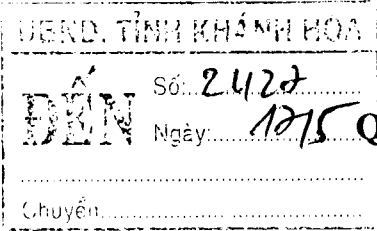


CHÍNH PHỦ

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

Số: 65/2018/NĐ-CP

Hà Nội, ngày 12 tháng 5 năm 2018



NGHỊ ĐỊNH

Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt

Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật Đường sắt ngày 16 tháng 6 năm 2017;

Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;

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

Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị định này quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường sắt, bao gồm: 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 và các lối đi tự mở để đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt và lộ trình thực hiện; danh mục phụ kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị chuyên dùng cho đường sắt; niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt; điều kiện kinh doanh đường sắt; miễn, giảm giá vé vận tải hành khách cho đối tượng chính sách xã hội khi đi tàu; danh mục hàng nguy hiểm và điều kiện xếp, dỡ, vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt và hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Nghị định này áp dụng đối với các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài có liên quan đến các 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. Niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt là khoảng thời gian được phép khai thác trên đường sắt của phương tiện, tính từ thời điểm phương tiện đóng mới được cấp giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của tổ chức đăng kiểm hoặc chứng chỉ chất lượng của nhà sản xuất đến thời điểm phương tiện giao thông đường sắt không được phép khai thác trên đường sắt.

2. Niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt được phép nhập khẩu là khoảng thời gian tối đa mà phương tiện giao thông đường sắt đã được khai thác, sử dụng trước khi được phép nhập khẩu.

3. Chốt gác là nơi có bố trí người được giao nhiệm vụ để thường trực 24/24 giờ trong ngày tại các vị trí thường xảy ra tai nạn giao thông đường sắt nhằm tạo ra tín hiệu vừa mang tính hỗ trợ, vừa mang tính cưỡng chế, giúp người tham gia giao thông nhận biết tàu sắp qua vị trí này để có biện pháp xử lý kịp thời nhằm đảm bảo an toàn giao thông.

4. Cảnh giới là hoạt động cảnh báo của người hoặc thiết bị khi có tàu sắp chạy qua các vị trí có thể xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, bằng hiệu lệnh và các biện pháp khác nhằm cảnh báo người tham gia thông đường bộ không vượt qua đường sắt khi có tàu đang đến gần vị trí cảnh giới.

5. Tai nạn giao thông đường sắt ít nghiêm trọng là tai nạn có từ 01 đến 05 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 20 triệu đồng đến dưới 100 triệu đồng.

6. Tai nạn giao thông đường sắt nghiêm trọng là tai nạn có 01 người chết hoặc có từ 06 đến 08 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 100 triệu đồng đến dưới 500 triệu đồng.

7. Tai nạn giao thông đường sắt rất nghiêm trọng là tai nạn có 02 người chết hoặc có từ 09 đến 10 người bị thương hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm trăm triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng.

8. Tai nạn giao thông đường sắt đặc biệt nghiêm trọng là tai nạn có từ 03 người chết trở lên hoặc có từ 11 người bị thương trở lên hoặc gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ 01 tỷ 500 triệu đồng trở lên.

9. Vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt là nơi thường xảy ra hoặc có thể xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

Chương II

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 VÀ LỘ TRÌNH THỰC HIỆN

Mục 1

YÊU CẦU VÀ NGUYÊN TẮC CHUNG

Điều 4. 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 các 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.

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.

Mục 2

VỊ TRÍ NGUY HIỂM ĐỐI VỚI AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 5. Quy định về 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:

a) Nơi thường xuyên xảy ra tai nạn giao thông đường sắt (sau đây gọi chung là điểm đen tai nạn giao thông đường sắt);

b) Nơi có thể xảy ra tai nạn giao thông đường sắt (sau đây gọi chung là điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt).

2. Đường ngang nguy hiểm là đường ngang thường xuyên xảy ra hoặc có thể xảy ra tai nạn giao thông trong khu vực đường ngang theo tiêu chí xác định tại Điều 6, Điều 7 của Nghị định này.

