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

**BẢNG TỔNG HỢP TIẾP THU Ý KIẾN DỰ THẢO QUYẾT ĐỊNH CỦA THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ**

**QUY ĐỊNH VỀ LỘ TRÌNH ÁP DỤNG MỨC TIÊU CHUẨN KHÍ THẢI**

**ĐỐI VỚI XE CƠ GIỚI NHẬP KHẨU VÀ SẢN XUẤT, LẮP RÁP**

Ngày 08/9/2024, Bộ Giao thông vận tải có Công văn số 9701/BGTVT-KHCN&MT gửi các Bộ, ngành, hiệp hội, doanh nghiệp liên quan[[1]](#footnote-1) lấy ý kiến góp ý đối với Hồ sơ dự thảo Quyết định.

Bộ GTVT nhận được 14[[2]](#footnote-2) văn bản góp ý trong đó:03[[3]](#footnote-3) văn bản có ý kiến thống nhất hoàn toàn với dự thảo Quyết định;11[[4]](#footnote-4) văn bản có ý kiến góp ý. Các ý kiến góp ý được tiếp thu, giải trình như sau:

| **Điều, Khoản, Mục** | **Đơn vị góp ý**  (số văn bản góp ý) | **Nội dung góp ý** | **Nội dung tiếp thu, giải trình** |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Bộ Tư pháp**  (Số: 5298/BTP-PLQT ngày 20/9/2024) | 1. Điều 34 Luật TTATGTĐB 2024 đã có quy định cụ thể về “xe cơ giới”, trong đó có đề cập “Xe gắn máy là xe có hai hoặc 3 bánh chạy bằng động cơ …”. Tuy nhiên, phạm vi điều chỉnh (Điều 1) chỉ đề cập đến xe gắn máy 2 bánh. Đề nghị rà soát, bảo đảm tính thống nhất giữa các văn bản.  2. Đề nghị bổ sung làm rõ thêm khoản 2 Điều 3 thông tin năm ban hành Chỉ thị của Liên minh Châu Âu đối với xe cơ giới trong phê duyệt kiểu để bảo đảm tính rõ ràng | 1. Tiếp thu ý kiến, sửa đổi phạm vi điều chỉnh và bổ sung mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy 3 bánh.  2. Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Quyết định.  Lý do: dự thảo Quyết định chỉ quy định *“Tiêu chuẩn khí thải Mức 2, Mức 3, Mức 4 và Mức 5 đối với xe nhập khẩu mới và sản xuất, lắp ráp là các tiêu chuẩn* ***tương ứng*** *với các mức tiêu chuẩn khí thải Euro 2, Euro 3, Euro 4 và Euro 5 tại Quy định của Ủy ban kinh tế châu Âu của Liên Hợp quốc (UNECE) và Chỉ thị của Liên minh Châu Âu (EC) về phê duyệt kiểu loại xe cơ giới”* để hiểu là Việt Nam áp dụng *hệ thống tiêu chuẩn* tương ứng với *hệ thống quy định của Châu Âu*, còn các mức tiêu chuẩn khí thải áp dụng của Việt Nam được quy định cụ thể ở dự thảo Quyết định và các QCVN tương ứng của Việt Nam, không quy định giống tuyệt đối với quy định của Châu Âu. |
| Dự thảo Quyết định | **Cục An ninh kinh tế - Bộ Công an**  (Số: 9539/ANKT-GTXD ngày 24/9/2024) | Nhất trí đối với nội dung 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. Quá trình triển khai thực hiện, đề nghị các Bộ có liên quan tuân thủ các quy định của pháp luật; bảo đảm an ninh – trật tự, an sinh xã hội; bảo đảm lợi ích nhà nước, quyền và lợi ích chính đáng của doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân liên quan; không để xảy ra tham nhũng, tiêu cực. | Tiếp thu |
| Dự thảo Quyết định | **Bộ Quốc Phòng**  (Số: 4221 BQP-KHQS ngày 04/09/2024) | Cơ bản thống nhất với Hồ sơ dự thảo Quyết định do Bộ Giao thông vận tải chủ trì biên soạn. Việc xây dựng dự thảo Quyết định là cần thiết đê thực hiện khoản 6 Điều 41 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ ngày 27/6/2024, góp phần từng bước tiến tới hài hòa về mặt tiêu chuẩn khí thải với các nước trong khu vự và quốc tế, cũng như thực hiện các cam kết quốc tế mà Việt Nam đã ký kết như hiệp định UNECE 1958, APMRA, EVFTA, UKVFTA… | Tiếp thu |
| Dự thảo Quyết định | **Bộ Quốc Phòng**  (Số: 4221 BQP-KHQS ngày 04/09/2024) | Đề nghị điều chỉnh, bổ sung một số nội dung sau:  - Bổ sung vào phạm vi điều chỉnh tại Điều 1 các loại xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ để phù hợp với quy định tại khoản 4 và khoản 5 Điều 4; | Tiếp thu: bổ sung vào phạm vi điều chỉnh tại Điều 1 như sau:  Quyết định này quy định về lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới có lắp động cơ nhiệt nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp.  (Xe cơ giới bao gồm tất cả các loại xe như được định nghĩa tại Luật TTATGT) |
| - Thống nhất việc sử dụng thuật ngữ đối với các loại xe như: xe mô tô, xe mô tô hai bánh; xe gắn máy, xe gắn máy hai bánh,… | Tiếp thu |
