

Số: 364/CĐSVN-PCTT

Hà Nội, ngày 25 tháng 02 năm 2026

V/v triển khai các văn bản hướng dẫn
thi hành Luật Đường sắt 2025

Kính gửi:

- Ủy ban nhân dân các tỉnh/thành phố: TP. Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, TP. Hải Phòng, TP. Huế, TP. Đà Nẵng, Lào Cai, Phú Thọ, Bắc Ninh, Hưng Yên, Thái Nguyên, Lạng Sơn, Quảng Ninh, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Trị, Quảng Ngãi, Gia Lai, Đắk Lắk, Khánh Hòa, Lâm Đồng, Đồng Nai;
- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;
- Công ty TNHH Một thành viên Apatit Việt Nam;
- Công ty Than Núi Hồng;
- Công ty Tuyển than Cửa Ông;
- Công ty Kho vận Đá Bạc.

Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 được Quốc hội khoá XV thông qua ngày 27/6/2025. Triển khai thực hiện Luật, Chính phủ, Bộ Xây dựng đã ban hành các văn bản hướng dẫn gồm:

- Nghị định số 04/2026/NĐ-CP ngày 10/01/2026 của Chính phủ quy định việc giao nhiệm vụ, đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ, đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt.
- Nghị định số 16/2026/NĐ-CP ngày 14/01/2026 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Đường sắt.
- Thông tư số 33/2025/TT-BXD ngày 14/11/2025 của Bộ Xây dựng quy định về quản lý, khai thác vận tải đường sắt.
- Thông tư số 34/2025/TT-BXD ngày 14/11/2025 của Bộ Xây dựng quy định về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt.
- Thông tư số 44/2025/TT-BXD ngày 09/12/2025 của Bộ Xây dựng ban hành các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt.

Trên cơ sở quy định của các văn bản quy phạm pháp luật nêu trên, Cục Đường sắt Việt Nam trân trọng đề nghị:

1. UBND các tỉnh/thành phố có đường sắt đi qua chỉ đạo các cơ quan chuyên môn trực thuộc tổ chức phổ biến và triển khai thực hiện đến các công chức, viên chức, doanh nghiệp và nhân dân trên địa bàn quản lý về các quy định mới của các văn bản hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt 2025 và các nhiệm vụ được phân cấp, phân quyền, phân định thẩm quyền.

2. Các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt

- Đẩy mạnh công tác tuyên truyền và triển khai thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt 2025, đặc biệt các quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt trên các phương tiện thông tin đại chúng cho mọi người dân được biết, chú trọng khu vực người dân sinh sống dọc hai bên đường sắt có tình hình phức tạp, khu vực đường ngang, lối đi tự mở có mật độ tham gia giao thông cao.

- Phối hợp với UBND các cấp trong công tác tuyên truyền và triển khai thực hiện, lưu ý đối với các quy định trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt, phục vụ tốt người tham gia giao thông và hành khách đi tàu.

(gửi kèm theo văn bản này Phụ lục những nội dung cơ bản của các văn bản hướng dẫn)

Đề nghị Quý Ủy ban, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt phối hợp tổ chức phổ biến, tuyên truyền các quy định của pháp luật về đường sắt đến các tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt.

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Cục trưởng (để b/c);
- Các đơn vị thuộc Cục;
- Lưu: VT, PCTT.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**

Nguyễn Tiến Thịnh

Phụ lục
NỘI DUNG MỚI TẠI CÁC VĂN BẢN HƯỚNG DẪN
LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2025

(Kèm theo Văn bản số: 364 /CĐSVN-PCTT ngày 25 /02/2026 của Cục ĐSVN)

I. Nghị định số 04/2026/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2026 của Chính phủ quy định việc giao nhiệm vụ, đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ, đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt.

1. Về bố cục của Nghị định

Nghị định được kết cấu thành 03 chương với tổng số 11 Điều, cụ thể như sau:

- Chương I. Quy định chung (từ Điều 1 đến Điều 4): Quy định về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, giải thích từ ngữ.

- Chương II. Tiêu chí lựa chọn nhà cung cấp; nội dung, trình tự giao nhiệm vụ, đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt (từ Điều 5 đến Điều 7): Quy định tiêu chí, nội dung giao nhiệm vụ, đặt hàng và trình tự thực hiện giao nhiệm vụ, đặt hàng.

- Chương III. Tổ chức thực hiện (từ Điều 8 đến Điều 11): Quy định về trách nhiệm của cơ quan giao nhiệm vụ, đặt hàng; trách nhiệm của nhà cung cấp; trách nhiệm của các cơ quan liên quan và hiệu lực thi hành.

2. Những điểm mới của Nghị định

Đây là Nghị định ban hành mới, thể chế hóa đầy đủ chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước tại Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương, Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị, Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị, Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Ban Chấp hành Trung ương, Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Ban Chấp hành Trung ương, Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội, Nghị quyết số 198/2025/QH15 ngày 17/5/2025 của Quốc hội đề xuất quy định về giao nhiệm vụ, đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ, đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt, cụ thể như sau:

- Về dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt: Nội dung này được thể chế hóa tại Điều 4 và Phụ lục I Nghị định. Danh mục dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt được giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp nhà nước hoặc đặt hàng cho tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam gồm 02 nhóm: (i) Nhóm I (Dịch vụ công nghiệp đường sắt); (ii) Nhóm II (Hàng hóa công nghiệp đường sắt).

- Về tiêu chí lựa chọn nhà cung cấp: Nội dung này được thể chế hóa tại Điều 5 Nghị định. Nghị định quy định 08 tiêu chí đối với nhà cung cấp, gồm: (i) Có chức năng, nhiệm vụ (đối với tổ chức) hoặc đăng ký ngành nghề kinh doanh, giấy phép hoạt động (đối với doanh nghiệp); (ii) Không đang trong quá trình thực

hiện thủ tục giải thể hoặc bị thu hồi giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp; không thuộc trường hợp mất khả năng thanh toán theo quy định của pháp luật về phá sản; (iii) Về năng lực tài chính; (iv) Về cơ sở vật chất; (v) Về năng lực nhân sự; (vi) Về năng lực, kinh nghiệm thực hiện nhiệm vụ; (vii) Về chất lượng sản phẩm; (viii) Về chi phí và giá cả.

- Về nội dung giao nhiệm vụ, đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt: Nội dung này được quy định tại Điều 6 Nghị định, bao gồm: (i) Việc giao nhiệm vụ, đặt hàng được thực hiện bằng quyết định giao nhiệm vụ (Mẫu số 01 Phụ lục II) hoặc hợp đồng đặt hàng (theo Mẫu số 02 Phụ lục II kèm theo Nghị định này); (ii) Nội dung giao nhiệm vụ; (iii) Nội dung đặt hàng.

- Về trình tự giao nhiệm vụ, đặt hàng: Nội dung này quy định tại Điều 7 Nghị định. Trong đó đề xuất quy định đơn giản hóa tối đa về trình tự, thủ tục thực hiện lựa chọn nhà cung cấp.

- Về trách nhiệm, quyền hạn của cơ quan giao nhiệm vụ, đặt hàng: Nội dung này được quy định tại Điều 8 của Nghị định.

- Về quyền và trách nhiệm của nhà cung cấp: Nội dung này được quy định tại Điều 9 của Nghị định.

- Về trách nhiệm của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh: Nội dung này được quy định tại Điều 10 của Nghị định.

- Về hiệu lực thi hành: Nội dung này được thể chế hóa tại Điều 11 của Nghị định.

II. Nghị định số 16/2026/NĐ-CP ngày 14 tháng 01 năm 2026 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Đường sắt.

1. Về bố cục của Nghị định

Nghị định, gồm 05 Chương, 66 Điều và 05 Phụ lục:

- Chương I - Quy định chung, gồm 05 Điều (từ Điều 1 đến Điều 5);
- Chương II - Kết cấu hạ tầng đường sắt, gồm 29 Điều (từ Điều 6 đến Điều 34);
- Chương III - Vận tải đường sắt, gồm 22 Điều (từ Điều 35 đến Điều 56);
- Chương IV - Tổ chức thực hiện, gồm 07 Điều (từ Điều 57 đến Điều 63);
- Chương V - Điều khoản thi hành, gồm 03 Điều (từ Điều 64 đến Điều 66).

2. Những điểm mới của Nghị định

a) Nội dung sửa đổi

- Sửa đổi, bổ sung quy định về đặt tên, đổi tên, tháo dỡ tuyến, ga đường sắt bảo đảm rõ ràng, đáp ứng yêu cầu phân cấp, phân quyền, cắt giảm thủ tục hành chính và phù hợp với thực tiễn. Theo đó, Nghị định quy định cụ thể nguyên tắc, thẩm quyền đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt; các trường hợp và thẩm quyền tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt (Điều 6, Điều 9 Nghị định).

- Sửa đổi, bổ sung các quy định về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt cho phù hợp với thực tiễn hiện nay khi

nước ta đang đầu tư xây dựng nhiều dự án đường sắt có công nghệ khác nhau và mỗi dự án áp dụng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật khác nhau. Theo đó, Nghị định đã quy định các công trình đường sắt xây dựng mới thì phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn đường sắt được thực hiện theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho dự án, công trình (Điều 13, Điều 14, Điều 15, Điều 19 Nghị định).

- Sửa đổi, bổ sung quy định về xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt bảo đảm phù hợp với quy định tại khoản 3 Điều 44 Luật Đường sắt. Nghị định đã quy định cụ thể các công trình được phép xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt; quy định yêu cầu đối với việc 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 và đường sắt chuyên dùng trong trường hợp không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt (Điều 24, Điều 25 Nghị định).

- Sửa đổi, bổ sung quy định về điều kiện kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt theo hướng mở rộng các điều kiện về tổ chức bộ máy, nhân lực để thu hút các nhà đầu tư tham gia kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt trên cơ sở nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế và phù hợp với thực tiễn (Điều 26, Điều 35 Nghị định).

- Sửa đổi, bổ sung quy định về vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt, lộ trình để tiếp tục xử lý các vị trí nguy hiểm này. Nghị định đã xác định cụ thể vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt là điểm đen tai nạn giao thông đường sắt, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt và đường ngang nguy hiểm; quy định trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị trong việc quản lý, thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt để phù hợp với quy định tại điểm d khoản 3 Điều 55 Luật Đường sắt 2025 và mô hình chính quyền địa phương 2 cấp hiện nay, bảo đảm tính chủ động tổ chức triển khai thực hiện. Đồng thời quy định cụ thể lộ trình để tiếp tục xử lý các vị trí nguy hiểm đối với giao thông vận tải đường sắt và vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia (giai đoạn từ năm 2026 đến 2030) cho phù hợp với điều kiện thực tiễn (từ Điều 28 đến Điều 34 Nghị định).

- Sửa đổi, bổ sung quy định về đối tượng được giảm giá vé, thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội. Nghị định đã sửa đổi quy định về đối tượng được giảm giá vé cho phù hợp với pháp luật về người có công với cách mạng (Điều 39 Nghị định); đồng thời, sửa đổi quy định về hỗ trợ giá vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội được quy định tại Nghị định số 65/2018/NĐ-CP theo hướng các Bộ, ngành, địa phương khi có nhu cầu vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt có văn bản yêu cầu doanh nghiệp kinh doanh vận tải thực hiện và đặt hàng với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt để thực hiện nhiệm vụ an sinh xã hội phải để bảo đảm linh hoạt trong việc tổ chức vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội (Điều 42, Điều 43, Điều 44 Nghị định).

- Sửa đổi, bổ sung quy định về phân loại, danh mục và vận tải hàng hóa

nguy hiểm theo hướng quy định rõ ràng, cụ thể hơn và tương đồng với lĩnh vực đường bộ, đường thủy nội địa quy định tại Nghị định số 34/2024/NĐ-CP, Nghị định số 161/2024/NĐ-CP và phù hợp với pháp luật về phòng thủ dân sự khi xảy ra sự cố vận tải hàng nguy hiểm (từ Điều 45 đến Điều 56 Nghị định).

b) Nội dung bổ sung

- Bổ sung quy định về quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt. Nghị định đã bổ sung quy định cụ thể về những nội dung chủ yếu của quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt; đồng thời quy định việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá, điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch, pháp luật về đường sắt (Điều 4 Nghị định).

- Bổ sung các quy định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, ga đường sắt. Nghị định đã bổ sung quy định việc đưa vào khai thác, tuyến, ga đường sắt phải được nghiệm thu, bàn giao công trình xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng và phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống theo quy định của pháp luật về đường sắt; quy định một số trường hợp khi dừng khai thác. Đồng thời, quy định rõ thẩm quyền đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, ga đường sắt trên đường sắt do chủ sở hữu, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quyết định (Điều 7, Điều 8 Nghị định).

- Bổ sung quy định 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. Nghị định đã quy định rõ trách nhiệm của các chủ thể trong công tác 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 để bảo đảm phù hợp với Điều 21, Điều 42 Luật Đường sắt 2025. Đồng thời, tạo cơ sở pháp lý cho việc triển khai công tác quản lý, bảo trì cầu chung giữa đường sắt và đường bộ (Điều 10, Điều 11, Điều 12 Nghị định).

- Bổ sung quy định về kinh doanh vận tải đường sắt. Nghị định đã quy định cụ thể quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, hành khách, người thuê vận tải nhằm cụ thể hoá quy định tại khoản 8 Điều 46, khoản 7 Điều 49 Luật Đường sắt trên cơ sở kế thừa quy định tại Điều 51, Điều 53, Điều 60, Điều 61 Luật Đường sắt 2017 và có chỉnh lý cho phù hợp với thực tế hiện nay (Điều 27, Điều 36, Điều 37, Điều 38 Nghị định).

c) Nội dung lược bỏ

- Lược bỏ Điều 17 và Phụ lục III của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP quy định về Danh mục phụ kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị chuyên dùng cho đường sắt do tại khoản 2 Điều 36 Luật Đường sắt 2025 đã giao Thủ tướng Chính phủ quyết định bổ sung sản phẩm, hàng hóa công nghiệp đường sắt gồm: phương tiện giao thông đường sắt, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt, ray, ghi, phụ kiện liên kết và phụ tùng, vật tư, thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển.

- Lược bỏ Điều 18, Điều 19 của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP do tại khoản 1, khoản 4 Điều 47 Luật Đường sắt 2025 đã giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định về niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt.

- Lược bỏ quy định về đường sắt giao nhau với đường bộ từ cấp III trở lên; đường sắt giao nhau với đường bộ đô thị; đường sắt có tốc độ thiết kế 100 km/h trở lên giao nhau với đường bộ; đường sắt đô thị giao nhau với đường bộ; đường sắt có tốc độ thiết kế nhỏ hơn 100 km/giờ giao nhau với đường bộ; đường sắt giao nhau với đường bộ từ cấp IV trở xuống được quy định tại Điều 11, Điều 12 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP do tại khoản 2 Điều 16 Luật Đường sắt 2025 đã giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định nội dung này.

- Lược bỏ quy định phải được cấp có thẩm quyền chấp thuận trước khi thực hiện cải tạo, nâng cấp công trình vi phạm phạm vi bảo vệ công trình đường sắt được quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 9, khoản 4 và khoản 6 Điều 10, khoản 1 và điểm c khoản 2 Điều 11, điểm d khoản 1 Điều 13, Điều 14; quy định chấp thuận việc xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt quy định tại khoản 1 Điều 26; quy định chấp thuận xây dựng công trình cột ăng ten viễn thông, đường dây thông tin, đường dây tải điện ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt tại điểm đ khoản 1 Điều 8 của Nghị định số 56/2018/NĐ-CP nhằm tránh phát sinh thủ tục hành chính, đáp ứng được yêu cầu của Chính phủ tại Nghị quyết 66/NQ-CP.

- Lược bỏ quy định phạm vi bảo vệ phía dưới mặt đất của công trình đường sắt quy định tại Điều 14 Nghị định số 56/2018/NĐ-CP do nội dung này đã được quy định tại khoản 5 Điều 44 Luật Đường sắt.

- Lược bỏ Điều 22 của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP quy định về điều kiện kinh doanh đường sắt đô thị do Luật Đường sắt 2025 đã bỏ quy định kinh doanh đường sắt đô thị là ngành nghề kinh doanh có điều kiện.

- Lược bỏ các quy định về các trường hợp được hỗ trợ và quy trình, thủ tục hỗ trợ thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội được quy định tại Điều 44 của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP.

- Lược bỏ quy định về hợp đồng vận tải hàng nguy hiểm được quy định tại Điều 35 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP do nội dung này đã không còn quy định trong Luật Đường sắt 2025.

- Lược bỏ quy định về toa xe vận tải hàng nguy hiểm và ga xếp, ga dỡ hàng nguy hiểm được quy định tại Điều 42 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP tại khoản 3 Điều 15 và khoản 1 Điều 47 Luật Đường sắt đã giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định nội dung này.

d) Nội dung cắt giảm, đơn giản hoá thủ tục hành chính

- Bãi bỏ thủ tục hành chính đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt quốc gia quy định tại Điều 5 Nghị định số 56/2018/NĐ-CP.

- Bãi bỏ thủ tục hành chính chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 12 và Phụ lục I, Phụ lục II của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP.

- Bãi bỏ quy định về cấp giấy phép vận chuyển hàng nguy hiểm được quy định tại Điều 40, Điều 41 và Phụ lục V được quy định tại Nghị định số 65/2018/NĐ-CP bảo đảm đồng bộ, thống nhất với pháp luật về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ, năng lượng hạt nhân và hoá chất.

đ) Nội dung phân quyền, phân cấp

- Phân cấp từ Thủ tướng Chính phủ cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia được quy định tại khoản 2 Điều 7 Nghị định số 56/2018/NĐ-CP (điểm a khoản 3 Điều 9 Nghị định).

- Phân cấp từ Thủ tướng Chính phủ cho Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt địa phương được quy định tại khoản 2 Điều 8 Nghị định số 56/2018/NĐ-CP (điểm b khoản 3 Điều 9 Nghị định).

- Nghị định đã chỉnh lý việc phân cấp quyết định vận tải hàng nguy hiểm trong trường hợp đặc biệt (phòng, chống dịch bệnh, thiên tai, địch họa, phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh...) theo hướng giao các Bộ, cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có văn bản yêu cầu doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt thực hiện như đối với vận tải trong trường hợp đặc biệt được quy định tại Điều 30 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP để bảo đảm tính kịp thời khi thực hiện (điểm a khoản 1 Điều 42, Điều 63 Nghị định).

III. Thông tư số 33/2025/TT-BXD ngày 14/11/2025 của Bộ Xây dựng quy định về quản lý, khai thác vận tải đường sắt

1. Bố cục của Thông tư

Thông tư, gồm 07 Chương, 204 Điều, cụ thể như sau:

Chương I - Quy định chung (từ Điều 1 đến Điều 3);

Chương II - Phương tiện giao thông đường sắt (từ Điều 4 đến Điều 36);

Chương III - Nhân viên đường sắt (từ Điều 37 đến Điều 80);

Chương IV - Vận tải hành khách, hành lý, hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dụng có nối ray với đường sắt quốc gia (từ Điều 81 đến Điều 160)

Chương V - Giả quyết tai nạn giao thông đường sắt (161 đến Điều 181)

Chương VI - Chế độ báo cáo (từ Điều 182 đến Điều 185);

Chương VII - Tổ chức thực hiện (từ Điều 186 đến Điều 204).

2. Những điểm mới của Thông tư

2.1. Về đăng kiểm phương tiện

a) Bổ sung thuật ngữ “Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt” theo quy định tại Điều 47 Luật Đường sắt 2025.

b) Cập nhật lại phạm vi điều chỉnh để phù hợp với quy định của Luật Đường

sắt 2025 về việc phân loại hệ thống đường sắt Việt Nam, gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng.

c) Về thủ tục hành chính:

- Cắt giảm thời gian tiếp nhận, kiểm tra thành phần, nội dung hồ sơ đăng ký kiểm tra đối với toa xe đường sắt đô thị sản xuất lắp ráp và nhập khẩu từ 40 ngày xuống còn 25 ngày để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của Doanh nghiệp.

- Cắt giảm các quy định về kiểm tra, chứng nhận đối với thiết bị tín hiệu đuôi tàu và bộ trục bánh xe để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của Doanh nghiệp.

d) Tách bạch và làm rõ nhiệm vụ của Cục Đăng kiểm Việt Nam và Cơ quan kiểm tra theo đề án sắp xếp, tổ chức lại Cục Đăng kiểm Việt Nam đã được cấp có thẩm quyền thống nhất về chủ trương.

2.2. Về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt

a) Về giải thích từ ngữ: Sửa đổi, bổ sung quy giải thích từ ngữ về phương tiện chuyên dùng đường sắt bảo đảm phù hợp với quy định tại khoản 20 Điều 3 Luật Đường sắt: *“là ô tô ray, goòng máy, cần trục, máy chèn đường, máy kiểm tra đường, phương tiện khác không phải đầu máy hoặc toa xe, dùng để vận chuyển người, vật tư, thiết bị phục vụ cứu viện, cứu nạn, phòng chống khắc phục hậu quả thiên tai; kiểm tra, thi công, bảo trì, sửa chữa công trình đường sắt”*

b) Về số đăng ký phương tiện: Sửa đổi, bổ sung quy định về ký hiệu số đăng ký phương tiện có tên viết tắt *hoặc tên giao dịch quốc tế của doanh nghiệp* để phù hợp với Giấy đăng ký của doanh nghiệp do cơ quan có thẩm quyền cấp.

c) Về thủ tục hành chính:

- Đối với thủ tục cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện: Sửa đổi, bổ sung quy định về hồ sơ cấp giấy đăng ký phương tiện: *“Hợp đồng mua bán, đóng mới, lắp ráp, cho, tặng...”*, để bảo đảm đầy đủ các trường hợp đăng ký phương tiện lần đầu, tạo điều kiện thuận lợi cho chủ sở hữu khi làm thủ tục đăng ký phương tiện giao thông đường sắt chỉ cần nộp một trong các hồ sơ đã quy định.

- Đối với thủ tục cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện: Sửa đổi, bổ sung quy định về hồ sơ cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện: *“quyết định điều chuyển phương tiện hoặc giấy xác nhận điều chuyển phương tiện của chủ sở hữu; giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp hoặc mã số doanh nghiệp (nếu chủ sở hữu đổi tên)...”*, để tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp khi đã chuyển các phương tiện đã qua một lần chủ sở hữu phương tiện, nhưng vẫn tồn tại một số phương tiện chưa có nhu cầu sử dụng vận chưa làm thủ tục cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện GTĐS tại thời điểm thay đổi chủ sở hữu.

- Cắt giảm thủ tục hành chính thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt để tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp không phải thực hiện các thủ tục hành chính này.

d) Về phân cấp

- Cục Đường sắt Việt Nam cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện trên đường sắt quốc gia.

- Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng

2.3. Về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt

a) Sửa đổi, bổ sung quy định về niên hạn:

+ Đối với đầu máy, toa xe chở khách: từ 40 năm lên không quá 60 năm.

+ Đối với toa xe chở hàng: từ 45 năm lên không quá 65 năm.

b) Về phương tiện không áp dụng niên hạn: bổ sung mới “*toa xe thành cao mở đáy chở đá (Hmđ)*” đây là các toa xe chỉ chở đá để phục vụ sửa chữa nội ngành, vận dụng tốc độ thấp, quãng đường ngắn từ mỏ đá đến điểm thi công, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp dùng các toa xe này vận chuyển đã phục vụ sửa chữa công trình đường sắt nội bộ của Tổng công ty.

2.4. Về nhân viên đường sắt

a) Sửa đổi giải thích từ ngữ:

- Đưa khái niệm “*Phương tiện giao thông đường sắt có công nghệ lần đầu đưa vào khai thác là phương tiện mà thời điểm đưa vào khai thác tại Việt Nam không có lái tàu đối với loại phương tiện này; thời gian khai thác thương mại dưới 01 năm.*” thay cho khái niệm tại quy định hiện hành là “*Tuyến đường sắt đô thị mới đưa vào khai thác, vận hành có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam là tuyến đường sắt đô thị có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam, thời gian vận hành khai thác thương mại dưới 01 năm*”

- Bổ sung khái niệm: “*Phương tiện giao thông đường sắt đang khai thác là phương tiện khai thác thương mại từ đủ 01 năm trở lên*”

- Đưa khái niệm: “*Lái tàu đầu tiên trên phương tiện giao thông đường sắt có công nghệ lần đầu đưa vào khai thác là người đã được đào tạo vận hành loại phương tiện đó, được doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đề nghị cấp giấy phép lái tàu trước thời điểm phương tiện đó khai thác thương mại đủ 01 năm*” thay cho khái niệm hiện hành là: “*Lái tàu đầu tiên trên tuyến đường sắt đô thị mới đưa vào khai thác, vận hành có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam: Là người đã được đào tạo vận hành khai thác dự án đường sắt đô thị chuyên ngành lái tàu*”

theo hợp đồng của dự án xây dựng tuyến đường sắt đô thị, được doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị đề nghị cấp giấy phép lái tàu trên tuyến đường sắt đô thị đó, trước thời điểm tuyến đường sắt đô thị vận hành khai thác thương mại đủ 01 năm.”

Các sửa đổi, bổ sung này nhằm bảo đảm phù hợp với thực tế quản lý trong thời gian tới, đồng thời là cơ sở để sửa đổi, bổ sung quy định về thủ tục hành chính bảo đảm đồng bộ.

b) Sửa đổi quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn nhân viên đường sắt:

- Thông tư chỉ quy định tiêu chuẩn đối với nhân viên đường sắt. Các quy định chi tiết về nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên đường sắt sẽ do doanh nghiệp sử dụng nhân viên danh sách quy định, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc bố trí chức danh nhân viên đường sắt phù hợp với công nghệ vận hành khai thác và loại hình hoạt động của doanh nghiệp.

- Bỏ quy định về chương trình đào tạo đối với các chức danh nhân viên đường sắt (thuộc phạm vi quản lý của Bộ Giáo dục và Đào tạo).

c) Về giấy phép lái tàu

- Điều chỉnh mẫu giấy phép lái tàu, theo đó giấy phép lái tàu được in trên thẻ nhựa cứng (PET)

- Không quy định riêng giấy phép lái tàu cho đường sắt đô thị, thay vào đó trong giấy phép lái tàu quy định tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương hoặc đường sắt đô thị, theo đúng Luật Đường sắt 2025.

- Lái tàu trên đường sắt quốc gia được phép điều khiển phương tiện tương ứng trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương nhưng phải được doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương đào tạo, kiểm tra nghiệp vụ đối với những lái tàu này.

d) Về Thủ tục hành chính

- Thay đổi tên thủ tục hành chính “*Thủ tục cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu trên các tuyến đường sắt đang khai thác*” thành “*Sát hạch cấp giấy phép lái tàu*” cho đúng với bản chất cấp giấy phép lái phương tiện. Nội dung thủ tục kế thừa các quy định hiện hành.

- Thay đổi tên thủ tục hành chính “*Thủ tục cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu đầu tiên trên tuyến đường sắt đô thị mới đưa vào khai thác, vận hành có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam*” thành “*Xét cấp giấy phép lái tàu*”, đồng thời đơn giản hóa thủ tục này, trong đó cơ quan cấp giấy phép lái tàu không thành lập Hội đồng sát hạch mà chỉ thực hiện đánh giá hồ sơ và giải quyết thủ tục hành

chính, tiếp nhận và trả kết quả trên môi trường mạng, qua đó bảo đảm chỉ tiêu thủ tục hành chính toàn trình.

- Cắt giảm thời gian thực hiện đối với các thủ tục cấp, cấp lại giấy phép lái tàu, thời gian xử lý hồ sơ được giảm từ 04 ngày xuống còn 2 ngày.

- Bãi bỏ thủ tục cấp Giấy phép lái tàu cho người nước ngoài trên đường sắt đô thị.