Điều 6. Tiêu chí xác định điểm đen tai nạn giao thông đường sắt

Điểm đen tai nạn giao thông đường sắt được xác định dựa trên số vụ và mức độ thiệt hại do tai nạn giao thông đường sắt đã xảy ra trong vòng 12 tháng tính từ thời điểm xảy ra tai nạn lần gần nhất thuộc các trường hợp sau:

1. Vị trí xảy ra từ 01 vụ tai nạn rất nghiêm trọng trở lên.

2. Vị trí xảy ra từ 02 vụ tai nạn nghiêm trọng trở lên.

3. Vị trí xảy ra từ 03 vụ tai nạn ít nghiêm trọng trở lên.

Điều 7. Tiêu chí xác định điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt

Điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt được xác định dựa trên hiện trạng công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt, số vụ và mức độ thiệt hại do tai nạn giao thông đường sắt đã xảy ra trong vòng 12 tháng tính từ thời điểm xảy ra tai nạn lần gần nhất, thuộc các trường hợp sau:

1. Xảy ra tối thiểu 01 vụ tai nạn có người chết hoặc tối thiểu 02 vụ tai nạn chỉ có người bị thương nhưng chưa đến mức được xác định là điểm đen tai nạn giao thông đường sắt.

2. Hiện trạng công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt, công tác tổ chức giao thông có các yếu tố gây mất an toàn giao thông đường sắt, gồm:

- a) Tâm 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 Giao thông vận tải;
- 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.

Điều 8. 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 an toàn giao thông đường sắt chịu trách nhiệm:

- a) Chủ trì tổ chức theo dõi, phân tích, lập danh mục, lộ trình xóa bỏ và thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng trong phạm vi quản lý;
- b) Tổ chức quản lý các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt trong quy định tại điểm a khoản 1 Điều 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 cấp tỉnh 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 Giao thông vận tải các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí là đường ngang nguy hiểm trên đường sắt quốc gia; đề xuất với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt còn lại trên đường sắt quốc gia;
- c) Kiểm tra, chỉ đạo doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia thực hiện các quy định tại khoản 3 Điều này.

3. Doanh nghiệp kinh doanh 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 và thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia khi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng;

b) Quản lý hồ sơ, kiểm tra, cập nhật các vị trí nguy hiểm an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia để phục vụ công tác quản lý;

c) 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 danh mục, lộ trình và thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại các vị trí nguy hiểm 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 an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng để phục vụ công tác quản lý.

Điều 9. Thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm

Ngoài việc thực hiện các quy định của Luật Đường sắt và các quy định của pháp luật có liên quan, tổ chức, cá nhân phải thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm, gồm:

1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chủ trì tổ chức thực hiện các biện pháp sau đây để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt:

a) Tổ chức giao thông tại khu vực vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt;

b) 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;

c) Thực hiện các biện pháp nhằm khắc phục ngay các điểm đen tai nạn giao thông đường sắt để không xảy ra hoặc giảm thiểu tai nạn giao thông đường sắt tại các vị trí này;

d) Tổ chức thực hiện giảm, xóa bỏ những vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trừ các trường hợp quy định tại điểm a, điểm b khoản 4 Điều này hoặc xóa bỏ các điểm tiềm ẩn gây tai nạn giao thông (theo thứ tự ưu tiên đối với các điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông);

đ) Trường hợp chưa thực hiện được các biện pháp quy định tại các điểm a, b, c và d khoản này, phải xây dựng và thực hiện ngay phương án chốt gác, cơ sở vật chất cho phòng chốt, gác tại các lối đi tự mở được xác định là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt; bố trí người đã được huấn luyện nghiệp vụ trước khi tổ chức cảnh giới, chốt gác tại các lối đi tự mở được xác định là điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt.

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

a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện các nội dung quy định tại các điểm b, c và d khoản 1 Điều này tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia;

b) Phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, Ủy ban nhân dân các cấp để tổ chức thực hiện việc giảm, xóa bỏ các đường ngang là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia; huấn luyện nghiệp vụ cho người được địa phương bố trí để cảnh giới, chốt gác đối với các lối đi tự mở là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia.

3. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt:

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 các điểm b, c và d khoản 1 Điều này tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia;

b) Thực hiện việc xóa bỏ các đường ngang là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia;

c) 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 các lối đi tự mở là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt;

d) Thực hiện chốt gác tại các đường ngang là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông trên đường sắt quốc gia.