| Dự thảo bản tổng hợp một số tác động chính sách liên quan trong Dự thảo Quyết định | **Bộ Công thương**  (Số: 7723/BCT-KHCN ngày 02/10/2024) | - Về Dự thảo bản tổng hợp một số tác động chính sách:  + Đề nghị rà soát, nghiên cứu bổ sung đánh giá tác động chính sách liên quan trong Dự thảo Quyết định; | Tiếp thu: đã rà soát, nghiên cứu bổ sung đánh giá tác động chính sách liên quan trong Dự thảo Quyết định |
| + Xem xét bổ sung đánh giá tác động liên quan đến thị trường xăng dầu, khả năng đáp ứng trong nước và nhập khẩu xăng dầu khi áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp để từ đó lựa chọn các giải pháp phù hợp | Tiếp thu: bổ sung phần đánh giá liên quan đến xăng dầu  Giải thích thêm: liên quan đến xăng dầu, dự thảo này hoàn toàn không có quy định mới liên quan đến xăng dầu, mà hoàn toàn chuyển tải các chính sách đang áp dụng nhiều năm nay từ các quy định hiện hành. Nội dung này Hiệp hội VAMA đã có nhiều góp ý. Xăng dầu chức năng quản lý là thuộc trách nhiện của Bộ CT, do vậy đề nghị Bộ CT có ý kiến thêm (nếu có) |
| + Đồng thời rà soát các chủ trương, cam kết, quy định hiện hành có liên quan và lấy đầy đủ ý kiến các đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của Dự thảo để đảm bảo các quy định thống nhất, khả thi trong thực tế | Tiếp thu: Đã lấy ý kiến rộng rãi các Bộ, Nghành, Doanh nghiệp, Hiệp hội… có liên quan và có tác động. |
| Điều 4  Dự thảo Quyết định | **Bộ Công thương**  (Số: 7723/BCT-KHCN ngày 02/10/2024) | - Về Dự thảo Quyết định:  + Tại Điều 4: Đề nghị tách riêng lộ trình áp dụng tiêu chuân khí thải đối với các loại xe tham gia thử nghiệm với các loại xe tham gia giao thông | Giải thích:  - Tại Điều 4 khi dẫn chiếu đến Quyết định số 16/2019/QĐ-TTg ngày 28/03/2019 của Thủ tướng chính phủ áp dụng TCVN 6438: 2018 “Phương tiện giao thông đường bộ - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải”. mục đích là chỉ trích dẫn đến phương pháp mà mức tiêu chuẩn khí thải, mà không phải đề cập đến đối tượng áp dụng là xe lưu hành.  - Phạm vi áp dụng của dự Dự thảo Quyết định này là: xe nhập khẩu mới và đã qua sử dụng và xe sản xuất, lắp ráp (không áp dụng với xe lưu hành). |
| + Rà soát lộ trình cho phù hợp, thống nhất, hài hòa với các lộ trình đã được quy định trước đây để đảm bảo thống nhất, đồng bộ và phù hợp với thực tiễn tại Việt Nam trong giai đoạn hiện nay. | Tiếp thu:  Đã rà soát các lộ trình đã được quy định tước đây liên quan đến lộ trình khí thải bảo gồm: 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 để thống nhất, đồng bộ có nâng cấp và phù hợp thực tiễn |
| Dự thảo Tờ trình | **Bộ Kế hoạch và Đầu tư**  (Số: 7893/BKHĐT-PTHTĐT ngày 27/9/2024) | Về sự phù hợp với Chiến lược phát triển ngành công nghiệm ô tô Viêt Nam  Mục I dự thảo Tờ trình có nêu sự phù hợp với Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035, được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014. Hiện tại, dự thảo Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (sau đây gọi tắt là Chiến lược phát triển nghành công nghiệp ô tô) đang được Bộ Công thương lấy ý kiến rộng rãi các Bộ nghành, địa phương. Đề nghị Bộ Giao thông vận tải phối hợp chặt chẽ với Bộ Công thương để đảm bảo sự phù hợp, khả thi về thời gian và nội dung của Quyết định này với Chiến lược phát triển nghành công nghiệp sau khi các văn bản này được ban hành. | Tiếp thu |
| Dự thảo Tờ trình | **Bộ Kế hoạch và Đầu tư**  (Số: 7893/BKHĐT-PTHTĐT ngày 27/9/2024) | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải bổ sung vào dự thảo Tờ trình đánh giá so sánh các nội dung, điểm mới của dự thảo Quyết định với các quyết định tước đây | Tiếp thu:  Bổ sung: **Bảng so sánh nội dung dự thảo quyết định của thủ tướng chính phủ với các quyết định** Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg ngày 10/10/2005, Quyết định 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/09/2011 và Quyết định16/2019/QĐ-TTg 28/03/2019 |
