BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 10822/TTr-BGTVT	*Hà Nội, ngày 07 tháng 10 năm 2024*

DỰ THẢO 3

TỜ TRÌNH

Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp

(Tài liệu gửi kèm theo Hồ sơ thẩm định)

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ.

Thực hiện Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và Quyết định số 717/QĐ-TTg ngày 27/7/2024 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các Luật, Nghị quyết được Quốc hội khóa XV thông qua tại Kỳ họp thứ 7, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) đã tổ chức tổng kết đánh giá tình hình thực hiện các quy định hiện hành về lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp; rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan; xây dựng dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp. Bộ GTVT kính trình Thủ tướng Chính phủ với các nội dung như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH QUYẾT ĐỊNH

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

- Kết luận số 81-KL/TW ngày 04/6/2024 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết Trung ương 7 khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường: tại mục 3 về một số nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm có nêu: "*Đẩy mạnh thực hiện chuyển đổi xanh, kinh tế tuần hoàn, chuyển đổi năng lượng công bằng*; *tập trung nguồn lực giải quyết các nguy cơ cạn kiệt tài nguyên, ô nhiễm môi trường, suy giảm các hệ sinh thái; từng bước giảm dần sự phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch, chuyển mạnh sang phát triển và sử dụng năng lượng sạch, năng lượng tái tạo*".

- Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ: khoản 6 Điều 41 quy định *"Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp"*.

- Quyết định số 717/QĐ-TTg ngày 27/07/2024 của Thủ tướng Chính phủ ban hành danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các Luật, Nghị quyết được Quốc hội khóa XV thông qua tại kỳ họp thứ 7. Tại điểm 23, mục 4 Phụ lục ban hành kèm theo Quyết định số 717/QĐ-

TTg, Thủ tướng Chính phủ giao Bộ GTVT chủ trì xây dựng dự thảo *"Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp (khoản 6 Điều 41)"*.

2. Cơ sở thực tiễn

Ô nhiễm không khí ngày càng trầm trọng tại các thành phố lớn, đặc biệt là thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Nồng độ các chất độc hại như cacbon monoxit (CO), Hydrocacbon (HC), chất hạt (PM) thường xuyên vượt tiêu chuẩn cho phép (TCCP). Mức độ phơi nhiễm của người tham gia giao thông cũng vượt giới hạn cho phép 2-3 lần. Hàm lượng Nitơ oxit (NO_x) trung bình năm và trung bình giờ ở ven đường đều vượt TCCP. Chất lượng không khí ở 02 thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đều ở mức thấp so với các thành phố phát triển hơn trong khu vực như Băng Cốc, Hồng Kông, Busan, Seoul, … và có xu hướng ngày càng xấu đi.

Theo các báo cáo môi trường quốc gia giai đoạn 2016-2020, phần lớn chất gây ô nhiễm không khí (NO_2 CO, PM) ở các đô thị có nguồn gốc từ hoạt động của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đang lưu hành. Trong đó, một trong những yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến chất lượng phát thải của phương tiện là mức tiêu chuẩn khí thải của phương tiện giao thông cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp trước khi đưa vào lưu hành.

Nhằm góp phần giảm thiểu ô nhiễm không khí từ hoạt động GTVT, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp để tổ chức thực hiện từ năm 2007, cụ thể là:

- Xe cơ giới nhập khẩu mới và sản xuất lắp ráp phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 2 (tương đương mức tiêu chuẩn khí thải của Châu Âu Euro 2) từ 01/01/2007 theo Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg ngày 10/10/2005 của Thủ tướng Chính phủ.

- Xe ô tô nhập khẩu mới và xe ô tô sản xuất, lắp ráp áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 5 (tương đương Euro 5) từ 01/01/2022 theo Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/09/2011 của Thủ tướng Chính phủ.

- Xe mô tô mới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 3 (tương đương Euro 3) từ 01/01/2017 theo Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/09/2011 của Thủ tướng Chính phủ.

- Xe ô tô đã qua sử dụng nhập khẩu phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 (theo Tiêu chuẩn TCVN TCVN 6438:2018 "Phương tiện giao thông đường bộ - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải") theo Quyết định số: 16/2019/QĐ-TTg ngày 28/03/2019 của Thủ tướng Chính phủ.