4. 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 điểm b, c và d khoản 1 Điều này đối với vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng;

b) Thực hiện việc xóa bỏ các đường ngang là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng;

c) 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 các lối đi tự mở là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng;

d) Thực hiện chốt gác tại các đường ngang là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông trên đường sắt chuyên dùng.

Điều 10. 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 do Nhà nước đầu tư theo quy định tại khoản 1 Điều này, gồm:

a) Bộ Giao thông vận tải 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) Doanh nghiệp kinh doanh 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 doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đối với các đoàn tàu chạy qua điểm giao cắt này.

Điều 11. 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

1. Chủ đầu tư công trình xây dựng mới có trách nhiệm đầu tư xây dựng thành nút giao khác mức và tổ chức quản lý, bảo trì nút giao này.

2. Trách nhiệm của các cơ quan liên quan trong trường hợp chưa xây dựng được nút giao khác mức theo quy định tại khoản 1 Điều này, gồm:

a) Ủy ban nhân dân các cấp, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ đầu tư dự án hoặc tổ chức, cá nhân có nhu cầu giao thông qua đường sắt có trách nhiệm thực hiện các quy định tại khoản 4 Điều 17 Luật Đường sắt;

b) Chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình xây dựng mới có trách nhiệm đầu tư, xây dựng, nâng cấp, cải tạo thành đường ngang có người gác và chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì, vận hành đường ngang hoặc thuê doanh nghiệp tổ chức quản lý, bảo trì, vận hành đường ngang này.

Điều 12. 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

1. Tại điểm giao cắt giữa đường sắt có tốc độ thiết kế nhỏ hơn 100 km/giờ với đường bộ, đường sắt giao nhau với đường bộ từ cấp IV trở xuống phải xây dựng đường ngang. Dự án đầu tư xây dựng đường ngang được thực hiện theo quy định tại Nghị định này và các quy định khác có liên quan của pháp luật.

2. Thẩm quyền chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang:

a) Bộ Giao thông vận tải đối với đường ngang xây dựng trên đường sắt quốc gia, đường ngang công cộng xây dựng trên đường sắt chuyên dùng liên quan đến quốc lộ;

b) Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương đối với đường ngang công cộng xây dựng trên đường sắt chuyên dùng liên quan đến đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường bộ đô thị, đường bộ chuyên dùng thuộc phạm vi quản lý;

c) Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng đối với đường ngang chuyên dùng xây dựng trên đường sắt chuyên dùng.

3. Hồ sơ và trình tự thực hiện chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang:

a) Khi lập dự án đầu tư xây dựng đường ngang, chủ đầu tư dự án có trách nhiệm lập 01 bộ hồ sơ đề nghị chấp thuận chủ trương gồm: Văn bản đề nghị theo mẫu quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này và bình đồ khu vực xây dựng đường ngang;

b) Hồ sơ gửi đến cơ quan có thẩm quyền quy định tại khoản 2 Điều này có thể được gửi trực tiếp, gửi qua hệ thống bưu chính hoặc gửi bằng các hình thức phù hợp khác;

c) Trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ hợp lệ, cơ quan, tổ chức có thẩm quyền quy định tại khoản 2 Điều này gửi văn bản lấy ý kiến của các cơ quan, đơn vị liên quan; nếu hồ sơ chưa hợp lệ, trong thời hạn 02 ngày làm việc phải có văn bản trả lời và hướng dẫn chủ đầu tư hoàn thiện hồ sơ theo quy định tại Nghị định này;

d) Trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản xin ý kiến, cơ quan, tổ chức có liên quan phải có văn bản trả lời; quá thời hạn trên, nếu không có ý kiến thì được coi là đồng ý và cơ quan, tổ chức đó phải chịu trách nhiệm về ý kiến của mình;

đ) Trong thời hạn không quá 05 ngày làm việc kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định, cơ quan, tổ chức có thẩm quyền phải có văn bản chấp thuận theo mẫu quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này; trường hợp không chấp thuận phải có văn bản trả lời và nêu rõ lý do.

4. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng, tổ chức, cá nhân sử dụng đường ngang có trách nhiệm thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt tại đường ngang.

5. Ủy ban nhân dân cấp huyện nơi có đường sắt đi qua chủ trì, phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng, tổ chức, cá nhân liên quan để giải tỏa hành lang an toàn giao thông tại đường ngang theo quy định.

