|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc***Hà nội, ngày 01 tháng 10 năm 2024* |

**BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH**

**Trong 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, sản xuất, lắp ráp.**

1. **Xác định vấn đề bất cập tổng quan**
2. **Bối cảnh xây dựng Quyết định**

 Ngày 27/6/2024, Quốc hội ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Theo đó, khoản 6 Điều 41 quy định *“Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải (TCKT) đối với xe cơ giới nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp”*; khoản 3 Điều 88 quy định *“Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 35/2018/QH14 và Luật số 44/2019/QH14 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành”*. Như vậy, Luật Giao thông đường bộ 2008 hết hiệu lực kể từ ngày 01/01/2025 - khi Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 2024 có hiệu lực.

Khoản 4 Điều 154 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định *“Văn bản quy phạm pháp luật hết hiệu lực thì văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết thi hành văn bản đó cũng đồng thời hết hiệu lực”*. Như vậy, các Quyết định liên quan đến lộ trình áp dụng mức TCKT bao 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 sẽ hết hiệu lực cùng với Luật Giao thông đường bộ 2008. Như vậy, cần thiết phải 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”* theo quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 để thay thế các Quyết định số: 249/2005/QĐ-TTg; 49/2011/QĐ-TTg 16/2019/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ nêu trên.

Ngày 10/10/2005, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 249/QĐ-TTg quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải (TCKT) Mức 2 (tương đương mức tiêu chuẩn khí thải của Châu Âu Euro 2) đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Việc thực hiện kiểm soát khí thải xe cơ giới theo Quyết định số 249/QĐ-TTg, công tác kiểm soát khí thải được thực hiện một cách hiệu quả, duy trì tốt chất lượng khí thải của xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp.

Cùng với sự phát triển của kinh tế - xã hội, số lượng xe cơ giới không ngừng tăng lên và điều này dẫn đến lượng phát thải của phương tiện vào không khí lớn, mức độ ô nhiễm đã tăng lên rất nhiều.  Theo các báo cáo đánh giá chất lượng không khí, đặc biệt tại hai thành phố lớn là Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh, các chỉ số NOx, CO là các hợp chất có trong thành phần khí thải của phương tiện cơ giới, đã vượt hơn nhiều mức cho phép. Điều này tác động xấu đến sức khỏe người dân.

Tiếp theo đó, Chính phủ đã ban hành các Quyết định để nâng cao mức áp dụng TCKT và phê duyệt 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, cụ thể như sau:

Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg, ngày 01/09/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc quy định lộ trình áp dụng TCKT đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp (SXLR) và nhập khẩu mới, theo đó:

Đối với ô tô SXLR và nhập khẩu mới: áp dụng TCKT Mức 4 từ 01/01/2017 và TCKT Mức 5 từ ngày 01/01/2022 đối với xe ô tô SXLR và nhập khẩu mới;

Đối với xe mô tô hai bánh SXLR và nhập khẩu mới: áp dụng TCKT Mức 3 từ ngày 01 tháng 01 năm 2017.

Quyết định số 16/2019/QĐ-TTg, ngày 28/03/2019 của Thủ tướng Chính phủ về việc quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô tham gia giao thông và xe ô tô đã qua sử dụng nhập khẩu, theo đó:

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”

Quyết định 876/QĐ-TTg, ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt 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.

Như vậy, đối với sản phẩm xe cơ giới SXLR và nhập khẩu mới thì việc áp dụng các Quyết định trên theo lộ trình đã mang lại nhiều hiệu quả tích cực về việc giảm phát thải, thông qua một số công việc như; cải tiến công nghệ sử dụng cho động cơ, kết cấu hệ thống xử lý khí thải trên xe, do đó, chất lượng khí thải của xe cơ giớ SXLR, nhập khẩu mới; xe ô tô tham gia giao thông và xe ô tô đã qua sử dụng nhập khẩu đã được nâng cao hơn rất nhiều. Mặt khác, việc áp dụng mức TCKT 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. Bên cạnh đó, sự phát triển nhanh chóng của xe điện đã, đang và sẽ góp phần mạnh mẽ làm giảm ô nhiễm không khí và bảo vệ môi trường.

Đối với xe ô tô hiện tại Việt Nam đang áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 5, là top đầu của ASEAN, chỉ sau Singapore. Tuy nhiên, Singapore là nước không có ngành công nghiệp xe cơ giới

Với sự chuyển biến mạnh mẽ sang xe ô tô điện như hiện nay thì việc nâng mức lộ trình TCKT đối với xe ô tô lên Mức 6, Mức 7 là chưa cần thiết hơn nữa để nâng cấp TCKT lên mức cao hơn đòi hỏi công nghệ khác hẳn so với hiện tại từ đó các chi phí từ nghiên cứu phát triển đến sản xuất phải đầu tư rất lớn có thể gây ảnh hưởng tới chi phí của doanh nghiệp sản xuất cũng như giá thành của ô tô, cơ quản quản lý, thử nghiệm cũng phải nâng cấp hệ thống thiết bị đầu tư rất lớn nhưng đánh giá hiệu quả đầu tư là không cao trong khi đó vẫn phải đầu tư thêm cơ sở vật chất thiết bị phục vụ kiểm tra, thử nghiệm cho xe điện và xe sử dụng năng lượng xanh.

Hiện có một số nước châu Âu đã nâng mức TCKT lên Mức 6 nhưng cũng đồng thời hạn chế các loại ô tô phát khí thải thay vào đó nhiều nước sản xuất sử dụng ô tô điện để giảm phát thải gây ô nhiễm môi trường. Với bối cảnh này Việt Nam cũng sẽ tiến tới hạn chế các loại ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch thay khuyến khích và chuyển đổi sang nhiên liệu xanh và phát triển sang xe ô tô điện như các nước phát triển trên thế giới hiện nay.

 Với các lý do và tác động ở trên đối với xe ô tô có thể không yêu cầu phải nâng cao mức tiêu chuẩn khí thải mà giữ nguyên mức TCKT như hiện tại.

Đối với xe mô tô, xe gắn máy trong khu vực ASEAN đa phần các nước đã áp dụng hoặc có lộ trình áp dụng 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)

Ở Việt Nam hiện nay, xe mô tô, xe gắn máy hai bánh, đang chiếm số lượng đáng kể với khoảng 70 triệu xe lưu hành (theo thống kê đến năm 2024) theo đó cũng đóng góp lượng phát thải đáng kể. Do vậy việc nâng mức tiêu chuẩn khí thải tiếp theo cho xe mô tô, xe gắn máy là cần thiết. Thực tế một số nước ASEAN trước đây khi nâng mức khí thải lên Euro 4 cho xe mô tô xe gắn máy thì đa phần là không còn sản xuất xe gắn máy vì việc đáp ứng là rất khó khắn do ngưỡng khó khăn về công nghệ, hơn thế nữa xe điện hai bánh đang trong quá trình phát triển nhanh chóng về số lượng và tương lai sẽ tiến tới chuyển đổi thẳng nên xe điện. Lượng xe gắn máy của việt nam hiện tại chiếm khoảng 5-7% thị trường. Vì vậy Việt nam xem xét nâng mức tiêu chuẩn khí thải lên từ Mức 3 lên Mức 4 cho xe mô tô hai bánh là phù hợp.

Bên cạnh đó, trong dự thảo lần này cũng xem xét áp dụng mức phát thải bằng bằng “0” (sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh, không phát thải) xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ và xe chở người có gắn động cơ có tham gia giao thông

Theo như trình bầy ở trên thì tiêu chuẩn khí thải áp dụng cho ô tô, xe gắn sẽ được chuyển tiếp và giữ nguyên so với hiện tại. Do vậy sau đây sẽ chỉ tập trung vào việc đánh giá tác động của việc nâng mức tiêu chuẩn áp dụng đối với xe mô tô và áp dụng mức phát thải bằng bằng “0” (sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh, không phát thải) đối với xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ và xe chở người có gắn động cơ có tham gia giao thông

1. **Mục tiêu xây dựng Quyết định**
* Như đã nêu ở trên, mục tiêu xây dựng Quyết định để triển khai chủ trương chương 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; bảm 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.
* Tiếp tục duy trì và tăng cường công tác bảo vệ môi trường không khí thông qua việc cắt giảm phát thải chất gây ô nhiễm từ xe cơ giới.

- Tuân thủ quy định tại Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 80/2015/QH13 và Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật sửa đổi 2020.

- Đồng bộ với hệ thống văn bản pháp luật quy định về lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp đang thực hiện.

- Đảm bảo các quy định được rõ ràng để các tổ chức, cá nhân có liên quan thực hiện.

- Từng bước hài hòa về mặt tiêu chuẩn khí thải với các nước trong khu vực và quốc tế.

- Phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết hoặc là thành viên như hiệp định UNECE 1958, APMRA, EVFTA, UKVFTA…

**II. Đánh giá tác động thủ tục hành chính trong dự thảo Quyết đinh:**

Dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định quy định lộ trình áp dụng mức TCKT đối với xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp chỉ quy định về mức TCKT, thời gian áp dụng, *không phát sinh mới Thủ tục hành chính* trong tổ chức thực hiện. Việc kiểm tra, kiểm soát sự tuân thủ người dân và doanh nghiệp thông qua hoạt động kiểm tra, chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (kiểm tra chất lượng sản phẩm) theo quy định của Pháp luật về chất lượng sản phẩm hàng hóa và Pháp luật về TTATGT đường bộ.

Về Thực tiễn: kiểm tra tuân thủ về mức tiêu chuẩn khí thải đang *là 1 khâu trong kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và Bảo vệ môi trường (ATKT&BVMT) phương tiện giao thông cơ giới đường bộ*; và đang thực hiện ổn định theo Luật Chất lượng sản phẩm hang hóa và Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Dự thảo Quyết định vẫn giữ nguyên mức tiêu chuẩn khí thải đang thực hiện; đối với một số lộ trình bổ sung mới, (Mức 4 đối với xe mô tô sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới; Mức TCKT bằng “0” đối với xe bốn bánh có gắn động cơ và xe mô tô, xe gắn máy ba bánh); về bản chất cũng không làm thay đổi quy trình kiểm tra, chứng nhận ATKT mà chỉ thay đổi mức khí thải để xác định phương tiện cơ giới đáp ứng hay không đáp ứng yêu cầu về ATKT&BVMT hay không.

Từ các lý do nêu trên, đối chiếu với các biểu mẫu, hướng dẫn tại Thông tư số 03/2022/TT-BTP hướng dẫn việc đánh giá tác động của thủ tục hành chính trong lập đề nghị xây dựng văn bản quy phạm pháp luật và soạn thảo dự án, dự thảo văn bản quy phạm pháp luật; việc đánh giá tác động chính sách đối với dự thảo quyết định, không phải thực hiện các biểu mẫu về đánh giá tác động thủ tục hành chính. Tuy nhiên, để cơ quan thẩm định nắm rõ hơn về lợi ích, tác dụng của việc ban hành lộ trính áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải, Bộ Giao thông vận tải xây dựng Báo cáo đánh giá tác động chính sách nhằm khái quát về bối cánh, mục tiêu và dự báo một số tác động khác khi ban hành, thực thi Quyết định.

1. **Dự báo một số tác động khác khi ban hành, thực hiện Quyết định**

Căn cứ các số liệu phân tích, nhóm soạn thảo để xuất phương án xây dựng lộ trình áp dụng TCKT:

Nhóm giữ nguyên lộ trình áp dụng TCKT đối với các đối tượng sau:

- Các loại xe ô tô sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới: Tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 5 trong thử nghiệm;

- Các loại xe ô tô đã qua sử dụng nhập khẩu tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 trong kiểm tra quy định tại TCVN 6438:2018 “Phương tiện giao thông đường bộ - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải”;

- Các loại xe gắn máy hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 2 trong thử nghiệm.

Nhóm này có mức tiêu chuẩn khí thải đang còn phù hợp và không thay đổi

Nhóm Bổ sung nâng mức tiêu chuẩn khí thải TCKT đối với đối tượng là xe mô tô nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp mới từ Mức 3 lên Mức 4 và áp dụng mức phát thải bằng bằng “0” (sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh, không phát thải) đối với xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ sản xuất, lắp ráp tham gia giao thông; xe chở người bốn bánh có gắn động cơ sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu tham gia giao thông; xe mô tô ba bánh, xe gắn máy ba bánh nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp.

Lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đề xuất như sau:

*- Các loại xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 trong thử nghiệm từ ngày 01/07/2027.*

*-* 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 áp dụng mức phát thải bằng “0” từ ngày 01/01/2026;

- Xe mô tô ba bánh, xe gắn máy ba bánh nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp áp dụng mức phát thải bằng “0” từ ngày 01/01/2026

**Đánh giá tác động của lộ trình áp dụng nâng mức TCKT như đề xuất nêu trên:**

**1. Các loại xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 trong thử nghiệm từ ngày 01/07/2027:**

1.1. Xác định vấn đề bất cập

- Xe mô tô là đối tượng tham gia giao thông chủ yếu ở Việt nam, hiện có khoảng 70 triệu xe là mô tô hai bánh tham gia giao thông, đóng góp một phần phát thải đáng kể ra môi trường và thường lại tập trung nhiều ở nơi đông dân cư.

- Hiện tại công nghệ cho xe mô tô đáp ứng TCKT Mức 3 đã sẵn sàng và có thể đáp ứng TCKT Mức 4 không cần thay đổi quá nhiều về công nghệ.

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Quy định chặt chẽ hơn TCKT đối với đối tượng giao thông chủ yếu tại Việt Nam từ đó góp phần giảm lượng lớn phát thải khí ô nhiễm ra môi trường.

Thực hiện nhiệm vụ và giải pháp để xây dựng và thực hiện kế hoạch giảm nhẹ phát thải khí nhà kính (KNK) của từng nghành, lĩnh vực, nhất là xây dựng, giao thông, nông nghiệp; thiết lập và vận hành thị trường các bon được nêu tại *“Kết luận số 81-KL/TW, ngày 04/06/2024 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”.*

1.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

Từng bước nâng cao mức áp dụng tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với loại xe này.

1.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách

Nhóm xe mô tô là nhóm xe có quy mô lớn, phát thải đáng kể, nên tác động chính chủ yếu là sẽ nằm ở nhóm này, theo đó các tác động được đánh giá như sau:

1. **Tác động về kinh tế xã hội:**

Đầu tiên, việc áp dụng mức TCKT cao hơn mang lại nhiều giá trị thiết thực hơn là những tác động tiêu cực. Giá trị này bao gồm: Giảm ô nhiễm môi trường, môi trường sống được đảm bảo góp phần tạo ra nguồn lao động chất lượng hơn, đóng góp quan trọng vào phát triển kinh tế xã hội.

Thứ hai, hầu hết các nhà sản xuất thuộc Hiệp hội các nhà sản xuất mô tô Việt Nam (VAMM), đã có đủ công nghệ, cơ sở sản xuất để đáp ứng việc áp dụng khí thải Mức 4. Đối với các nhà sản xuất nhỏ lẻ, đa phần là sản xuất xe gắn máy (dưới 50cc), bản thân các phương tiện này là phát thải thấp hơn, cũng như số lượng chỉ chiếm khoảng 5-7% toàn thị trường, hơn nữa, việc áp dụng các công nghệ giảm phát thải trên các xe gắn máy sẽ khó khăn hơn, không mang lại tính kinh tế. Do vậy đối tượng xe gắn máy (dưới 50cc) có thể không yêu cầu phải nâng cao mức tiêu chuẩn khí thải mà giữ ở Mức 2 như hiện tại.

Thứ ba, hiện nay, đa phần các quốc gia trên thế giới đều áp dụng khí thải Mức 4 hoặc 5 theo quy định của Châu Âu (EU Regulation 134/2014). Đây có thể nói là cơ sở kỹ thuật cho việc hài hòa quy định của Việt Nam với thế giới. Tại Việt Nam, quy định này cũng đã được chuyển đổi thành tiêu chuẩn quốc gia TCVN 13062:2020, do đó, khi xây dựng quy định về tiêu chuẩn khí thải Mức 4, cơ quan quản lý hoàn toàn có thể biên soạn Quy chuẩn Quốc gia (QCVN) với việc lựa chọn các bài thử nghiệm hợp lý, phù hợp với thực tiễn tại Việt Nam.

Thứ tư, trong TCKT Mức 4 có nhiều các bài thử nghiệm khác với tiêu chuẩn khí thải Mức 3 như: Thử nghiệm khí thải thoát ra từ khoang động cơ, thử nghiệm độ bền của hệ thống kiểm soát khí thải qua một thời gian sử dụng, thử nghiệm OBD (kiểm tra các sự cố có thể xảy ra trên xe). Tuy nhiên, việc áp dụng đầy đủ các bài thử nghiệm này có thể sẽ gây áp lực lên cơ sở thử nghiệm khi mà thời gian thử nghiệm tăng lên, phòng thử nghiệm sẽ phải đầu tư thêm trang thiết bị mới, bổ sung thêm nguồn lao động để đáp ứng nhu cầu thử nghiệm. Trong khi đó, lợi ích mang lại không thực sự rõ ràng như các phép thử đã áp dụng tại Mức 3. Điển hình như, với phép thử loại I (chu trình kiểm tra phát thải tại đuôi ống xả) và loại IV (bay hơi nhiên liệu) chiếm 90-95% phát thải của xe. Khi mức tiêu chuẩn tăng từ Mức 3 lên Mức 4, lượng phát thải từ đuôi ống xả (CO, HC, NOx) giảm tới 50-60%. Cho thấy hiệu quả rất lớn nằm ở kiểm soát phát thải tại đuôi ống xả. Phần phát thải còn lại chiếm 5-10% là lọt khí từ khoang máy ra môi trường, tuy nhiên bản thân nhà sản xuất đã chế tạo động cơ với thiết bị tuần hoàn khí các te có ba tác dụng cân bằng áp suất, giảm phát thải ra môi trường và tối ưu việc đốt cháy hoàn toàn nhiên liệu (tiết kiệm nhiên liệu hơn), do vậy việc lọt khí từ khoang máy ra môi trường đã hoàn toàn được kiểm soát.

Với các phân tích trên, có thể thấy áp lực đối với cơ quan quản lý chuyên ngành đã được giải quyết một phần nào đó. Bên cạnh đó, các nhà sản xuất cũng như VAMM cũng luôn sẵn sàng đồng hành để cùng xây dựng các quy định và chính sách liên quan.

1. **Đối với nhà sản xuất lắp ráp và nhập khẩu xe mô tô.**

Hầu như tác động chủ yếu đến từ việc nâng cấp công nghệ kiểm soát khí thải từ Mức 3 lên Mức 4. Tuy nhiên, đa phần các công nghệ này đã có sẵn, đã được các công ty mẹ sản xuất và áp dụng tại các thị trường có tiêu chuẩn khí thải cao hơn Việt Nam.

Việc áp dụng các công nghệ cao hơn cũng yêu cầu chi phí cao hơn trong thiết kế và sản xuất. Tuy nhiên với mong muốn, sản phẩm đưa đến tay người sử dụng với chất lượng cao nhất và giá thành hợp lý nhất, các doanh nghiệp, nhà sản xuất hoàn toàn có thể cân đối, và tối ưu các chi phí để đảm bảo quyền lợi và nhu cầu của khách hàng.

Ngoài ra, nếu việc thử nghiệm chứng nhận đòi hỏi nhiều bài thử nghiệm hơn cũng sẽ tác động đến nhà sản xuất, doanh nghiệp bởi thời gian chứng nhận sẽ kéo dài hơn một đến hai tháng, kéo theo kế hoạch sản xuất phải điều chỉnh để phù hợp. Điều này làm chậm tiến độ đưa sản phẩm mới vào thị trường cũng như tới tay người tiêu dùng.

1. **Đối với người sử dụng.**

Sẽ có những lo lắng nhất định về việc giá thành sản phẩm tăng lên.Tuy nhiên, để đáp ứng một thị trường đầy cạnh tranh như ở Việt Nam, các nhà sản xuất sẽ tự điều chỉnh và cân đối để đưa ra mức giá phù hợp nhất.

Giá thành sản phẩm có thể thay đổi, tuy nhiên bù lại, người dân sẽ có thể sử dụng những Phương tiện sạch hơn, môi trường sống cải thiện hơn, đảm bảo sức khỏe và chất lượng sống.

1. **Chất lượng môi trường sống được cải thiện**

Đây là điều hiển nhiên, bởi quy định chặt chẽ hơn sẽ làm giảm đáng kể phát thải vào môi trường. 50-60% lượng khí độc hại được cắt giảm là con số rất lớn nếu như tiêu chuẩn khí thải Euro 4 được đưa vòa áp dụng.

Các chất khí như NOx, CO, HC ảnh hưởng mạnh đến sức khỏe của con người, chúng gây ra các bệnh về hô hấp, tim mạch làm giảm sức lao động, tác động đến năng suất lao động. Vì vậy, giảm phát thải từ xe máy được coi như là nhiệm vụ thiết yếu.

Chất lượng môi trường sẽ tiếp tục được cải thiện một cách đồng bộ hơn khi việc kiểm định khí thải xe máy lưu hành đã được quy định trong Luật Trật tự An toàn Giao thông Đường bộ và sẽ được triển khai trong tương lai gần.

1. **Cải tiến khoa học công nghệ và kỹ thuật.**

Các công nghệ sản xuất mới, thiết kế mới sẽ được đưa vào các sản phẩm nội địa. Đây có thể được coi là tiền đề của chuyển giao công nghệ, một yếu tố quan trọng để nâng cao năng lực sản xuất trong nước, cũng như tiếp cận với các công nghệ mới.

1. **Thị trường cạnh tranh.**

Các nhà sản xuất lắp ráp và nhập khẩu có cơ hội để phát triển các sản phẩm chung cho nhiều thị trường trong khu vực và trên thế giới nếu không có sự chênh lệch về quy định. Việc này, còn có tác dụng giảm chi phí thiết kế và phát triển và trực tiếp giảm giá thành sản phẩm.

Như vậy sẽ có thị trường năng động hơn, cạnh tranh hơn. Yếu tố để tạo nên sự vận động và phát triển của kinh tế xã hội, nâng cao đời sống của người lao động.

1. **Nâng cao vị thế của Việt Nam trên trường Quốc tế**

Việc áp dụng mức khí thải cao hơn, đồng nghĩa với những cam kết về bảo vệ môi trường của Việt Nam đang được hiện thực hóa.

Đối với Việt Nam, một nước đang phát triển và hội nhập, việc được ghi nhận về đóng góp chung trong nỗ lực cải thiện và bảo vệ môi trường là một cơ hội lớn để thu hút đầu tư nước ngoài, cũng là cơ hội để quảng bá thu hút du lịch, điểm đến lý tưởng của khách quốc tế.

3.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Kiến nghị nâng mức áp dụng TCKT lên cao hơn với hiện tại một mức

**2. Các loại xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ sản xuất, lắp ráp tham gia giao thông phải áp dụng mức phát thải bằng “0” (sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh, không phát thải) từ ngày 01/01/2026.**

2.1. Xác định vấn đề bất cập

Loại xe hiện tại gần như chỉ có ở Việt Nam, 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. Tiêu chuẩn khí thải áp dụng với loại xe này cũng đã gần khoảng gần 10 năm.

2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Áp dụng mức phát thải bằng “0” (sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh, không phát thải) để giảm lượng khí phát thải ra môi trường góp phần thúc đẩy chuyển đổi sang phương tiện sử dụng năng lượng xanh theo chủ trương của Đảng và Nhà nước được nêu tại:

- Khoản 7 Điều 65 Luật Bảo vệ môi trường quy định *“Chính phủ ban hành chính sách ưu đãi, hỗ trợ, khuyến khích phát triển phương tiện giao thông công cộng, phương tiện giao thông sử dụng năng lượng tái tạo, mức tiêu hao nhiên liệu thấp, phát thải thấp hoặc không phát thải; lộ trình chuyển đổi, loại bỏ phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường”.*

- Kết luận số 81-KL/TW, ngày 04/06/2024 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”;*

- Quyết định 876/QĐ-TTg, ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt 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.

2.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

 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 trưởng của Đảng và nhà nước về chuyển đổi năng lượng xanh trong Giao thông vận tải; 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.

2.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách

Loại xe này theo thống kê thì nhiều năm nay gần như không xuất hiện mới, qua 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.

2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Áp dụng mức phát thải bằng bằng “0” (sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh, không phát thải) phù hợp với *“Kết luận số 81-KL/TW, ngày 04/06/2024 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”. và* Khoản 7 Điều 65 Luật Bảo vệ môi trường.

**3. Các loại xe chở người bốn bánh có gắn động cơ sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu tham gia giao thông áp dụng mức phát thải bằng “0” (sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh, không phát thải) từ ngày 01/01/2026.**

3.1. Xác định vấn đề bất cập

Đối với loại xe này hiện nay chủ yếu sử dụng ở phạm vi hẹp , thực hiện thí điểm theo chỉ đạo của Chính phủ, thủ tướng Chính phủ hoạt động tại các khu du lịch, công viên, phố cổ…. thường là những nới tập trung đông dân cư. Trước đây chưa được quy định trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Tiêu chuẩn khí thải áp dụng với loại xe này cũng đã gần khoảng gần 10 năm.

3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Áp dụng mức phát thải bằng “0” (sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh, không phát thải) để giảm lượng khí phát thải ra môi trường góp phần thúc đẩy chuyển đổi sang phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh, không phát thải theo chủ trương của Đảng và Nhà nước được nêu tại:

- Khoản 7 Điều 65 Luật Bảo vệ môi trường quy định *“Chính phủ ban hành chính sách ưu đãi, hỗ trợ, khuyến khích phát triển phương tiện giao thông công cộng, phương tiện giao thông sử dụng năng lượng tái tạo, mức tiêu hao nhiên liệu thấp, phát thải thấp hoặc không phát thải; lộ trình chuyển đổi, loại bỏ phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường”.*

- Kết luận số 81-KL/TW, ngày 04/06/2024 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”;*

- Quyết định 876/QĐ-TTg, ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt 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.

3.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

 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 trưởng của Đảng và nhà nước về chuyển đổi năng lượng xanh trong Giao thông vận tải; 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.

3.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách

Loại xe này theo thống kê thì nhiều năm nay gần như không xuất hiện mới, qua 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.

3.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Áp dụng mức phát thải bằng bằng “0” (sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh, không phát thải) phù hợp với *“Kết luận số 81-KL/TW, ngày 04/06/2024 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” và* Khoản 7 Điều 65 Luật Bảo vệ môi trường.

**III. Lấy ý kiến**

Đã lấy ý kiến góp ý Hồ sơ 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 SXLR

- Cục ĐKVN đã lấy ý kiến tiếp thu, giải trình ý kiến của các đơn vị nội bộ Cục ĐKVN, theo hướng dẫn của thông tư số 26/2022/TT-BGTVT ngày 20 tháng 10 năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về ban hành văn bản quy phạm pháp luật của Bộ GTVT.

- Bộ GTVT lấy ý kiến tiếp thu, giải trình ý kiến của các Cơ quan, hiệp hội, doanh nghiệp nghiên cứu, tham gia ý kiến (Nội dung chi tiết Hồ sơ 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 SXLR).

**IV. Giám sát và đánh giá**

Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm tổ chức thi hành, giám sát đánh giá việc thực hiện 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 SXLR. Theo Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa, Bộ GTVT là cơ quan chịu trách nhiệm kiểm tra, giám sát tuân thủ mức TCKT đối với giao thông cơ giới đường bộ.

**Phụ lục**

Khi nâng mức TCKT từ Mức 3 lên Mức 4 sẽ cắt giảm được đáng kể phát thải vào môi trường khoảng 50% cụ thể dựa trên bảng so sánh dưới đây:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Thời gian | 2008-2016 | 2017-2028 | 2028-2035 | % lượng phát thải giảm khi nâng Mức 3 lên Mức 4 |
| Mức TCKT | Mức 2 (Euro 2) | Mức 3 (Euro 3) | Mức 4 (Euro 4) |
| CO (g/km) | 5.5 | 2 | 1.14 | **43%** |
| HC (g/km) | 1.2 | 0.8 | 0.38 | **52.5%** |
| NOx (g/km) | 0.3 | 0.15 | 0.07 | **53.3%** |

Bảng 1: Bảng so sánh giới hạn các chất gây ô nhiễm trong khí thải phát ra từ đuôi ống xả theo các mức TCKT khác nhau.