Thực tế cho thấy, việc áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ thời gian qua đã hạn chế mức độ gia tăng phát thải chất ô nhiễm không khí từ hoạt động của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, đặc biệt là nhóm phương tiện mới tham gia lưu hành; góp phần quan trọng vào việc cải thiện môi trường không khí tại các đô thị và đặc biệt là tại các thành

phố lớn, thông qua việc kiểm tra, kiểm soát khí thải tại nguồn đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Mặt khác, việc áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp còn góp phần ngăn ngừa, hạn chế công nghệ phương tiện cũ, lạc hậu, gây ô nhiễm môi trường thâm nhập vào Việt Nam.

Ngày 27/6/2024, Quốc hội ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và Luật đường bộ năm 2024 thay thế Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Theo đó, các Quyết định số: 249/2005/QĐ-TTg ngày 10/10/2005, Quyết định số: 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/09/2011 và Quyết định số: 16/2019/QĐ-TTg ngày 28/03/2019 của Thủ tướng chính phủ sẽ hết hiệu lực cùng với Luật Giao thông đường bộ 2008. Việc xây dựng "Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp" (sau đây gọi tắt là dự thảo Quyết định) thay thế các Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg, Quyết định 49/2011/QĐ-TTg và một phần của Quyết định số 16/2019/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ là cần thiết nhằm bảo đảm tính ổn định, liên tục của hệ thống pháp luật.

II. MỤC ĐÍCH BAN HÀNH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG QUYẾT ĐỊNH

1. Mục đích xây dựng Quyết định

Như đã nêu ở trên, mục đích xây dựng Quyết định để triển khai chủ trương của Đảng, chính sách pháp luật mới của nhà nước mới ban hành, cụ thể là thực hiện Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024; bảo đảm tính ổn định, liên tục của hệ thống pháp luật quy định về mức tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

2. Quan điểm xây dựng Quyết Định

- Việc xây dựng dự thảo Quyết định kế thừa, bảo đảm tính ổn định, liên tục của các quy định hiện hành về lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp.

- Cần phân định, làm rõ hơn phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng tránh chồng chéo, bỏ sót đối tượng, hoặc gây nhầm lẫn, khó hiểu, tạo thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp trong việc tuân thủ.

- Giữ nguyên lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải của những nhóm phương tiện đang còn phù hợp để bảo đảm tính liên tục, ổn định, tránh xáo trộn; các lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải nâng lên hoặc bổ sung mới cần bám sát chủ trương, chính sách của Đảng và nhà nước về bảo vệ môi trường; có tính toán thời điểm áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải để người dân, doanh nghiệp và cơ quan quản lý nhà nước có thời gian chuẩn bị, thực hiện để đảm bảo tính khả thi và tính thực tiễn; bảo đảm sự tương thích, hài hòa về mức tiêu chuẩn khí thải với các nước trong khu vực và quốc tế.

III. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA QUYẾT ĐỊNH

1. Phạm vi điều chỉnh

Quyết định này quy định về lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn/quy chuẩn khí thải đối với xe cơ giới có lắp động cơ nhiệt nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp.

2. Đối tượng áp dụng

1. Quyết định này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân có liên quan đến nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp xe cơ giới có lắp động cơ nhiệt (sau đây gọi tắt là "xe").

2. Quyết định này không áp dụng đối với các loại xe sau:

a) Xe của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh;

b) Xe được nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp tại Việt Nam để nghiên cứu khoa học, nghiên cứu phục vụ sản xuất, trưng bày, giới thiệu tại hội chợ, triển lãm thương mại;

c) Xe sản xuất, lắp ráp để xuất khẩu;

d) Xe được nhập khẩu theo quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên;

đ) Xe được thiết kế có kết cấu đặc biệt không vì mục đích tham gia giao thông đường bộ; Xe mô tô ba bánh, xe gắn máy ba bánh dùng cho người khuyết tật;

e) Ô tô được sản xuất, lắp ráp từ ô tô cơ sở (từ xe sát xi hoặc từ ô tô hoàn chỉnh) đã được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

IV. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO QUYẾT ĐỊNH

Quá trình xây dựng dự thảo Quyết định, Bộ GTVT đã tổ chức rà soát các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến việc áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp. Triển khai một số nhiệm vụ, giải pháp để có cơ sở đề xuất, xây dựng lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nhập khẩu và sản xuất lắp ráp (sau đây gọi tắt là Lộ trình), cụ thể là:

- Rà roát chủ trương, chính sách của Đảng mới ban hành về công tác Bảo vệ môi trường, giảm phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực GTVT; xu hướng chuyển đổi năng lượng, giảm phát thái đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

- Rà soát lộ trình của một số nước trong khu vực ASEAN, để cân nhắc, cập nhật, bổ sung Lộ trình của Việt Nam đảm bảo sự hài hòa về mức tiêu chuẩn khí thải của các nước trong khu vực, tạo thuận lợi cho hoạt động thương mại.

- Tổ chức các cuộc họp nhóm chuyên gia, lấy ý kiến nội bộ; sử dụng kết quả nghiên cứu từ các nhiệm vụ khoa học công nghệ, nhiệm vụ môi trường về nội dung có liên quan, để có thêm cơ sở nghiên cứu, đề xuất Lộ trình mới phù hợp với thực tiễn, đáp ứng yêu cầu công tác bảo vệ môi trường trong tình hình mới.

Việc tổ chức lấy ý kiến, thẩm định dự thảo Quyết định được tuân thủ theo đúng quy định của pháp luật về xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Cụ thể:

- Ngày 08/9/2024, Bộ GTVT có Công văn số 9701/BGTVT-KHCN&MT gửi các cơ quan, đơn vị liên quan[1] và đăng tải trên Cổng TTĐT của Chính phủ và của Bộ GTVT để lấy ý kiến theo quy định.

Đến hết ngày 28/09/2024 Vụ KHCN&MT nhận được .... ý kiến của các Bộ Công an, Tư pháp; Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô (VAMA); Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM), 1 số doanh nghiệp và đơn vị trực thuộc Bộ GTVT.

Trên cơ sở ý kiến tham gia của các cơ quan; Bộ GTVT đã tổ chức tiếp thu giải trình ý kiến của các cơ quan (có Bảng tổng hợp tiếp thu giải trình ý kiến kèm theo); chuyển cơ quan pháp chế của Bộ GTVT thẩm định; gửi Cổng thông tin điện tử của Chính phủ và Cổng thông tin điện tử của Bộ GTVT để đăng tải Báo cáo tiếp thu giải trình ý kiến của các cơ quan theo quy định tại khoản 2 Điều 97 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

- Ngày ……, Bộ GTVT có Công văn số …./BGTVT-KHCN&MT gửi Bộ Tư pháp kèm hồ sơ trình dự thảo Quyết định để thẩm định theo quy định.

- Ngày …./09/2024, Bộ Tư pháp đã có văn bản số …../BTP thẩm định dự thảo quyết định nêu trên

- Trên cơ sở ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, Bộ GTVT đã tổ chức tiếp thu giải trình và hoàn thiện dự thảo Quyết định, dự thảo Tờ trình Thủ tướng Chính phủ (có Báo cáo tiếp thu giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp kèm theo).

V. BỐ CỤC, NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO QUYẾT ĐỊNH

3. Bố cục dự thảo quyết định

Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp" gồm 06 Điều:

- Điều 1. Phạm vi điều chỉnh
- Điều 2. Đối tượng áp dụng
- Điều 3. Giải thích từ ngữ
- Điều 4. Lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải
- Điều 5. Tổ chức thực hiện
- Điều 6. Điều khoản chuyển tiếp
- Điều 7. Hiệu lực và trách nhiệm thi hành

4. Nội dung cơ bản của dự thảo Quyết định

Nội dung cơ bản của dự thảo Quyết định gồm 2 phần:

a) Chuyển tiếp việc áp dụng các mức tiêu chuẩn khí thải đang thực hiện theo quy định tại Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg; Quyết định số 49/2011/QĐ-

[1] Các Bộ: Công an, Quốc phòng, Tư pháp, Tài chính, Kế hoạch và Đầu tư, Tài nguyên và Môi trường, Khoa học và Công nghệ, Công Thương; Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam; UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; các Hiệp hội: vận tải ô tô VN, các nhà sản xuất ô tô VN, các nhà sản xuất xe máy Việt Nam; các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy.

TTg; một phần Quyết định số 16/2019/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Cụ thể là:

- Ô tô nhập khẩu mới và ô tô sản xuất, lắp ráp tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 5;

- Xe gắn máy hai bánh nhập khẩu mới và xe gắn máy sản xuất, lắp ráp tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 2;

- Xe mô tô hai bánh nhập khẩu mới và xe mô tô sản xuất, lắp ráp tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 3 tới hết ngày 30/6/2027; áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 từ ngày 01/7/2027;

- Ô tô nhập khẩu đã qua sử dụng tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4.

b) Một số nội dung được bổ sung, sửa đổi, quy định mới tại dự thảo Quyết định:

(1) Về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng: Bổ sung làm rõ hơn đối tượng loại trừ (không áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải) nhằm bảo đảm tính minh bạch, rõ ràng, phù hợp với thực tế, tạo thuận lợi trong quá trình tổ chức thực hiện. Cụ thể là:

-*Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (sau đây gọi tắt là xe) thuộc đối tượng được miễn kiểm tra chất lượng khi nhập khẩu theo quy định của pháp luật về chất lượng sản phẩm hàng hóa*: hoạt động quản lý, giám sát việc tuân thủ mức tiêu chuẩn khí thải của xe, hiện nay thông qua việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo pháp luật về chất lượng sản phẩm hàng hóa. Do đó, đối với xe thuộc đối tượng được miễn kiểm tra chất lượng hàng hóa khi nhập khẩu, thì theo đó cũng được miễn việc kiểm tra về khí thải, vì khí thải là một trong những nội dung kiểm tra về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường khi nhập khẩu. Hơn nữa việc áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải sẽ làm phát sinh thủ tục, hoặc khó quản lý, giám sát và không khả thi.

-*Xe sản xuất, lắp ráp để xuất khẩu*: Hiện nay xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy đã được sản xuất, lắp ráp trong nước với số lượng ngày càng gia tăng. Nhu cầu sản xuất để xuất khẩu đã hình thành lâu nay và có xu hướng phát triển. Nếu quy định xe sản xuất trong nước để xuất khẩu phải tuân thủ mức tiêu chuẩn khí thải là không cần thiết, đồng thời sẽ dẫn đến chồng chéo (vì doanh nghiệp vừa phải tuân thủ mức tiêu chuẩn khí thải của Việt Nam, vừa phải tuân thủ mức tiêu chuẩn khí thải của nước nhập khẩu); gây lãng phí, giảm sức cạnh tranh của doanh nghiệp. Yêu cầu về khí thải đối với xe xuất khẩu sẽ do thị trường xuất khẩu tới yêu cầu.

-*Xe được thiết kế có kết cấu đặc biệt không vì mục đích tham gia giao thông đường bộ; Xe mô tô, xe gắn máy ba bánh dùng cho người khuyết tật*: đối với các xe thiết kế, có kết cấu đặc biệt không vì mục đích tham gia giao thông (xe ô tô đặc chủng hoạt động khai thác mỏ, xe chuyên dụng dùng trong các trường đua xe chuyên nghiệp; ….); xe mô tô, xe gắn máy dung cho người khuyết tật, có số lượng rất ít, thường có thêm các kết cấu và trang thiết bị đặc biệt để hỗ trợ người sử dụng; việc nhập khẩu mới hoặc sản xuất, lắp ráp thường đơn chiếc, số lượng ít, trong khi việc thử nghiệm, chứng nhận mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe nhập

khẩu mới và sản xuất lắp ráp là chứng nhận kiểu loại. Việc áp dụng mức Tiêu chuẩn khí thải đối với loại xe này sẽ làm tăng chi phí, giá thành gây khó khăn cho doanh nghiệp và người sử dụng. Về phương thức xác định các loại xe này để thực hiện việc miễn trừ thông qua tài liệu kỹ thuật của xe nhập khẩu và xe sản xuất lắp ráp.

-*Xe ô tô được sản xuất, lắp ráp từ xe ô tô cơ sở đã được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường*: Về nguyên tắc xe ô tô cơ sở (xe ô tô sắt xi, xe ô tô hoàn chỉnh…) đã được nhập khẩu hoặc xuất xưởng đưa ra thị trường, đã tuân thủ quy định về mức tiêu chuẩn khí thải. Theo nhu cầu của thị trường các đại lý, cơ sở sản xuất, lắp ráp ô tô có thể dùng xe ô tô này để sản xuất thành các loại xe ô tô có công năng khác nhau (phổ biến nhất là đối với xe ô tô sắt xi). Nếu quy định xe ô tô sản xuất từ xe ô tô cơ sở phải áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải thì dẫn đến hồi tố; mặt khác khi áp dụng quy định này khi xuất xưởng, doanh nghiệp phải làm lại các thủ tục thử nghiệm, chứng nhận lại về mức tiêu chuẩn khí thải, gây lãng phí, khó khăn cho doanh nghiệp.

(2) Về bổ sung lộ trình đối với một số loại xe:

- *Nâng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe mô tô hai bánh nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp được nâng từ Mức 3 lên Mức 4 từ 01/7/2027:*

Từ năm 2021, Bộ GTVT đã triển khai nghiên cứu "xây dựng lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải tương đương Euro 4 cho xe mô tô, xe gắn máy và Euro 6 cho xe ô tô tại Việt Nam". Kết quả cho thấy việc nâng mức tiêu chuẩn khí thải với xe mô tô nhập khẩu và xe mô tô sản xuất, lắp ráp lên Mức 4 là khả thi; khảo sát cũng cho thấy, các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu đã sẵn sàng cho việc nâng mức tiêu chuẩn khí thải Mức 3 lên Mức 4. Theo nhu cầu sản xuất để xuất khẩu, một số doanh nghiệp đã đầu tư công nghệ để sản xuất xe mô tô đạt tiêu chuẩn Mức 4; mặt khác công nghệ cho sản xuất xe mô tô đạt tiêu chuẩn khí thải Mức 3 có thể nhanh chóng đáp ứng việc sản xuất xe mô tô đạt tiêu chuẩn khí thải Mức 4 mà không cần đầu tư thay đổi quá nhiều về công nghệ.

Cũng theo kết quả nghiên cứu nêu trên cho thấy, nếu như tiêu chuẩn khí thải Mức 4 được áp dụng đối với xe mô tô, sẽ giảm được 50 - 60% phát thải khí độc hại phát thải từ loại phương tiện này, với mức độ tăng trưởng về số lượng xe máy đưa vào hàng năm hiện nay khoảng 3 triệu xe/năm sẽ đem lại hiểu quả đáng kể đối với công tác bảo vệ môi trường không khí.

Qua rà soát việc áp dụng TCKT của các nước khu vực ASEAN cho thấy, đa phần các nước trong khu vực đã áp dụng hoặc có lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải Euro 4 (Mailaysia, Thailand, Singapore đang áp dụng Euro 4; Indonesia dự kiến áp dụng Euro 4 vào năm 2025, Philipine dự kiến áp dụng Euro 4 vào năm 2027). Cũng chính vì điều này, Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM) đã có kiến nghị với Bộ GTVT sớm có lộ trình nâng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe mô tô nhập khẩu và xe mô tô sản xuất lắp ráp lên mức IV để hài hòa với các nước trong khu vực.

- *Áp dụng mức phát thải bằng "0" đối với xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp từ ngày 01/01/2026*:

Xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ, trước đây chưa được quy định trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Các loại xe này hoạt động trong phạm vi hẹp, thực hiện thí điểm theo chỉ đạo của Chính phủ, thủ tướng Chính phủ.

Luật Trật tự an toàn giao thông năm 2024 đã thừa nhận loại xe này là một trong những loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (Khoản 1, Điều 34); theo đó thời gian tới, loại xe này có tiềm năng phát triển. Do đặc thù, yêu cầu kỹ thuật đối với loại xe này thấp hơn xe ô tô, nên việc áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải như xe ô tô để thử nghiệm và chứng nhận là không phù hợp. Nếu áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải thấp, nguy cơ công nghệ lạc hậu, tiêu tốn nhiên liệu và gây ô nhiễm môi trường sẽ tràn vào Việt Nam. Để phòng ngừa nguy cơ này, thực hiện chủ trương của Đảng và nhà nước về chuyển đổi năng lượng xanh trong GTVT; Bộ GTVT đề xuất áp dụng mức phát thải bằng "0" đối với loại các xe này từ 01/01/2026, nhằm định hướng chuyển đổi sang sử dụng điện, năng lượng xanh không phát thải chất gây ô nhiễm môi trường; góp phần thực hiện mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính trong giao thông vận tải.