đ) Về quy trình sát hạch lái tàu:

- Điều chỉnh quy trình tổ chức kỳ sát hạch theo hướng giảm bớt các cuộc họp của Hội đồng sát hạch, qua đó đơn giản hóa thủ tục hành chính về cấp giấy phép lái tàu.

- Bỏ quy định việc cấp thẻ sát hạch viên, do Luật Đường sắt không có quy định chức danh này, qua đó đơn giản hóa quy trình sát hạch, tạo thuận lợi hơn cho doanh nghiệp trong quá trình sát hạch lái tàu.

e) Về phân cấp

Thực hiện việc phân cấp triệt để cho các địa phương về quản lý nhân viên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng theo đúng quy định của Luật Đường sắt 2025.

- Cục Đường sắt Việt Nam cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia.

- Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng.

2.5. Về giải quyết tai nạn giao thông đường sắt

a) Về phạm vi: Thông tư chỉ quy định về giải quyết tai nạn giao thông đường sắt, không bao gồm giải quyết sự cố đường sắt.

b) Về Hội đồng giải quyết tai nạn, Hội đồng phân tích tai nạn

- Sửa đổi, bổ sung nguyên tắc và trách nhiệm của Hội đồng giải quyết, Hội đồng phân tích tai nạn, trong đó quy định rõ việc Doanh nghiệp quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt thành lập Hội đồng giải quyết tai nạn trong trường hợp xảy ra tai nạn rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng hoặc gây ách tắc giao thông nhiều giờ hoặc phải tổ chức cứu hộ, cứu viện; thành lập Hội đồng phân tích tai nạn trong các trường hợp khác. Hội đồng giải quyết tai nạn cũng có trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ phân tích tai nạn. Quy định này phù hợp với quy trình giải quyết tai nạn hiện nay của doanh nghiệp, bảo đảm tính kịp thời và hiệu quả điều hành của Hội đồng trong giải quyết tai nạn; đơn giản hóa, không quy định thủ tục hành chính nội bộ của doanh nghiệp về thành lập các Hội đồng.

c) Về quy trình giải quyết tai nạn, phân tích tai nạn

- Gộp các quy định trùng lặp, làm rõ trách nhiệm báo tin, xử lý tin, phòng vệ nơi xảy ra tai nạn.

- Bổ sung quy định về mục đích phân tích tai nạn giao thông đường sắt để làm cơ sở cho việc khuyến cáo, tuyên truyền có các tổ chức, cá nhân khi tham gia hoạt động đường sắt không để xảy ra tai nạn tương tự; kết quả phân tích tai nạn không xác lập quyền, nghĩa vụ của các tổ chức, cá nhân liên quan đến giải quyết tranh chấp sau tai nạn.

- Bổ sung quy định về nội dung báo cáo phân tích tai nạn giao thông đường sắt để tạo cơ sở pháp lý và thống nhất việc báo cáo được lập bởi các hội đồng do các chủ thể khác (tổ chức quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương hoặc đường sắt chuyên dùng) thành lập.

IV. Thông tư số 34/2025/TT-BXD ngày 14/11/2025 của Bộ Xây dựng quy định về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Bố cục của Thông tư

Thông tư gồm 11 Chương, 115 Điều và 33 Phụ lục, cụ thể như sau:

- Chương I - Quy định chung (từ Điều 1 đến Điều 3).
- Chương II - Điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện việc kết nối ray giữa các tuyến đường sắt trong nước (từ Điều 4 đến Điều 8).
- Chương III - Đường sắt giao nhau với đường bộ (từ Điều 9 đến Điều 51).
- Chương IV - Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia (từ Điều 52 đến Điều 68).
- Chương V - Quy định về cấp, gia hạn giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt và công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung (từ Điều 69 đến Điều 73).
- Chương VI - Phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, sự cố đối với kết cấu hạ tầng đường sắt (từ Điều 74 đến Điều 86).
- Chương VII - Xây dựng biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt (từ Điều 87 đến Điều 95).
- Chương VIII - Xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ (từ Điều 96 đến Điều 99).
- Chương IX - Quy định về hệ thống quản lý an toàn vận hành, đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống (từ Điều 100 đến Điều 104).
- Chương X - Tổ chức thực hiện (từ Điều 105 đến Điều 113).
- Chương XI – Điều khoản thi hành (từ Điều 114 đến Điều 115).

2. Những điểm mới của Thông tư

Thông tư được xây dựng trên cơ sở kế thừa có chọn lọc, gom gộp các nội dung quy định của 09 thông tư liên quan trong lĩnh vực quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, đồng thời bổ sung các nội dung quy định mới để bảo đảm tính đầy đủ, đồng bộ, phù hợp với quy định của Luật Đường sắt 2025 và yêu cầu thực tiễn đặt ra gồm các nội dung cơ bản sau:

a) Nội dung sửa đổi, hoàn thiện

- Sửa đổi đồng bộ và sử dụng khái niệm “doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt” và áp dụng đối với chủ thể là doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp quản lý đường sắt đô thị trong việc quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư.

- Sửa đổi đồng bộ và sử dụng khái niệm “chủ sở hữu công trình đường sắt” và áp dụng đối với chủ thể là chủ đầu tư, chủ quản lý sử dụng công trình đường sắt, chủ sở hữu tuyến đường sắt chuyên dùng trong việc quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt được đầu tư từ nguồn vốn ngoài ngân sách nhà nước.

- Sửa đổi tên của các Ban chỉ huy phòng, chống thiên tai và cứu nạn cho đồng bộ với quy định tại Nghị định số 200/2025/NĐ-CP và cập nhật nội dung liên quan đến công tác trực, chế độ trực phòng, chống thiên tai, sự cố cho đồng bộ với hệ thống pháp luật về phòng thủ dân sự.

- Kết cấu lại một số chương, mục, điều, khoản theo nguyên tắc:

- + Mỗi chương được xây dựng trên cơ sở từ quy định tại một thông tư hiện nay, chuyển trách nhiệm của các chủ thể về một điều của chương quy định về trách nhiệm của các chủ thể trong việc quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt.

- + Các điều, khoản trong các thông tư cũ được nghiên cứu ghép, gộp cho ngắn gọn, đồng bộ nhưng vẫn bảo đảm kế thừa được nội dung.

- + Chỉnh lý một số câu từ cho rõ nghĩa, dễ hiểu.

b) Nội dung bổ sung

- Bổ sung trách nhiệm của các chủ thể liên quan trong việc quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương (mở rộng thêm so với đường sắt đô thị trước đây).

- Bổ sung quy định về quản lý kết cấu hạ tầng, bảo trì công trình đường sắt quốc gia được đầu tư bằng nguồn vốn ngoài nhà nước.

- Bổ sung điều kiện xây dựng đường ngang tương ứng với các loại hình đường sắt giao cắt với đường bộ theo quy định tại khoản 2 Điều 16 Luật Đường sắt.

- Bổ sung các nội dung quy định liên quan đến trách nhiệm của chủ sở hữu công trình đường sắt trong việc quản lý, bảo trì, vận hành và duy trì các điều kiện đảm bảo an toàn đối với loại hình đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương được đầu tư từ nguồn vốn ngoài nhà nước.

- Bổ sung quy định liên quan đến trách nhiệm của chủ sở hữu công trình

đường sắt trong việc xây dựng, công bố, thực hiện biểu đồ chạy tàu trên tuyến đường sắt do mình đầu tư.

- Bổ sung quy định về phụ thu ngoài giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt.

- Bổ sung nội dung quy định về vật tư dự phòng cho công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai; cho phép sử dụng vật tư thu hồi từ các dự án (công trình) sửa chữa định kỳ đường sắt dự phòng cho công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai hàng năm.

- Bổ sung quy định về Cơ sở dữ liệu kết cấu hạ tầng đường sắt và cho phép sử dụng các thông tin đã được cập nhật trên cơ sở dữ liệu để thay thế thành phần hồ sơ bản giấy. Đây là cơ sở để các cơ quan, tổ chức, cá nhân khai thác, sử dụng thống nhất, thúc đẩy công tác chuyển đổi số trong hoạt động đường sắt, tạo điều kiện nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt.

c) Nội dung lược bỏ

- Lược bỏ một số nội dung trùng lặp với quy định tại văn bản quy phạm pháp luật khác hoặc những nội dung không thuộc phạm vi điều chỉnh của Thông tư này như: việc cập nhật quy hoạch, đấu nối hạ tầng kỹ thuật, quy tắc giao thông đường bộ...

- Lược bỏ nội dung quy định về tìm kiếm cứu nạn trong lĩnh vực đường sắt cho phù hợp với phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng của Thông tư này.

- Lược bỏ quy định lập hồ sơ riêng đối với các vị trí kết nối tín hiệu đường sắt, đường bộ vì hồ sơ này thuộc về đường ngang và nút giao đường bộ như hiện nay đang thực hiện, tránh phát sinh thêm công tác quản lý không cần thiết.

- Lược bỏ quy định về cầu có mặt cầu dùng chung giữa đường bộ với đường sắt chuyên dùng vì không còn loại hình này, việc đầu tư xây dựng mới cũng không có loại hình này.

- Lược bỏ quy định về kết nối đường bộ với cầu chung vì hiện nay chỉ còn khai thác cầu chung Lục Nam, cầu chung Long Đại và cầu Chung Lu, thời gian tới cũng sẽ tách riêng, do đó quy định này hiện không còn phù hợp.

d) Nội dung cắt giảm, đơn giản hoá thủ tục hành chính

- (1) Bỏ thủ tục hành chính chấp thuận chủ trương kết nối ray các tuyến đường sắt.

- (2) Bỏ thủ tục hành chính cấp giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị.

- (3) Bỏ thủ tục hành chính cấp giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị.

- (4) Đơn giản hóa quy trình, rút ngắn thời gian giải quyết thủ tục hành chính cấp giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang.

(5) Đơn giản hóa quy trình, rút ngắn thời gian giải quyết thủ tục hành chính cấp giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt, công trình dùng chung với đường sắt.

(6) Bỏ các thủ tục hành chính nội bộ gồm: Quyết định tổ chức cảnh giới tại đường ngang, quyết định xử lý công trình có dấu hiệu nguy hiểm, không bảo đảm an toàn trong khai thác sử dụng; cắt giảm thời gian giải quyết thủ tục hành chính nội bộ: thẩm định kế hoạch bảo trì và định giá cụ thể giá dịch vụ sự nghiệp công quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

đ) Nội dung phân quyền, phân cấp

- Phân cấp Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp giấy phép kết nối ray; gia hạn giấy phép kết nối ray, bãi bỏ kết nối ray; thu hồi, hủy giấy phép kết nối ray tuyến đường sắt chuyên dùng với đường sắt địa phương, tuyến đường sắt địa phương với đường sắt địa phương thuộc địa bàn quản lý.

- Phân cấp Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện cấp, gia hạn, thu hồi, hủy giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt địa phương.

IV. Thông tư số 44/2025/TT-BXD ngày 09/12/2025 của Bộ Xây dựng Ban hành các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt.

1. Bố cục của Thông tư

Thông tư ban hành các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt gồm 02 Điều như sau:

Điều 1: Ban hành 08 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt, kèm theo số hiệu quy chuẩn.

Điều 2: Quy định về hiệu lực thi hành.

2. Những điểm mới của Thông tư

a) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Tín hiệu giao thông đường sắt, số hiệu QCVN 21:2025/BXD (thay thế QCVN 06:2018/BGTVT)

Bố cục và nội dung của Quy chuẩn này được xây dựng trên cơ sở kế thừa nội dung QCVN 06:2018/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu đường sắt, theo đó giữ nguyên bố cục. Các nội dung sửa đổi, bổ sung gồm:

- Nội dung sửa đổi, hoàn thiện:

+ Điều chỉnh tên cơ quan Bộ Giao thông vận tải thành Bộ Xây dựng cho phù hợp.

+ Đồng bộ một số thuật ngữ, định nghĩa như công trình đường sắt, hệ thống tín hiệu đường sắt cho phù hợp với Luật Đường sắt 2025.

+ Chuẩn hóa thuật ngữ về màu sắc tín hiệu và cách diễn đạt cho rõ nghĩa như trắng/ trắng sữa, xanh lục, xanh lam.

+ Sửa đổi một số câu từ để chi tiết hơn về phương thức báo hiệu, tình huống

đặc biệt và xử lý tín hiệu khi hư hỏng.

+ Làm rõ yêu cầu kỹ thuật về tầm nhìn, vị trí tín hiệu, liên khóa và thiết bị đóng đường đảm bảo tính thống nhất chung.

- Nội dung lược bỏ:

+ Bỏ quy định cho phép đặt pháo trên cầu, trong hầm do doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quy định vì lý do nguy cơ mất an toàn công trình đường sắt, không phù hợp với điều kiện khai thác đường sắt hiện nay khi đã có nhiều phương thức báo hiệu dừng tàu.

+ Đối với các vị trí trên cầu hoặc trong hầm, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải hướng dẫn nhân viên đường sắt thực hiện cảnh báo dừng tàu bằng biện pháp khác.

b) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Khai thác đường sắt, số hiệu QCVN 22:2025/BXD (thay thế QCVN 08:2018/BGTVT)

Bố cục và nội dung của Quy chuẩn này được xây dựng trên cơ sở kế thừa nội dung QCVN 08:2018/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, theo đó giữ nguyên bố cục. Các nội dung sửa đổi, bổ sung gồm:

- Nội dung sửa đổi, hoàn thiện

+ Điều chỉnh tên cơ quan “Bộ Giao thông vận tải” thành “Bộ Xây dựng” cho phù hợp.

+ Đồng bộ một số thuật ngữ, định nghĩa như “đường sắt khổ 1000 mm”, “đường sắt khổ 1435 mm”, “đường sắt lồng”, “Doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt quốc gia”... cho thống nhất với TCVN 8993:2020 - Cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia và quy định của pháp luật hiện hành.

+ Chỉnh sửa các lỗi chính tả, lỗi in ấn, thay “đèn màu” bằng “đèn màu”, thay “cặp chì” bằng “kẹp chì”...

+ Chỉnh sửa nội dung, làm rõ thẩm quyền, trình tự xử lý đối với loại đầu máy, toa xe đang sử dụng trên đường sắt chưa phù hợp với khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc.

+ Chỉnh sửa nội dung quy định đối với những ghi được điều khiển tập trung, việc kiểm soát trạng thái ghi và bố trí gác ghi (nếu có) do doanh nghiệp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định, làm cơ sở cho việc giảm định biên gác ghi đối với các ga được trang bị máy quay ghi.

- Nội dung bổ sung

+ Bổ sung thẩm quyền và căn cứ thực hiện đối với loại tà vẹt sử dụng vật liệu mới.

+ Bổ sung đầy đủ các trường hợp về khoảng cách má trong giữa 2 ray.

+ Bổ sung quy định về lợi bánh xe đo bằng thước chuyên dùng đối với

phương tiện chuyên dùng.

+Bổ sung mục 4 về trách nhiệm của tổ chức, cá nhân trên cơ sở sắp xếp lại các quy định đã nêu tại mục 3 Quy định về quản lý cho phù hợp với quy định về bố cục của QCVN.

- Nội dung lược bỏ:

+ Lược bỏ quy định “Tàu khách, tàu hỗn hợp, tàu quân sự, tàu chở công nhân phải có các thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng”.

+ Lược bỏ quy định “Trưởng tàu, Phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn phải thực hiện các nhiệm vụ quyền hạn do Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định”.

+ Lược bỏ mục 3.6 vì nội dung này thuộc phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng của quy chuẩn.

c) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Phương tiện giao thông đường sắt trong kiểm tra định kỳ, hoán cải, nhập khẩu đã qua sử dụng, số hiệu 23:2025/BXD (thay thế QCVN 15:2023/BGTVT)

Bố cục và nội dung của Quy chuẩn này được xây dựng trên cơ sở kế thừa nội dung QCVN 15:2023/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về yêu cầu an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng, theo đó giữ nguyên bố cục. Các nội dung sửa đổi, bổ sung gồm:

- Nội dung sửa đổi, hoàn thiện: Giới hạn lại phạm vi áp dụng đối với phương tiện giao thông đường sắt có tốc độ thiết kế không lớn hơn 120 km/h.

- Nội dung bổ sung:

+ Bổ sung quy định đối với phương tiện có kích thước giới hạn lớn hơn giới hạn quy định để tránh vướng mắc trong thực tiễn khi đăng kiểm phương tiện do khổ giới hạn trong Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt chưa được nghiên cứu điều chỉnh.

+ Bổ sung quy định về vận hành thử, chiều dày lợi bánh xe, chiều cao lợi bánh xe đối với đầu máy hơi nước.

+ Cập nhật nội dung kiểm tra về phòng cháy chữa cháy theo quy định tại Điều 13 Nghị định 105/2025/NĐ-CP.

- Nội dung cắt giảm, đơn giản hoá thủ tục hành chính:

+ Đối với phương tiện chuyên dùng: Bỏ mã hồ sơ, cập nhật một số nội dung kiểm tra đối với phương tiện chuyên dùng cho phù hợp với thực tế.

+ Quy định lại thành phần báo cáo kiểm tra, tài liệu kỹ thuật, nội dung bản khai thông tin phương tiện đối với từng loại hình kiểm tra và từng loại phương tiện để đảm bảo tính khả thi.

d) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Đầu máy Đêzen, phương tiện chuyên dùng tự hành trong kiểm tra sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới, số hiệu

24:2025/BXD (thay thế QCVN 16:2023/BGTVT)

Bố cục và nội dung của Quy chuẩn này được xây dựng trên cơ sở kế thừa nội dung QCVN 16:2023/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về yêu cầu kỹ thuật và quy định kiểm tra đối với đầu máy diesel, phương tiện chuyên dùng tự hành khi sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu, theo đó giữ nguyên bố cục. Các nội dung sửa đổi, bổ sung gồm:

- Nội dung sửa đổi, hoàn thiện:

+ Giới hạn lại phạm vi áp dụng đối với đầu máy diesel, phương tiện chuyên dùng tự hành có tốc độ thiết kế không lớn hơn 120 km/h.

+ Cập nhật nội dung kiểm tra về phòng cháy chữa cháy theo quy định tại Điều 13 Nghị định 105/2025/NĐ-CP; bổ sung yêu cầu về tài liệu kỹ thuật đối với bình chứa khí nén của toa xe nhập khẩu nguyên chiếc để làm cơ sở pháp lý khi cần tra cứu hoặc tham chiếu trong quá trình thực tiễn khai thác sử dụng.

+ Quy định chi tiết danh mục tài liệu kỹ thuật, báo cáo kiểm tra để có căn cứ áp dụng, phù hợp với thực tế yêu cầu kiểm tra và minh bạch các tài liệu trong thủ tục và điều kiện kiểm tra.

+ Sửa đổi các lỗi tham chiếu có nội dung chưa chính xác và một số quy định kiểm tra bị trùng, lặp.

- Nội dung lược bỏ: Bỏ quy định mã hồ sơ, điều chỉnh một số quy định kỹ thuật cho phù hợp với thực tế, ví dụ: điều chỉnh quy định về biên dạng mặt lằn bánh xe áp dụng quy định trực tiếp được xây dựng tại quy chuẩn do QCVN 110:2023/BGTVT về bộ trục bánh xe bị bãi bỏ.

đ) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Toa xe, phương tiện chuyên dùng không tự hành trong kiểm tra sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới, số hiệu 25:2025/BXD (thay thế QCVN 18:2023/BGTVT)

Bố cục và nội dung của Quy chuẩn này được xây dựng trên cơ sở kế thừa nội dung QCVN 18:2023/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm tra toa xe, phương tiện chuyên dùng không tự hành khi sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu, theo đó giữ nguyên bố cục. Các nội dung sửa đổi, bổ sung gồm:

- Nội dung sửa đổi, hoàn thiện:

+ Giới hạn lại phạm vi áp dụng đối với toa xe, phương tiện chuyên dùng không tự hành có tốc độ thiết kế không lớn hơn 120 km/h.

+ Cập nhật nội dung kiểm tra về phòng cháy chữa cháy theo quy định tại Điều 13 Nghị định 105/2025/NĐ-CP; bổ sung yêu cầu về tài liệu kỹ thuật đối với bình chứa khí nén của toa xe nhập khẩu nguyên chiếc để làm cơ sở pháp lý khi cần tra cứu hoặc tham chiếu trong quá trình thực tiễn khai thác sử dụng.

+ Rà soát sửa một số lỗi soạn thảo: Mục 11.8 Bảng 5, sửa “Không nhỏ hơn 800m” thành “không lớn hơn 800m”; Phụ lục G, rà soát sửa một số lỗi tham chiếu

không chính xác.

+ Sửa đổi, bổ sung một số chỉ tiêu kiểm tra để tránh trùng lặp nội dung kiểm tra đối với các phương tiện đã được kiểm tra điển hình, tạo thuận lợi cho hoạt động của doanh nghiệp và một số quy định về quản lý để phù hợp với thực tiễn áp dụng.