| Điều 2: - Khoản 4, 6 | **Bộ Kế hoạch và Đầu tư**  (Số: 7893/BKHĐT-PTHTĐT ngày 27/9/2024) | Về việc không áp dụng tiêu chuẩn đối với một số loại xe quy định tại các khoản 4, 6 Điều 2 dự thảo Quyết định và tại khoản 2 mục V dự thảo tờ trình  - Theo dự thảo tờ trình, các loại xe quy định tại các khoản 4, 6 dự thảo Quyết định không là đối tượng áp dụng tiêu chuẩn khí thải (do không chạy trên hệ thống giao thông đường bộ). Tuy nhiên, các loại xe này khi vận hành đều phát thải khí nhà kính ra môi trường. | Giải trình và tiếp thu điều chỉnh:  - Quyết định này triển khai Luật TTATGT, theo đó phạm vi áp dụng là cho xe cơ giới có tham gia đường bộ  - Có điều chỉnh hợp nhất tại khoản 5, Điều 2 |
|  | - Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của nghành giao thông vận tải (được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022) có mục tiêu tổng quát là phát triển hệ thống giao thông vận tải xanh hướng tới mục tiêu tổng quát là phát triển hệ thống giao thông vận tải xanh hướng tới mục tiêu giảm phát thải ròng khí nhà kính về “0” vào năm 2050. Như vậy, việc các loại xe nêu trên vận hành, lưu thông trên các loại đường khác có khả năng ảnh hưởng đến mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính. Do đó, để đạt mục tiêu phát thải ròng khí nhà kính về “0”, đề nghị nêu rõ nguyên nhân không áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với các loại xe nêu trên; đồng thời làm rõ nghành, lĩnh vực mà các loại xe này phải áp dụng tiêu chuẩn giảm phát thải; thống kê số lượng xe được sản xuất và đưa vào sử dụng hàng năm để có thể so sánh tỷ lệ mức phát thải của các loại xe này so với mức phát thải của các loại xe cơ giới là đối tượng của dự thảo Quyết định. | Giải trình và tiếp thu:  - Thực hiện Quyết định số 876/QĐ-TTg về Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của nghành giao thông vận tải sẽ có 2 chính sách chính là: Cắt giảm phát thải và Chuyển đổi sang xe điện  - Việc thực hiện Quyết định này vẫn song song đồng thời thực hiện lộ trình cắt giảm và chuyển đội quy định tại Quyết định số 876/QĐ-TTg  - Tại dự thảo mới đã bổ áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải bằng 0 đối với một số nhóm phương tiện như: xe chở hàng 4 bánh có gắn động cơ, xe chở người 4 bánh có gắng động cơ. Với quy định này sẽ gián tiếp khuyến khích các nhóm phương tiện này chuyển sang dử dụng điện, theo đó sẽ góp phần cắt giảm được khí nhà kính  - Triển khai cắt giảm khí nhà kính, phát thải ròng bằng “0” thực hiện Quyết định 876, Bộ GTVT cũng đã ban hành Quyết định số 1679/QĐ-BGTVT ban hành kế hoạch của bộ giao thông vận tải thực hiện chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải. Theo đó có nội dung xây dựng giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu cho phương tiện giao thông đường bộ, để cắt giảm khí nhà kính |
| Điều 5: -  Khoản 2 | **Bộ Kế hoạch và Đầu tư**  (Số: 7893/BKHĐT-PTHTĐT ngày 27/9/2024) | Đề nghị Bộ giao thông vận tải nghiên cứu, rà soát nhiệm vụ của Bộ Khoa học và Công nghệ tại điểm a khoản 2 Điều 5 dự thảo Quyết định đảm bảo thống nhất và phù hợp với quy định về việc phân cấp, phân công giữa Bộ Khoa học và công nghệ và Bộ chuyên nghành trong dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật dự kiến trình Quốc hội thông qua và ký họp thứ 9. | Tiếp thu:  - Rà soát để phù hợp với dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật khi ban hành.  - Hiện tại, xăng dầu vẫn thuộc danh mục hàng hóa thuộc chức năng Bộ KHCN ban hành QCVN |
| Dự thảo Quyết định | **Bộ Kế hoạch và Đầu tư**  (Số: 7893/BKHĐT-PTHTĐT ngày 27/9/2024) | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu phương án xử lý đối với trường hợp xe cơ giới đã nhập khẩu, xe sản xuất, lắp ráp trong nước tồn kho chưa kịp đăng kiểm khí thải theo mốc thời gian quy định tại thời điểm trước khi Quyết định ban hành và có hiệu lực | Tiếp thu  Bổ sung điều khoản chuyển tiếp |
| Tên Dự thảo Quyết Định | **BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG**  (Số: 6694/BTNMT-KSONMT ngày 30/9/2024) | a) Về tên gọi: tên gọi của dự thảo Quyết định đã được xác định tại 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 7, tuy nhiên nội hàm áp dụng có cả “Tiêu chuẩn” và “Quy chuẩn”, vì vậy trong nội dung của dự thảo Quyết định cần thể hiện cả hai nội hàm này bằng cụm từ “tiêu chuẩn/quy chuẩn”. Việc này hoàn toàn phù hợp với quy định về “Nhóm quy chuẩn kỹ thuật môi trường về khí thải của phương tiện giao thông vận tải” tại điểm b khoản 2 Điều 97 Luật Bảo vệ môi trường. | - Tên của dự thảo Quyết định giữ nguyên do theo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ: tại 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”.*  - Cụm từ tiêu chuẩn đã được sử dụng chung và ổn định tại các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ trước đây như: Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg và 49/2011/QĐ-TTg. |