Về tác động chính sách, theo báo cáo của Cục Đăng kiểm Việt Nam, việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong hai năm vừa qua đa phần xe bốn bánh có gắn động cơ đã chuyển sang sử dụng năng lượng điện, không sử dụng động cơ sử dụng nhiên liệu hóa thạch. Việc quy định Lộ trình mức tiêu chuẩn khí thải bằng "0" đối với loại xe này có thể áp dụng sớm, không tác động xã hội lớn.

- *Áp dụng mức phát thải bằng "0" đối với xe mô tô ba bánh, xe gắn máy ba bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu từ ngày 01/01/2026*:

Theo quy định tại Nghị quyết số 05/2008/NQ-CP ngày 04/02/2008 của Chính phủ xe mô tô, xe gắn máy ba bánh không được cấp phép lưu hành mới trừ xe cơ giới ba bánh dùng cho người khuyết tật. Chính vì vậy, các quy định về lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải từ năm 2008 cho tới nay không quy định việc áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy ba bánh. Cũng từ năm 2008 đến nay, Bộ giao thông vận tải không thử nghiệm chứng nhận, cấp phép lưu hành đối với loại xe này.

Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ năm 2004 không quy định cấm, hoặc hạn chế đối với xe mô tô, xe gắn máy ba bánh; tại Khoản 1, Điều 34 vẫn thừa nhận xe mô tô, xe gắn máy ba bánh là một trong những loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Chính vì vậy, khả năng loại phương tiện này sẽ được phép lưu hành và phát triển trở lại khi Nghị quyết số 05/2008/NQ-CP hết hiệu lực.

Để phòng ngừa nguy cơ công nghệ lạc hậu, tiêu tốn nhiên liệu, gây ô nhiễm môi trường vào Việt Nam, thực hiện chủ trương của Đảng và nhà nước về chuyển đổi năng lượng xanh trong Giao thông vận tải; tương tự như xe 4 bánh có gắn động cơ, Bộ Giao thông vận tải đề xuất áp dụng mức phát thải bằng "0" đối với

xe mô tô, xe gắn máy ba bánh từ 01/01/026, để định hướng chuyển đổi sang sử dụng điện, năng lượng xanh không phát thải chất gây ô nhiễm môi trường; góp phần thực hiện mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính trong giao thông vận tải.

VI. NHỮNG VẤN ĐỀ CẦN XIN Ý KIẾN THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Hiện nay, xe mô tô, xe gắn máy ba bánh (trừ xe ba bánh cho người khuyết tật) đang thuộc đối tượng không cấp phép mới cho lưu hành theo Nghị quyết số 05/2008/NQ-CP của Chính phủ, các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ trước đây cũng không quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với loại phương tiện này. Như vậy, dự thảo Quyết định lần này tiếp tục không quy định lộ trình đối với xe mô tô, xe gắn máy ba bánh hay bổ sung quy định "*Áp dụng mức phát thải bằng "0" đối với xe mô tô ba bánh, xe gắn máy ba bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu từ ngày 01/01/2026"*

Quan điểm của Bộ GTVT là: Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ năm 2004 không quy định cấm, hoặc hạn chế đối với xe mô tô, xe gắn máy ba bánh. Khả năng loại phương tiện này sẽ phát triển trở lại khi Nghị quyết số 05/2008/NQ-CP hết hiệu lực. Để phòng ngừa nguy cơ công nghệ lạc hậu, tiêu tốn nhiên liệu, gây ô nhiễm môi trường vào Việt Nam đề nghị bổ sung quy định "*Áp dụng mức phát thải bằng "0" đối với xe mô tô ba bánh, xe gắn máy ba bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu từ ngày 01/01/2026" vào dự thảo Quyết định.*

Đến nay, ý kiến góp ý của các Bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp; ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp đã được Bộ GTVT tiếp thu, giải trình đầy đủ. Dự thảo Quyết định đã được hoàn thiện, không còn ý kiến khác nhau, đủ điều kiện trình Thủ tướng Chính phủ xem xét ban hành.

Bộ Giao thông vận tải kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, Quyết định./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Vụ Pháp chế;
- Lưu: VT, KHCN&MT(H.Lưu).

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Nguyễn Xuân Sang