+ Quy định lại tài liệu kỹ thuật, điều chỉnh một số nội dung bản khai thông tin phương tiện đối với từng loại hình kiểm tra và từng loại phương tiện để đảm bảo tính khả thi.

- Nội dung lược bỏ: Bỏ quy định mã HS, điều chỉnh một số quy định kỹ thuật cho phù hợp với thực tế, ví dụ: điều chỉnh quy định về biên dạng mặt lăn bánh xe áp dụng quy định trực tiếp được xây dựng tại quy chuẩn do QCVN 110:2023/BGTVT về bộ trục bánh xe bị bãi bỏ.

- Về tên của quy chuẩn: Theo Quyết định số 1314/QĐ-BXD ngày 13/8/2025 của Bộ Xây dựng phê duyệt điều chỉnh, bổ sung kế hoạch xây dựng quy chuẩn kỹ thuật năm 2025, Cục ĐKVN được giao chủ trì xây dựng “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về **Kiểm tra** toa xe, phương tiện chuyên dùng không tự hành trong kiểm tra sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới, (thay thế QCVN 18:2023/BGTVT)”. Qua nghiên cứu, rà soát và đề đồng bộ về tên gọi của 06 QCVN về linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt và tránh lặp lại từ ngữ, Cục ĐKVN đề xuất lược bỏ 1 cụm từ “**kiểm tra**” trong tên gọi QCVN, việc này không làm thay đổi phạm vi và đối tượng áp dụng của quy chuẩn, tên của quy chuẩn sau khi hiệu chỉnh là “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Toa xe, phương tiện chuyên dùng không tự hành trong kiểm tra sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới”.

e) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Giá chuyển hướng của đầu máy, toa xe, số hiệu 26:2025/BXD (thay thế QCVN 87:2015/BGTVT)

Bố cục và nội dung của Quy chuẩn này được xây dựng trên cơ sở kế thừa nội dung QCVN 87:2015/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông đường sắt - Giá chuyển hướng toa xe - Yêu cầu kỹ thuật, theo đó giữ nguyên bố cục. Các nội dung sửa đổi, bổ sung gồm:

- Nội dung sửa đổi, hoàn thiện:

+ Giới hạn phạm vi điều chỉnh đối với giá chuyển hướng đầu máy sử dụng trên mạng lưới đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng; giá chuyển hướng sử dụng trên toa xe đường sắt đô thị; giới hạn lại phạm vi áp dụng đối với giá chuyển hướng của đầu máy, toa xe có tốc độ thiết kế không lớn hơn 120 km/h. Đồng thời, sửa đổi bổ sung những quy định như: lò xo không khí, vật liệu làm khung giá chuyển hướng, bộ trục bánh xe, lò xo thuộc hệ thống treo, trang thiết bị an toàn, nội dung chứng chỉ chất lượng của giá chuyển hướng, quy định thử nghiệm vận dụng.

+ Sửa đổi, bổ sung làm rõ các nội dung về tài liệu kỹ thuật, công thức trực, ký hiệu kiểu loại giá chuyển hướng... nhằm bổ sung các quy định trong quản lý

và tháo gỡ các vướng mắc trong thực tế khi kiểm tra, chứng nhận. Các yêu cầu về tài liệu được quy định nguồn ban hành để làm rõ đơn vị đề nghị kiểm tra phải cung cấp tài liệu do nhà sản xuất, đơn vị thiết kế ban hành hoặc cơ quan, tổ chức có trách nhiệm quản lý, sử dụng, khai thác ban hành theo thẩm quyền để có cơ sở xem xét, kiểm tra, đối chứng trong khai thác sử dụng.

+ Sửa đổi, bổ sung một số quy định kỹ thuật của giá chuyển hướng toa xe, giá chuyển hướng đầu máy cho phù hợp với thực tế trong kiểm tra, chứng nhận trên cơ sở căn cứ một số tiêu chuẩn ngành của đường sắt quốc tế về giá chuyển hướng đầu máy, toa xe đảm bảo tính khả thi và phù hợp điều kiện thực tế về trang thiết bị của Việt Nam.

+ Sửa đổi, bổ sung yêu cầu về thử nghiệm vận dụng giá chuyển hướng để đồng bộ, thống nhất với yêu cầu thử nghiệm vận dụng tại 02 quy chuẩn quốc gia về phương tiện đối với cả hai loại hình kiểm tra trong sản xuất lắp ráp và nhập khẩu. Các sửa đổi bổ sung này để tháo gỡ các bất cập về yêu cầu kiểm tra thử nghiệm của tổng thành, linh kiện nhiều hơn các yêu cầu về kiểm tra thử nghiệm chung của phương tiện khi thử nghiệm vận dụng.

+ Sửa đổi, bổ sung quy định nội dung kiểm tra, yêu cầu kiểm tra, phương pháp kiểm tra để làm rõ, thống nhất trong kiểm tra, chứng nhận và quản lý giá chuyển hướng đối với cả hai loại hình sản xuất lắp ráp và nhập khẩu.

- Nội dung lược bỏ: Loại bỏ quy định “Giá chuyển hướng được sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu hồ sơ thiết kế phải được Cục Đăng kiểm Việt Nam thẩm định” để phù hợp với quy định của Luật Đường sắt năm 2025.

g) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Bộ móc nối, đỡ đỡ của đầu máy, toa xe, số hiệu 27:2025/BXD (thay thế QCVN 111:2023/BGTVT)

Bố cục và nội dung của Quy chuẩn này được xây dựng trên cơ sở kế thừa nội dung QCVN 111:2023/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bộ móc nối, đỡ đỡ của đầu máy, toa xe, theo đó giữ nguyên bố cục. Các nội dung sửa đổi, bổ sung:

- Nội dung sửa đổi, hoàn thiện: Giới hạn lại phạm vi áp dụng đối với bộ móc nối đỡ đỡ của đầu máy, toa xe có tốc độ thiết kế không lớn hơn 120 km/h.

- Nội dung bổ sung: Bổ sung quy định chuyển tiếp để đảm bảo tính khả thi trong áp dụng Quy chuẩn.

(3) Nội dung lược bỏ: Không có.

h) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Van hãm của đầu máy, toa xe, số hiệu 28:2025/BXD (thay thế QCVN 112:2023/BGTVT)

Bố cục và nội dung của Quy chuẩn này được xây dựng trên cơ sở kế thừa nội dung QCVN 112:2023/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về van hãm sử dụng trên đầu máy, toa xe, theo đó giữ nguyên bố cục. Các nội dung sửa đổi, bổ sung gồm:

- Nội dung sửa đổi, hoàn thiện: Giới hạn lại phạm vi áp dụng đối với van hãm của đầu máy, toa xe có tốc độ thiết kế không lớn hơn 120 km/h.

- Nội dung bổ sung:

+ Bổ sung định nghĩa tài liệu kỹ thuật và thêm vào Phụ lục C để làm rõ thành phần hồ sơ đăng ký kiểm tra.

+ Bổ sung quy định chuyển tiếp để đảm bảo tính khả thi trong áp dụng Quy chuẩn.