| Điều 2: | **BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG**  (Số: 6694/BTNMT-KSONMT ngày 30/9/2024) | Tại Điều 2. Đối tượng áp dụng: đề nghị làm rõ đối tượng xe ô tô, xe mô tô hai bánh, xe gắn máy hai bánh nhập khẩu bao gồm “nhập khẩu mới” và “đã qua sử dụng nhập khẩu”. | Nội dung “nhập khẩu” tại dự thảo bao gồm “nhập khẩu mới” và “đã qua sử dụng nhập khẩu” |
| Điều 3: | **BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG**  (Số: 6694/BTNMT-KSONMT ngày 30/9/2024) | Tại Điều 3. Giải thích từ ngữ: thông tin khí thải các mức 2, mức 3, mức 4, mức 5 áp dụng trong thử nghiệm được quy định trong các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải tương ứng, vì vậy đề nghị viết lại cho đúng tên “Quy chuẩn” (không phải là “Tiêu chuẩn”). | - Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ: tại 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”.*  - Cụm từ tiêu chuẩn được sử dụng chung tại các Quyết định trước đây như tại các Quyết định Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg ngày 10/10/2005 và 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/09/2011 của Thủ tướng Chính phủ về lộ trình khí thải |
| Điều 4: | **BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG**  (Số: 6694/BTNMT-KSONMT ngày 30/9/2024) | Tại Điều 4. Lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải  - Chỉnh sửa thuật ngữ áp dụng “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải” thay cho áp dụng “Tiêu chuẩn khí thải” đối với phương tiện là xe ô tô, xe mô tô hai bánh, xe gắn máy hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới. | - Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ: tại 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”.*  - Cụm từ tiêu chuẩn được sử dụng chung tại các Quyết định trước đây như tại các Quyết định Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg ngày 10/10/2005 và 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/09/2011 của Thủ tướng Chính phủ về lộ trình khí thải |
| Điều 4: -  Khoản 2, 5 | **BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG**  (Số: 6694/BTNMT-KSONMT ngày 30/9/2024) | - Rà soát nội hàm tại khoản 2 và khoản 5 đối với phương tiện nhập khẩu có thể trùng nhau, đồng thời giải thích, làm rõ khái niệm “xe chở người bốn bánh có gắn động cơ” tại khoản 5 để phân biệt với “xe ô tô” tại khoản 2. | - Hai nhóm xe ở khoản 2 và khoản 4 là 2 nhóm phương tiện khác nhau (xe ô tô và xe 4 bánh có gắn động cơ là 2 loại khác nhau.  - Ví dụ: các xe du lịch chạy trong phố cổ là xe chở người 4 bánh có gắn động cơ. Loại xe này không đủ điều kiện như xe ô tô thông thường để tham gia giao thông đường bộ mà chỉ lưu hành ở các phạm vị hẹp kèm theo các điều kiện nhất định) |
| Điều 4: -  Khoản 2, 4, 5 | **BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG**  (Số: 6694/BTNMT-KSONMT ngày 30/9/2024) | - Xem xét lại việc quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn/quy chuẩn khí thải trong kiểm tra đối với phương tiện giao thông (là các phương tiện đang lưu hành) 2 tại các khoản 2, 4 và 5 có phù hợp với quy định giao cho Bộ Tài nguyên và Môi trường tại điểm b khoản 2 Điều 102 Luật Bảo vệ môi trường về việc “Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ ban hành lộ trình áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu hành ở Việt Nam”. | - Đây là tham chiếu về nội dung quy định về kỹ thuật mà không phải điều chỉnh cho đối tượng xe **nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp** chứ không phải đối tượng xe lưu hành |
| Điều 5:  Khoản 1 điểm a | **BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG**  (Số: 6694/BTNMT-KSONMT ngày 30/9/2024) | Tại Điều 5. Tổ chức thực hiện Tại điểm a khoản 1 cần thể hiện rõ đối tượng áp dụng là xe mô tô sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới. | Tiếp thu |
| Tờ trình dự thảo Quyết định | **BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG**  (Số: 6694/BTNMT-KSONMT ngày 30/9/2024) | Đề nghị nghiên cứu bổ sung thông tin chỉnh sửa cho phù hợp, tương ứng với các nội dung được góp ý đối với dự thảo Quyết định. | Tiếp thu |
| Điều 3: | **Hiệp hội Các Nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM)**  (ngày 16/09/2024) và **Công ty TNHH Yamaha Motor Việt Nam**  ( Số: 002/2024/ YMVN-MOT ngày 16/9/2024) | **Điều 3. Giải thích từ ngữ**  1.Tiêu chuẩn khí thải Mức 2, Mức 3, Mức 4 và Mức 5 áp dụng trong thử nghiệm, *chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường* là các mức tương ứng với mức Euro 2, Euro 3, Euro 4 và Euro 5 trong Quy định của Ủy ban kinh tế châu Âu của Liên Hợp quốc (UNECE) và Chỉ thị của Liên minh Châu Âu (EC) đối với xe cơ giới trong phê duyệt kiểu loại. | Tiếp thu:  - Điều chỉnh như dự thảo mới  - Khí thải chỉ là một trong các nội dung chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường |
| Điều 4: -  Khoản 6 | **Hiệp hội Các Nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM)**  (ngày 16/09/2024) và **Công ty TNHH Yamaha Motor Việt Nam**  ( Số: 002/2024/ YMVN-MOT ngày 16/9/2024) | **Điều 4. Lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải**  **…**   1. Các kiểu loại xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 trong thử nghiệm, chứng nhận kiểu loại về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường từ ngày 1/7/2027. | Tiếp thu và điều chỉnh như sau: “Xe mô tô hai bánh nhập khẩu mới và sản xuất, lắp ráp tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 3 quy định tại khoản 1 Điều 3 Quyết định này tới hết ngày 30/6/2027; áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 quy định tại khoản 1 Điều 3 Quyết định này từ ngày 01/7/2027;”. |
| Điều 4: -  Khoản 7 | **Hiệp hội Các Nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM)**  (ngày 16/09/2024) và **Công ty TNHH Yamaha Motor Việt Nam**  ( Số: 002/2024/ YMVN-MOT ngày 16/9/2024) | 7. Các kiểu loại xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu đã được thử nghiệm, cấp chứng nhận chất lượng kiểu loại về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trước ngày 1/7/2027 phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 từ ngày 1/7/2028 | Tiếp thu một phần:  Bổ sung vào dự thảo Quyết định Khoản 1 Điều 6: điều khoản chuyển tiếp như sau:  1. Các kiểu loại xe sản xuất, lắp ráp đã được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trước thời điểm áp dụng tiêu chuẩn khí thải theo lộ trình quy định tại khoản 1 Điều 4 Quyết định này được tiếp tục sản xuất, lắp ráp đến hết hiệu lực của giấy chứng nhận đã cấp hoặc sau 12 tháng kể từ ngày thời điểm lộ trình thực hiện có hiệu lực tùy theo điều kiện nào đến trước.  Đồng thời không hồi tố |
| Điều 5: | **Hiệp hội Các Nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM)**  (ngày 16/09/2024) và **Công ty TNHH Yamaha Motor Việt Nam**  ( Số: 002/2024/ YMVN-MOT ngày 16/9/2024) | **Điều 5. Tổ chức thực hiện**  1. Bộ Giao thông vận tải:  a) Xây dựng, ban hành, công bố quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe cơ giới mức 4 cho xe mô tô trước *02 năm* và bảo đảm có hiệu lực theo đúng lộ trình quy định tại khoản 5 Điều 4 Quyết định này. | Giải trình:  - Lộ trình trong dự thảo Quyết định đã quy định rất rõ thời điểm áp dụng, báo trước 2,5 năm  - QCVN chỉ là chi tiết hóa các nội dung thực hiện. Theo đó QCVN sẽ ban hành ít nhất trước 01 năm là đủ thời gian cho doanh nghiệp thực hiện  - Hơn nữa hiện tại cũng đã TCVN khí thải mức 4 đối với xe mô tô |
| Điều 4: - Khoản 3, 6 và 7 | **Cục Đường bộ Việt Nam**  **(s**ố: 6207/CĐBVN-KHCN,MT&HTQT ngày 10/9/2024) | Quyết định mới quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải cho *“Các loại xe gắn máy hai bánh”, “Các loại xe mô tô hai bánh”.* Do vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo làm rõ “xe mô tô ba bánh” và “xe gắn máy ba bánh” có thuộc đối tượng dự thảo Quyết định không. | Tiếp thu:  - Tại dự thảo hiện tại không điều chỉnh cho nhóm xe 3 bánh  - Bổ sung vào dự thảo nhóm xe “xe mô tô ba bánh” và “xe gắn máy ba bánh”  - Tuy nhiên xin ý kiến Tư pháp/Pháp chế về hiệu lực của Nghị quyết 05/2008 của Chính phủ liên quan đến chủ trương cấm cấp phép mới xe 3 bánh khi Luật TTATGT có hiệu lực |
| Điều 2: | **Vụ Kết cấu hạ tầng GT**  **(**Số: 735/KCHT ngày 06/9/2024) | Đề nghị rà soát, đánh giá lại một số loại xe không thuộc đối tượng áp dụng theo dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về lộ trình dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và SXLR, như tại khoản 4 Điều 2: *“Xe được thiết kế chỉ để phục vụ các mục đích sau: ..., xe mô tô, xe gắn máy sử dụng trong khu vui chơi, giải trí; xe mô tô, xe gắn máy địa hình.”* | Tiếp thu: đã rà soát chỉnh sửa như dự thảo mới  - Với nội dung này có 2 nhóm chính:  + Xe cơ giới 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 (Nội dung này trích từ điểm a, khoản 1 Điều 41 Luật TTATGT)  + Xe có kết cấu đặc biệt không tham gia giao thông đường bộ (Quyết định này triển khai Luật TTATGT theo đó chỉ điều chỉnh cho xe tham gia đường bộ) |
| Dự thảo Quyết định | **Vụ Vận tải**  (Số: 835/VT ngày 11/9/2024) | 1. Đề nghị rà soát các loại phương tiện để đảm bảo tính thống nhất với các quy định tại Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.  2. Đề nghị bổ sung phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng và các nội dung khác tại Quyết định các loại xe gồm: xe mô tô ba bánh, xe bốn bánh có gắn động cơ; sử dụng cụm từ "xe gắn máy" thay thế cho cụm từ "xe gắn máy hai bánh" để đảm bảo thống nhất với Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. | Tiếp thu:  Sửa Điều 1: Phạm vi điều chỉnh  Quyết định này quy định về lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới có lắp động cơ nhiệt nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp.  (Xe cơ giới bao gồm tất cả các loại xe như được định nghĩa tại Luật TTATGT) |
| Phần căn cứ ban hành | **Vụ Pháp chế**  (Số: 821/PC ngày 18/92024) | 1. Phần căn cứ ban hành: đề nghị in nghiêng để đảm bảo đúng thể thức theo quy định của Nghị định hướng dẫn thi hành một số điều Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Đồng thời, đề nghị bổ sung “Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019” làm căn cứ ban hành Quyết định. | Tiếp thu |
| Điều 1: | **Vụ Pháp chế**  (Số: 821/PC ngày 18/92024) | 2. Điều 1: tại điểm e khoản 1 Điều 34 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ quy định “Xe mô tô gồm: xe có hai hoặc ba bánh chạy bằng động cơ, được thiết kế, sản xuất để hoạt động trên đường bộ, trừ xe gắn máy; đối với xe ba bánh thì khối lượng bản thân không lớn hơn 400 kg”. Tuy nhiên, tại phạm vi điều chỉnh của Quyết định chỉ quy định điều chỉnh đến xe mô tô hai bánh, xe gắn máy hai bánh (không điều chỉnh đến xe mô tô ba bánh). Vì vậy, đề nghị làm rõ nội dung này để tránh việc bỏ sót phạm vi điều chỉnh. | Tiếp thu:  Sửa Điều 1 tương tự như tiếp thu ở trên |
| Điều 2: - Khoản 6 | **Vụ Pháp chế**  (Số: 821/PC ngày 18/92024) | 3. Điều 2: đề nghị chỉnh lý theo hướng *“Quyết định này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân có liên quan đến sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu ...”.*  - Khoản 6: đề nghị nghiên cứu chỉnh lý lại quy định này để đảm bảo tính khả thi trong quá trình thực hiện. | Tiếp thu |
| Điều 4: - Khoản 4,5,6, và 7 | **Vụ Pháp chế**  (Số: 821/PC ngày 18/92024) | 4. Điều 4 khoản 4, 5, 6, 7: đề nghị làm rõ cơ sở đề xuất các mốc thời gian đối với lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải của xe chở hàng bốn bánh, xe chở người bốn bánh, xe mô tô hai bánh để đảm bảo tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. | - Lộ trình đối với xe 4 bánh có gắn động cơ (khoản 4, khoản 5):  + Về Lộ trình: thông thường đối với các QCVN mới có yêu cầu thông thường thì cần 02 năm để chuẩn bị, tuy nhiên đây là đối tượng mới đưa vào lộ trình khí thải nên để thêm 6 tháng năm là 2,5 năm để có thêm thời gian chuẩn bị và phù hợp,  + Về mức tiêu chuẩn: một phần là mức tiêu chuẩn áp dụng có 02 nội dung là kiểm tra cho xe lưu hành là kém khắc nghiệt hơn mức tiêu chuẩn trong thử nghiệm.  + Tuy nhiên, tổng hợp với ý kiến của một số đơn vị khác và tự rà soát thì tại dự thảo mới đã áp dụng mức phát thải bằng “0”, với lý do:  Thực hiện Quyết định số 876/QĐ-TTg về Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của nghành giao thông vận tải sẽ có 2 chính sách chính là: Cắt giảm phát thải và Chuyển đổi sang xe điện  Với quy định này sẽ gián tiếp khuyến khích các nhóm phương tiện này chuyển sang dử dụng điện, theo đó sẽ góp phần cắt giảm được khí nhà kính  Loại xe chở hàng 4 bánh thực tế chỉ có ở Việt nam và trước đây được làm theo dạng thí điểm. Thực tế trong thời gian nhiều năm qua loại này cũng không còn xuất hiện vì có thể nó không còn phù hợp và đáp ứng yêu cầu.  Loại xe chở người 4 bánh thông thường là loại được sử tại các phạm vi hạn chế như khu du lịch, khu phố cổ, khu thăm quan, giải trí… đay thường là các khu vực đông dân cư, nên việc kiểm soát nâng cao chất lượng khí thải là cần thiết để đảm bảo sức khỏe cộng đồng. Cũng do tính chất hoạt động trong khu vực đông người, nên thực tế loại xe này cũng đã chuyển nhiều sang sử dụng động cơ điện, không phát thải tại chỗ  - Lộ trình đối với xe mô tô 2 bánh (khoản 6, khoản 7):  Tham khảo các nghiên cứu của Hiệp hội VAMM, Trường Đại học Công nghệ giao thông vận tải về Lộ trình nâng mức khí thải cho xe mô tô  Hiệp hội sản xuất, lắp ráp xe mô tô xe găn máy (VAMM) đã có nhiều lần đề nghị nâng mức tiêu chuẩ áp dụng lên Mức 4 nhiều lần trong 2 năm vừa qua  Đa phần các nước ASEAN đã áp dụng hoặc có kế hoạch áp dụng trong thời gian tới tiêu chuẩn khí thải Mức 4 cho xe mô tô  Xe mô tô 2 bánh áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 3 đã hơn 07 năm (theo các lộ trình trước đây thì khoảng 05 hoặc ngắn hơn sẽ nâng 1 mức tiêu chuẩn |
| Điều 4: - Khoản 3 và 6 | **Vụ Pháp chế**  (Số: 821/PC ngày 18/92024) | - Khoản 3 và khoản 6: đề nghị rà soát lại các quy định này để tránh mâu thuẫn vì tại khoản 3 quy định áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 2 từ ngày Quyết định này có hiệu lực, trong khi tại khoản ~~3~~ 6 lại quy định áp dụng từ ngày Quyết định này có hiệu lực đến hết ngày 31/12/2027. Như vậy, hai quy định này chưa phân định rõ lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 2 và mức 3. | Giải trình làm rõ:  - Hai nhóm phương tiên tại khoản 3 và khoản 6 là hai nhóm khác nhau (xe **gắn máy** 2 bánh và xe **mô tô** 2 bánh).  - Hai nhóm phương tiện này đang áp dụng các mức tiêu chuẩn khác nhau và tại các Quyết định khác nhau:  + Xe gắn máy 2 bánh đang áp dụng mức 2 quy định tại 249/2005/QĐ-TTg ngày 10/10/2005 của Thủ tướng Chính phủ,  + Xe mô tô 2 bánh đang áp dụng tiêu chuẩn mức 3 quy định tại Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/09/2011 của Thủ tướng Chính phủ |
| Điều 5:  Khoản 1 và 2 | **Vụ Pháp chế**  (Số: 821/PC ngày 18/92024) | 5. Điều 5:  - Khoản 1 điểm a: đề nghị xem xét lại quy định giao “Bộ Giao thông vận tải xây dựng, ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe cơ giới mức 4 ...” vì quy định này không phù hợp với quy định tại khoản 2 Điều 11 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật *“Cơ quan được giao ban hành văn bản quy định chi tiết không được ủy quyền tiếp”.*  - Tương tự, đề nghị rà soát lại quy định tại điểm a khoản 2, khoản 4 Điều này. | Giải trình:  - Về Khoản 1, điểm a:  + Tại Khoản 1 Điều 11 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật có quy định:  Văn bản quy phạm pháp luật phải được quy định cụ thể để khi có hiệu lực thì thi hành được ngay. *“Trong trường hợp văn bản có điều, khoản, điểm mà nội dung liên quan đến quy trình, quy chuẩn kỹ thuật và những nội dung khác cần quy định chi tiết thì ngay tại điều, khoản, điểm đó có thể giao cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định chi tiết…”*  + Nội dung Khoản 1 điểm a này đang được dự thảo tương tự nội dung của uyết định 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/09/2011 về Lộ trình áp dung tiêu chuẩn khí thải của Thủ tướng Chính phủ  - Về rà soát quy định tại điểm a khoản 2, khoản 4 Điều này:  + Hiện tại đây là trách nhiệm, thẩm quyền tương ứng của Bộ KHCN và Bộ CT  + Nội dung này tương tự nội dung của Quyết định 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/09/2011 về Lộ trình áp dung tiêu chuẩn khí thải của Thủ tướng Chính phủ |
