch không gian biển quốc gia, quy hoạch sử dụng đất quốc gia; dự thảo Quyết định của người có thẩm quyền đối với nhiệm vụ lập quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh;"

g) Sửa đổi, bổ sung tên khoản 2 Điều 19 như sau:

"2. Nghị quyết của Chính phủ, Quyết định của người có thẩm quyền phê duyệt nhiệm vụ lập quy hoạch gồm những nội dung chủ yếu sau đây:"

2. Sửa đổi, bổ sung một số khoản, điều của Nghị định số 56/2019/NĐ-CP ngày 24 tháng 6 năm 2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều liên quan đến lĩnh vực giao thông vận tải trong Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch, được sửa đổi, bổ sung theo Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ và Điều 77 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ:

a) Sửa đổi khoản 1 Điều 13 như sau:

"1. Nội dung chủ yếu của quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ, quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước, quy hoạch vùng đất, vùng nước cảng biển, quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn, thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều 1, khoản 6, khoản 10 Điều 2 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch.";

b) Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 21 như sau:

"1. Thẩm quyền phê duyệt quy hoạch được quy định tại khoản 2 Điều 1, khoản 5, khoản 6, khoản 10 Điều 2 Luật sửa đổi, bổ sung một số Điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch và điểm b khoản 2 Điều 19 Luật Đường sắt."

3. Sửa đổi, bổ sung tiểu mục 3 mục I Biểu 02 Phụ lục I của Nghị định số 32/2019/NĐ-CP ngày 10 tháng 4 năm 2019 của Chính phủ quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên, được sửa đổi, bổ sung theo Nghị định số 125/2025/NĐ-CP ngày 14 tháng 6 năm 2025 của Chính phủ quy định về phân định thẩm quyền của chính quyền địa phương 02 cấp trong lĩnh vực quản lý của Bộ Tài chính, Nghị định số 214/2025/NĐ-CP ngày 04 tháng 8 năm 2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà thầu như sau:

"3. Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; vận tải phục vụ nhiệm vụ an sinh xã hội."

4. Bãi bỏ khoản 6 của Điều 44 Nghị định số 105/2025/NĐ-CP ngày 15 tháng 5 năm 2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ.

5. Bãi bỏ Điều 24 của Nghị định số 140/2025/NĐ-CP ngày 12 tháng 6 năm 2025 của Chính phủ quy định về phân định thẩm quyền của chính quyền địa phương 02 cấp trong lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng.

6. Bãi bỏ Điều 32, Điều 33 của Nghị định số 144/2025/NĐ-CP ngày 12 tháng 6 năm 2025 của Chính phủ quy định về phân quyền, phân cấp trong lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng.

7. Bãi bỏ mục 12 phần IV Phụ lục V Nghị định số 85/2024/NĐ-CP ngày 10 tháng 7 năm 2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Giá.

Điều 65. Hiệu lực thi hành

1. Nghị định này có hiệu lực kể từ ngày ký.
2. Các nghị định sau hết hiệu lực kể từ ngày nghị định này có hiệu lực thi hành:
 - a) Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16 tháng 4 năm 2018 của Chính phủ quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt;
 - b) Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt;
 - c) Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt;
 - d) Nghị định số 91/2023/NĐ-CP ngày 14 tháng 12 năm 2023 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ.
3. Các văn bản quy phạm pháp luật dẫn chiếu trong Nghị định này khi được sửa đổi, bổ sung, thay thế thì nội dung dẫn chiếu trong Nghị định này cũng được điều chỉnh và thực hiện theo văn bản quy phạm pháp luật sửa đổi, bổ sung, thay thế.

Điều 66. Quy định chuyển tiếp

1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt thành lập trước thời điểm Nghị định này có hiệu lực thi tiếp tục áp dụng các điều kiện kinh doanh được quy định tại Điều 20, Điều 21 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều Luật Đường sắt. Trong thời hạn 24 tháng kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải đáp ứng đầy đủ các điều kiện kinh doanh theo quy định của Nghị định này.

2. Dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đã được phê duyệt dự án trước thời điểm Nghị định này có hiệu lực, việc xác định phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt quy định tại mục 3 Chương II Nghị định này thì được tiếp tục thực hiện theo quy định tại Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16 tháng 4 năm 2018 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán nhà nước;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan trung ương của các tổ chức chính trị - xã hội;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: VT, CN (2). **70**

TM. CHÍNH PHỦ
KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG



Trần Hồng Hà