6. Chủ đầu tư xây dựng công trình mới có trách nhiệm đầu tư, xây dựng, nâng cấp, cải tạo và tổ chức quản lý, bảo trì, vận hành đường ngang theo quy định tại Nghị định này và các quy định khác có liên quan của pháp luật.

Điều 13. Quản lý lối đi tự mở

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

a) Chủ trì tổ chức lập hồ sơ quản lý, lộ trình thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các lối đi tự mở trên đường sắt trong phạm vi quản lý;

b) Tổ chức quản lý, theo dõi các lối đi tự mở an toàn giao thông đường sắt trong quy định tại điểm a khoản 1 Điều này, kịp thời có biện pháp ngăn chặn các lối đi tự mở phát sinh.

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 cấp tỉnh thực hiện nội dung quy định tại điểm a khoản 1 Điều này trên đường sắt quốc gia;

b) Kiểm tra, đề xuất với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt tại các lối đi tự mở trên đường sắt quốc gia;

c) Kiểm tra, chỉ đạo doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia thực hiện các quy định tại khoản 3 Điều này.

3. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt chịu trách nhiệm:

a) Chủ trì, 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 lối đi tự mở trên đường sắt quốc gia khi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng;

b) Quản lý hồ sơ, kiểm tra, cập nhật các lối đi tự mở trên đường sắt quốc gia 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 lối đi tự mở phát sinh.

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 thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại các lối đi tự mở trên đường sắt chuyên dùng;

b) Quản lý hồ sơ, kiểm tra, cập nhật các lối đi tự mở 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 lối đi tự mở phát sinh.

Điều 14. Tổ chức thực hiện các biện pháp để kiểm chế không phát sinh lối đi tự mở, thu hẹp, xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt

Ngoài việc thực hiện các quy định của Luật Đường sắt và các quy định của pháp luật có liên quan, tổ chức, cá nhân phải thực hiện các biện pháp để kiểm chế không phát sinh lối đi tự mở, thu hẹp, xóa bỏ lối đi tự mở, gồm:

1. Đối với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh:

a) Tổ chức thực hiện kiểm chế, không phát sinh lối đi tự mở, thu hẹp bề rộng lối đi, xóa bỏ lối đi tự mở. Trường hợp, lối đi tự mở chưa được xóa, 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 lối đi tự mở nhằm giảm thiểu mật độ phương tiện qua lại đường sắt; thực hiện các biện pháp thu hẹp bề rộng các lối đi tự mở, duy trì đầy đủ các biển cảnh báo tại khu vực lối đi tự mở theo quy định;

b) Tổ chức thực hiện giảm số lượng, xóa bỏ các lối đi tự mở, 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 nhằm giảm số lượng lối đi tự mở qua đường sắt;

c) Chủ trì, phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng và các tổ chức cá nhân liên quan để thực hiện các nội dung quy định tại các điểm a và b khoản 1 Điều này.

2. Đối với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt:

a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp, doanh nghiệp kinh doanh 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 doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trong việc phối hợp thực hiện việc kiểm chế, giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở và các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông tại các lối đi tự mở.

3. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng có trách nhiệm phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp thực hiện các nội dung quy định tại các điểm a và b khoản 1 Điều này.

Điều 15. Kinh phí thực hiện việc quản lý, giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở, các đường ngang được xác định là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt

1. Kinh phí để quản lý, giảm, xóa bỏ đối với lối đi tự mở trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng do địa phương bố trí từ nguồn ngân sách của địa phương hoặc từ ngân sách trung ương phân bổ cho địa phương theo dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Kinh phí để quản lý, giảm, xóa bỏ đường ngang trên đường sắt quốc gia được xác định là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt được đảm bảo từ nguồn ngân sách trung ương và các nguồn kinh phí khác theo quy định của pháp luật.

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 do chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng, tổ chức, cá nhân sử dụng chịu trách nhiệm.

4. Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân đầu tư kinh phí thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở, các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt.

Điều 16. Lộ trình thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ lối đi tự mở, xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia

Việc thu hẹp, xóa bỏ các lối đi tự mở, xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia được thực hiện theo lộ trình sau:

1. Đến năm 2020 phải hoàn thành các công việc, gồm: