VGP CHINHPHU.VN
Người ký: CỔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ
Email: thongtinchinhphu@chinhphu.vn
Cơ quan: VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ
Thời gian ký: 16.07.2025 14:35:08 +07:00

QUỐC HỘI

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

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ
CÔNG VĂN ĐẾN
Giờ ....5.... Ngày ....16/7....
Kính chuyển ....TTĐT....

Luật số: 95/2025/QH15

LUẬT
ĐƯỜNG SẮT

CỔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ
ĐẾN Giờ: 5
Ngày: 16/7/2025

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị quyết số 203/2025/QH15;

Quốc hội ban hành Luật Đường sắt.

Chương I
NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

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

Điều 2. Đối tượng áp dụng

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

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

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

3. *Công trình đường sắt* là công trình xây dựng phục vụ giao thông vận tải đường sắt, bao gồm: đường, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, ga, khu tập kết bảo dưỡng, sửa chữa tàu (đề-pô), hệ thống thông tin, hệ thống tín hiệu, hệ thống báo hiệu cố định, hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt.

4. *Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt* bao gồm: hệ thống cấp điện từ lưới điện cho công trình đường sắt; hệ thống cấp, thoát nước cho công trình đường sắt; đường bộ vào ga đường sắt; bãi đỗ xe cá nhân; điểm trung chuyển giữa đường bộ với đường sắt.

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

6. *Phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (Transit-Oriented Development, gọi tắt là TOD)* là giải pháp quy hoạch, đầu tư cải tạo,

chỉnh trang và phát triển đô thị, lấy điểm kết nối giao thông đường sắt làm điểm tập trung dân cư, kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng.

7. *Dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD* là dự án đầu tư được lập cho toàn tuyến hoặc một phần tuyến đường sắt địa phương kết hợp với đầu tư phát triển đô thị trong khu vực TOD.

8. *Dự án đường sắt* là dự án đầu tư đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương hoặc dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD.

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

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

11. *Hành lang an toàn giao thông đường sắt* là dải đất dọc hai bên đường sắt, tính từ mép ngoài phần đất thuộc phạm vi bảo vệ đường sắt.

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

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

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

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

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

17. *Kinh doanh đường sắt* bao gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt.

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

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

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

21. *Quy hoạch khu vực TOD* là quy hoạch được phát triển chuyên biệt theo định hướng ưu tiên đi lại bằng giao thông công cộng cho khu vực bao gồm nhà ga và vùng phụ cận.

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

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

1. Bảo đảm hoạt động giao thông vận tải thông suốt, trật tự, an toàn, chính

xác và hiệu quả; đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách; phát triển kinh tế - xã hội; bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường.

2. Phát triển đường sắt theo quy hoạch, kế hoạch, gắn với các loại hình giao thông vận tải khác và kết nối quốc tế, bảo đảm văn minh, hiện đại và đồng bộ.

3. Điều hành thống nhất, tập trung hoạt động giao thông vận tải đường sắt.

4. Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng với kinh doanh vận tải trên đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

đường sắt, máy móc, thiết bị phục vụ bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; phát triển công nghiệp đường sắt;

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Tự ý báo hiệu hoặc sử dụng các thiết bị để dừng tàu, trừ trường hợp phát hiện có sự cố gây mất an toàn giao thông đường sắt.

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

6. Điều khiển tàu chạy quá tốc độ quy định.

7. Nhân viên đường sắt trong khi làm nhiệm vụ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn; trong cơ thể có chất ma túy hoặc có chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.

Điều 7. Phân loại đường sắt và cấp kỹ thuật đường sắt

1. Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm:

a) Đường sắt quốc gia là đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước và liên vận quốc tế;

b) Đường sắt địa phương là đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải của địa phương và vùng kinh tế. Đường sắt đô thị là một loại hình của đường sắt địa phương phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở khu vực đô thị và vùng phụ cận;

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

2. Cấp kỹ thuật đường sắt được xác định theo tiêu chuẩn quốc gia; việc tổ chức xây dựng, thẩm định, công bố tiêu chuẩn về cấp kỹ thuật đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. Cấp kỹ thuật đường sắt bao gồm:

a) Đường sắt có tốc độ thiết kế từ 200 km/h trở lên là đường sắt tốc độ cao;

b) Đường sắt có tốc độ thiết kế dưới 200 km/h được phân thành các cấp I, II, III, IV.

Điều 8. Khổ đường sắt

1. Khổ đường sắt có khổ đường tiêu chuẩn là 1435 mm và khổ đường hẹp là 1000 mm.

2. Đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đầu tư xây dựng mới phải áp dụng khổ đường tiêu chuẩn, trừ trường hợp đường sắt kết nối với đường sắt khổ hẹp.

3. Đối với đường sắt chuyên dùng:

a) Đường sắt chuyên dùng nối ray với đường sắt quốc gia do Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định khổ đường;

b) Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường.

Điều 9. Yêu cầu chung đối với kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm công năng sử dụng, khai thác, phát huy hiệu quả và phù hợp với quy hoạch mạng lưới giao thông.

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

Điều 10. Quy tắc giao thông đường sắt

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

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

3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

Điều 11. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt

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

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

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

4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

Điều 12. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt

1. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt bao gồm: biển hiệu, mốc hiệu; biển báo; rào, chắn; cọc mốc chỉ giới; các báo hiệu khác.

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

Điều 13. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt

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

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

Điều 14. Kết nối đường sắt

1. Kết nối đường sắt là việc kết nối các tuyến đường sắt với nhau về kết nối kết cấu hạ tầng, điều hành giao thông vận tải đường sắt; kết nối đường sắt với đường bộ tại ga đường sắt hoặc kết nối giữa tuyến đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thuỷ nội địa.

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

3. Cảng hàng không có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh, thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đi qua phải được quy hoạch kết nối với đường sắt vào trong cảng để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường.

4. Khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn quy định tại khoản 3 Điều này phải dành quỹ đất để xây dựng công trình kết nối đường sắt. Chủ đầu tư công trình cảng có trách nhiệm chủ trì, phối hợp xây dựng đồng bộ các công trình kết nối đường sắt theo kế hoạch thực hiện quy hoạch đã được phê duyệt.

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

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

b) Chỉ đường sắt quốc gia được phép kết nối ray với đường sắt nước ngoài;

c) Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng quyết định việc kết nối ray đường sắt chuyên dùng với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư.

6. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định việc kết nối ray giữa đường sắt quốc gia với đường sắt nước ngoài; quy định điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện việc

kết nối ray giữa các tuyến đường sắt trong nước, trừ trường hợp quy định tại điểm c khoản 5 Điều này.

Điều 15. Tuyến đường sắt, ga đường sắt

1. Tuyến đường sắt là một hoặc nhiều khu đoạn liên tiếp tính từ ga đường sắt đầu tiên đến ga đường sắt cuối cùng. Tuyến đường sắt phải bảo đảm phù hợp quy hoạch đường sắt quy định tại Điều 19 của Luật này, bảo đảm an toàn kỹ thuật, kết nối hiệu quả với các phương thức vận tải khác. Việc đặt tên, đưa vào khai thác, dừng khai thác, tháo dỡ tuyến đường sắt do người có thẩm quyền quyết định.

2. Phân loại ga đường sắt:

a) Ga đường sắt được phân loại theo công năng sử dụng gồm: ga hành khách, ga hàng hóa, ga kỹ thuật và ga hỗn hợp;

b) Ga đường sắt được phân loại theo tính chất kết nối vận tải gồm: ga liên vận quốc tế, ga biên giới, ga đầu mối, ga trong đô thị.

3. Cấp kỹ thuật ga đường sắt:

a) Ga đường sắt được phân thành các cấp kỹ thuật khác nhau gồm: nhà ga, quảng trường, kho, bãi hàng, ke ga, tường rào, khu dịch vụ phục vụ đón khách, trả khách, phòng chờ, quầy bán vé, khu dịch vụ ăn uống, vệ sinh công cộng, trang thiết bị cần thiết và công trình khác có liên quan đến hoạt động đường sắt;

b) Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết khoản này.

4. Các tỉnh, thành phố có đường sắt quốc gia đi qua phải bố trí ga hành khách tại khu vực trung tâm hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải khác.

5. Tại ga đường sắt biên giới, ga liên vận quốc tế, ga trên đường sắt quốc gia nằm tại trung tâm các tỉnh, thành phố phải bố trí nơi làm việc cho cơ quan quản lý nhà nước có liên quan hoạt động thường xuyên.

6. Ga biên giới, ga liên vận quốc tế phải có nơi làm việc, lưu trú cho nhân viên đường sắt của nước láng giềng làm nhiệm vụ; bố trí không gian để đặt trang thiết bị kỹ thuật cần thiết liên quan đến xuất, nhập cảnh, kiểm dịch y tế, xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa.

7. Tại ga đường sắt phải bố trí điểm đón, trả khách của xe buýt, phương tiện vận tải ô tô; tại ga được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng, điểm cung cấp dịch vụ viễn thông công cộng.

8. Chính phủ quy định việc đặt tên, đưa vào khai thác, dừng khai thác, tháo dỡ tuyến đường sắt, ga đường sắt.

Điều 16. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ

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

2. Đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức đối với các trường hợp theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

3. Chủ đầu tư xây dựng đường sắt mới phải chịu trách nhiệm xây dựng nút

giao khác mức theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này. Chủ đầu tư xây dựng đường bộ mới phải chịu trách nhiệm xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 2 Điều này.

4. Khi cải tạo, nâng cấp đường ngang hiện hữu trên đường sắt quốc gia đối với các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này phải xây dựng nút giao khác mức. Trường hợp chưa đủ nguồn lực để giải phóng mặt bằng, đầu tư xây dựng nút giao khác mức thì được phép tiếp tục giao đồng mức.

5. Việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang phải được cơ quan có thẩm quyền cấp, gia hạn giấy phép theo quy định tại khoản 8 Điều này.

6. Đối với những vị trí đường sắt giao nhau đồng mức với đường sắt hiện hữu đang tồn tại trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được theo quy định tại khoản 2 Điều này thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp bảo đảm an toàn chạy tàu tại những vị trí này.

7. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định:

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

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

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

8. Thẩm quyền cấp, gia hạn giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang:

a) Bộ trưởng Bộ Xây dựng có thẩm quyền đối với đường ngang do mình quản lý trên đường sắt quốc gia;

b) Chủ tịch Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh có thẩm quyền đối với đường ngang do mình quản lý, đường ngang do doanh nghiệp đầu tư, quản lý trên đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường ngang trên đường sắt chuyên dùng.

9. Chính phủ quy định 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 Điều này.

Điều 17. Đường sắt và đường bộ chạy song song

1. Đường sắt và đường bộ chạy song song phải bảo đảm phạm vi bảo vệ công trình của đường sắt nằm ngoài phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ.

2. Trường hợp không thể bố trí được theo quy định tại khoản 1 Điều này, trên lề đường bộ phía giáp với đường sắt phải xây dựng công trình phòng hộ ngăn cách.

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

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

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

1. Nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt:

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

b) Xây dựng, tổ chức thực hiện quy hoạch mạng lưới đường sắt, quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt và quy hoạch khác có liên quan; xây dựng, tổ chức thực hiện kế hoạch và chính sách phát triển đường sắt;

Điều 52. Quản lý an toàn đường sắt

1. Biểu đồ chạy tàu là cơ sở để tổ chức chạy tàu, được xây dựng hằng năm bảo đảm nhu cầu đi lại của người dân, nhu cầu vận tải hàng hóa và được điều chỉnh khi cần thiết cho từng tuyến, toàn mạng lưới đường sắt. Việc thực hiện biểu đồ chạy tàu phải bảo đảm nguyên tắc:

a) Tập trung, thống nhất, tuân thủ biểu đồ chạy tàu đã công bố;

b) An toàn, thông suốt theo đúng biểu đồ chạy tàu;

c) Bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.

2. Việc lập, phân bổ và công bố biểu đồ chạy tàu phải chịu sự kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt.

3. Điều hành giao thông vận tải đường sắt là quá trình quản lý, điều phối, giám sát các hoạt động liên quan đến vận chuyển hành khách và hàng hóa nhằm bảo đảm vận tải đường sắt an toàn, hiệu quả, thông suốt và bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.

4. Công lệnh tải trọng là quy định về tải trọng tối đa cho phép trên một trục và tải trọng rải đều tối đa cho phép theo chiều dài của phương tiện giao thông đường sắt.

5. Công lệnh tốc độ là quy định về tốc độ tối đa cho phép phương tiện giao thông đường sắt khi di chuyển trên đường sắt.

6. Quản lý an toàn hệ thống đường sắt:

a) 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. Chủ đầu tư dự án phải lựa chọn đơn vị tư vấn độc lập với các đơn vị tư vấn dự án, nhà thầu thi công xây dựng, cung cấp thiết bị của dự án để tổ chức đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống;

b) Đường sắt tốc độ cao thuộc đối tượng được bảo vệ như công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia, phải có quy trình vận hành, bảo trì hệ thống quản lý an toàn nghiêm ngặt do cơ quan quản lý, vận hành xây dựng, trình Bộ Xây dựng quyết định;

c) Tổ chức, doanh nghiệp quản lý, vận hành, khai thác đường sắt phải xây dựng, công bố công khai và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành.

7. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

Điều 53. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt

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

a) Nhân viên đường sắt trên tàu thực hiện dừng tàu khẩn cấp và tổ chức cứu người bị nạn, bảo vệ tài sản của Nhà nước và của người bị nạn, đồng thời phải báo ngay cho tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt hoặc ga đường sắt gần nhất;

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

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

2. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt mà phương tiện giao thông đường sắt, công trình đường sắt không bị hư hỏng thì được phép tiếp tục cho tàu chạy sau khi đã lập biên bản báo cáo về vụ tai nạn và cử nhân viên đường sắt khác thay mình ở lại làm việc với cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

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

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

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

6. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

Điều 54. Xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt

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

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

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

Điều 55. Trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt

1. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có trách nhiệm tổ chức bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt; chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức thực hiện các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo quy định tại khoản 1 Điều 51 của Luật này.

2. Lực lượng Công an có trách nhiệm:

a) Kiểm tra, kiểm soát người, hàng hóa và phương tiện tham gia giao thông

đường sắt theo quy định của pháp luật;

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

c) Chủ trì, phối hợp với cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan để tổ chức bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt;

d) Bộ Công an tổ chức huấn luyện nghiệp vụ bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt;

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

3. Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm:

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

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

c) Quản lý, tăng cường các điều kiện an toàn giao thông tại lối đi tự mở; giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở hiện có theo lộ trình do Chính phủ quy định; chịu trách nhiệm trong việc phát sinh lối đi tự mở;

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

đ) Tham gia giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 53 của Luật này;

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

Chương IV
ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 56. Sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều, phụ lục của các luật có liên quan

1. Sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều, khoản, điểm của Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 03/2016/QH14, Luật số 35/2018/QH14, Luật số 40/2019/QH14, Luật số 62/2020/QH14, Luật số 45/2024/QH15, Luật số 47/2024/QH15, Luật số 55/2024/QH15, Luật số 61/2024/QH15, Luật số 84/2025/QH15 và Luật số 93/2025/QH15 như sau:

a) Bổ sung điểm d vào sau điểm c khoản 1 Điều 78 như sau:

"d) Đối với dự án đường sắt được lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi; việc lựa chọn nhà thầu xây lắp, nhà thầu thực hiện hợp đồng EPC, EC, EP, chìa khóa trao tay được thực hiện trên cơ sở dự án đầu tư được phê duyệt; chủ đầu tư được quyết định việc phê duyệt đối với các bước thiết kế sau thiết kế FEED.";

b) Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 2 Điều 78 như sau:

"b) Thiết kế hai bước bao gồm thiết kế cơ sở và thiết kế bản vẽ thi công; thiết kế FEED và thiết kế bản vẽ thi công đối với trường hợp quy định tại điểm d khoản 1 Điều này;";

c) Sửa đổi, bổ sung điểm h khoản 2 Điều 89 như sau:

"h) Công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng đã được cơ quan chuyên môn về xây dựng thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng tại khu vực có quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 hoặc thiết kế đô thị đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt;";

d) Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 159 như sau:

"1. Tổ chức tham gia hoạt động xây dựng tự công khai thông tin về năng lực hoạt động xây dựng.";

đ) Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 159 như sau:

"3. Sở Xây dựng có trách nhiệm kiểm tra, xử lý vi phạm trong việc chấp hành các quy định về điều kiện năng lực hoạt động của chủ đầu tư, tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động xây dựng trên địa bàn do mình quản lý.";

e) Bổ sung khoản 3a vào sau khoản 3 Điều 166 như sau:

"3a. Công trình xây dựng đã được cấp giấy phép xây dựng trước ngày 01 tháng 7 năm 2025 nhưng thuộc đối tượng được miễn giấy phép xây dựng theo quy định của Luật này thì không phải điều chỉnh giấy phép xây dựng.";

g) Bãi bỏ khoản 4 Điều 148 và khoản 2 Điều 159.

2. Sửa đổi, bổ sung tiểu mục 3 mục V phần A Phụ lục số 01 của Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 09/2017/QH14, Luật số 23/2018/QH14, Luật số 72/2020/QH14, Luật số 16/2023/QH15, Luật số 20/2023/QH15, Luật số 24/2023/QH15, Luật số 33/2024/QH15, Luật số 35/2024/QH15, Luật số 47/2024/QH15, Luật số 60/2024/QH15, Luật số 74/2025/QH15, Luật số 89/2025/QH15 và Luật số 94/2025/QH15 như sau:

3	**Phí thuộc lĩnh vực đường sắt**	
3.1	Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư	Bộ Tài chính
3.2	Phí sát hạch lái tàu	Bộ Tài chính

3. Sửa đổi, bổ sung một số mục tại Phụ lục số 02 của Luật Giá số 16/2023/QH15 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 44/2024/QH15 và Luật số 61/2024/QH15 như sau:

a) Sửa đổi, bổ sung mục 3 và bổ sung mục 3a vào sau mục 3 như sau:

3	Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý	

3.1	Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý	Bộ Xây dựng định giá tối đa
3.2	Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư	Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá tối đa
3a	Dịch vụ vận chuyển hành khách nội địa trên đường sắt quốc gia	Bộ Xây dựng định giá tối đa

b) Sửa đổi, bổ sung mục 17 và bổ sung mục 17a vào sau mục 17 như sau:

17	Sản phẩm, dịch vụ công (dịch vụ sự nghiệp công và sản phẩm, dịch vụ công ích) trong danh mục được cấp có thẩm quyền ban hành (không bao gồm dịch vụ sự nghiệp công quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt), sử dụng ngân sách nhà nước và thuộc thẩm quyền đặt hàng của cơ quan, tổ chức ở trung ương	- Bộ Tài chính định giá tối đa - Các cơ quan, tổ chức ở trung ương định giá cụ thể
	Sản phẩm, dịch vụ công (dịch vụ sự nghiệp công và sản phẩm, dịch vụ công ích) trong danh mục được cấp có thẩm quyền ban hành, sử dụng ngân sách nhà nước và thuộc thẩm quyền đặt hàng của cơ quan, tổ chức ở địa phương	Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá cụ thể
17a	Sản phẩm, dịch vụ sự nghiệp công quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt sử dụng ngân sách nhà nước và thuộc thẩm quyền đặt hàng của Bộ Xây dựng	Bộ Xây dựng định giá cụ thể

c) Sửa đổi, bổ sung mục 36 như sau:

36	Dịch vụ vận chuyển hành khách trên đường sắt địa phương	Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá cụ thể

4. Sửa đổi, bổ sung một số khoản của Điều 209 của Luật Đất đai số 31/2024/QH15 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 43/2024/QH15, Luật số 47/2024/QH15, Luật số 58/2024/QH15, Luật số 71/2025/QH15, Luật số 84/2025/QH15 và Luật số 93/2025/QH15 như sau:

a) Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 như sau:

"a) Đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương; đất xây dựng trụ sở cơ quan nhà nước cho hoạt động thường xuyên trong ga đường sắt;";

b) Bổ sung khoản 5 vào sau khoản 4 như sau:

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

5. Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 34 của Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 15/2023/QH15, Luật số

16/2023/QH15, Luật số 28/2023/QH15, Luật số 31/2024/QH15, Luật số 35/2024/QH15, Luật số 38/2024/QH15, Luật số 43/2024/QH15, Luật số 57/2024/QH15 và Luật số 94/2025/QH15 như sau:

"2. Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, trừ quy hoạch mạng lưới đường sắt do Bộ trưởng Bộ Xây dựng phê duyệt.".

Điều 57. Điều khoản áp dụng

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

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

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

Điều 58. Hiệu lực thi hành

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2026, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này.

2. Khoản 1, điểm b khoản 3 Điều 56 và Mục 2, Mục 3 Chương II của Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2025.

3. Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 35/2018/QH14, Luật số 16/2023/QH15, Luật số 31/2024/QH15, Luật số 43/2024/QH15 và Luật số 47/2024/QH15 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành, trừ trường hợp quy định tại Điều 59 của Luật này.

Điều 59. Quy định chuyển tiếp

1. Dự án đường sắt đã được quyết định chủ trương đầu tư trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành thì người quyết định đầu tư quyết định việc áp dụng các quy định theo quyết định chủ trương đầu tư đã được phê duyệt hoặc theo quy định của Luật này đối với các bước tiếp theo.

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

3. Trường hợp Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng chưa đủ điều kiện thực hiện các nhiệm vụ theo quy định

tại điểm b khoản 3 Điều 47, khoản 4 Điều 48 của Luật này thì Bộ trưởng Bộ Xây dựng tiếp tục thực hiện thẩm quyền cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt quy định tại điểm b khoản 3 Điều 47 và thẩm quyền cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng quy định tại khoản 4 Điều 48 của Luật này. Trong thời hạn 24 tháng kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm kiện toàn tổ chức, nhân sự để thực hiện cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt và cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng theo quy định của Luật này.

Luật này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XV, Kỳ họp thứ 9 thông qua ngày 27 tháng 6 năm 2025.

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI

Trần Thanh Mẫn