| Điều 5:  Khoản 1 điểm c và e | **Vụ Pháp chế**  (Số: 821/PC ngày 18/92024) | - Khoản 1 điểm c và điểm e: đề nghị rà soát lại vì sự trùng lặp về nội dung. | Tiếp thu: theo góp ý tại văn bản thẩm định của Vụ Pháp chế |
| Điều 6: | **Vụ Pháp chế**  (Số: 821/PC ngày 18/92024) | 6. Điều 6: đề nghị rà soát để có quy định chuyển tiếp cho phù hợp, tránh phát sinh các vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện. | Tiếp thu:  Bổ sung điều khoản chuyển tiếp  - Điều 6. Điều khoản chuyển tiếp  1. Các kiểu loại xe sản xuất, lắp ráp đã được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trước thời điểm áp dụng tiêu chuẩn khí thải theo lộ trình quy định tại khoản 1 Điều 4 Quyết định này được tiếp tục sản xuất, lắp ráp đến hết hiệu lực của giấy chứng nhận đã cấp hoặc sau 12 tháng kể từ ngày thời điểm lộ trình thực hiện có hiệu lực tùy theo điều kiện nào đến trước..  2. Các xe nhập khẩu có thời điểm cập cảng hoặc về tới cửa khẩu Việt Nam trước thời điểm áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải theo lộ trình quy định tại Quyết định này được tiếp tục áp dụng Quy định về mức tiêu chuẩn khí thải có hiệu lực tại thời điểm cập cảng hoặc về tới cửa khẩu Việt Nam. |
| Điều 6: - Khoản 2 | **Vụ Pháp chế**  (Số: 821/PC ngày 18/92024) | - Khoản 2: đề nghị chỉnh lý theo hướng “Bãi bỏ các quy định sau:”.  Ngoài ra, đề nghị Quý Vụ rà soát kỹ lưỡng các nội dung dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ để đảm bảo phù hợp, thống nhất với Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và tránh việc quy định các nội dung không được giao quy định chi tiết Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.  Đồng thời, nội dung dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ mang tính chất chuyên môn sâu về kỹ thuật kiểm định khí thải phương tiện giao thông đường bộ. Vụ Pháp chế không có chuyên môn về lĩnh vực này, vì vậy đề nghị Quý Vụ rà soát kỹ lưỡng và chịu trách nhiệm về nội dung dự thảo Quyết định để đảm bảo tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện | Tiếp thu |
| Dự thảo Quyết định | **Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA)**  (Bản tổng hợp ý kiến góp ý: ngày 30/9/2021 ) | Đồng ý hoàn toàn với dự thảo Quyết định | Tiếp thu |
| Dự thảo Quyết định | **Văn Phòng Bộ** (Số: /VP-KSTTHC ngày 20/9/2024) | Dự thảo Thông tư không làm phát sinh thủ tục hành chính thuộc đối tượng điều chỉnh của Nghị định số 63/2010/NĐ-CP, chế độ báo cáo thuộc đối tượng điều chỉnh của Nghị định 09/2019/NĐ-CP | Tiếp thu |
| Dự thảo Quyết định | **Sở Giao thông vận tải tỉnh An Giang (**Số: 2041/SGTVT-QLVTPT&NL ngày 19/9/2024) | Sau khi nghiên cứu Sở Giao thông vận tải tỉnh An Giang thống nhất với nội dung Hồ sơ dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về lộ trình dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và SXLR. | Tiếp thu |

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 Công ty: TNHH Kinh doanh Thương mại & Dịch vụ VinFast, Ô tô Toyota Việt Nam, Ford Việt Nam; CP ô tô Trường Hải, CP Tập đoàn Thành Công, CP ô tô TMT; TNHH ô tô Mitsubishi Việt Nam; TNHH Mercedes-Benz Việt Nam; Liên doanh TNHH Hino Motors Việt Nam; Honda Việt Nam; TNHH ô tô Isuzu Việt Nam; Việt Nam Suzuki; TNHH Nissan Việt Nam. [↑](#footnote-ref-1)
2. Các bộ: Quốc phòng, Công thương, Kế hoạch và đầu tư, Tài nguyên và Môi trường; Các Vụ: Kết cấu hạ tầng GT, Vận tải, Pháp chế; Văn Phòng Bộ; các Cục: An ninh kinh tế, Đường bộ Việt Nam; các Sở: Sở Giao thông vận tải tỉnh An Giang; Các Hiệp hội: Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam(VAMA), Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM); Các Công ty: TNHH Motor Việt Nam) [↑](#footnote-ref-2)
3. Hiệp hội VAMA; Văn Phòng Bộ; Sở Giao thông vận tải tỉnh An Giang. [↑](#footnote-ref-3)
4. Các bộ: Quốc phòng, Công thương, Kế hoạch và đầu tư, Tài nguyên và Môi trường; Các Vụ: Kết cấu hạ tầng GT, Vận tải, Pháp chế; các Cục: An ninh kinh tế, Đường bộ Việt Nam; Các Hiệp hội: Hiệp hội VAMM; Các Công ty: TNHH Motor Việt Nam) [↑](#footnote-ref-4)