

**BẢNG TỔNG HỢP TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN GÓP Ý CỦA CÁC CƠ QUAN, ĐƠN VỊ LIÊN QUAN
THÔNG TƯ BAN HÀNH QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA VỀ CHẤT LƯỢNG AN TOÀN KỸ
THUẬT VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG ĐỐI VỚI XE Ô TÔ QCVN 09:2024/BGTVT**

I) Bảng tổng hợp tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ giao thông vận tải (Cập nhật đến ngày 04 tháng 5 năm 2024)

1) Ngày 02/10/2023, của Bộ Giao thông vận tải có Văn bản số 11044/BGTVT-KHCN&MT lấy ý kiến:

- + Văn phòng Bộ; Thanh tra Bộ; Văn phòng Bộ
- + Các Vụ: Pháp chế, Vận tải, Kết cấu hạ tầng giao thông, Hợp tác quốc tế;
- + Các Cục: Cục đường bộ Việt Nam, Cục đường cao tốc Việt Nam, Đăng kiểm Việt Nam;
- + Thanh tra bộ GTVT.

Bộ GTVT nhận được 11 văn bản góp ý (VP Bộ, Vụ HTQT chưa có văn bản góp ý), trong đó: có 01 văn bản không có ý kiến góp ý; 7 văn bản có ý kiến góp ý được tiếp thu;

2) Ngày 20/03/2024 Cục Đăng kiểm Việt Nam gửi văn bản số 968/ĐKVN-VAQ lấy ý kiến

Có 03 văn bản có ý kiến góp ý được tiếp thu, giải trình như sau:

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
I. Các nội dung mới đề nghị bổ sung vào dự thảo Thông tư			
	Cục Đường cao tốc Việt Nam: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng ATK&BVMT đối với xe ô	Thống nhất tiếp thu, bổ sung Thực hiện khi Vụ KHCN gửi dự thảo xin góp ý các đơn vị, các	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
	tô liên quan trực tiếp tới các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp và nhập khẩu ô tô: đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung thêm ý kiến của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam, Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam, Văn phòng Thông báo và Hỏi đáp quốc gia về Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng (Văn phòng TBT Việt Nam) và các doanh nghiệp liên quan	tổ chức liên quan bên ngoài Bộ Giao thông	
II. Nội dung Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô QCVN 09:2023/BGTVT			
<i>Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;</i>	Văn phòng Bộ GTVT: Căn cứ pháp lý: đề nghị bỏ căn cứ Quyết định số 2060/QĐ-TTg vì quyết	Thống nhất tiếp thu và sửa đổi	<i>Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;</i> <i>Căn cứ Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ</i>

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p><i>Căn cứ Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật ngày 29 tháng 6 năm 2006;</i></p> <p><i>Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 22 tháng 6 năm 2015;</i></p> <p><i>Căn cứ Nghị định số 127/2007/NĐ-CP ngày 01/08/2007 và Nghị định số 78/2018/NĐ-CP ngày 16/05/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của nghị định số 127/2007NĐ-CP;</i></p> <p><i>Căn cứ Nghị định số 74/2018/NĐ – CP ngày 15/05/2018 sửa đổi và bổ sung một số điều Luật chất lượng sản phẩm, hàng hoá;</i></p> <p><i>Căn cứ Quyết định số 2060/QĐ –TTg ngày 12/12/2020 phê duyệt chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021 -2030 và tầm nhìn đến năm 2045 của Thủ tướng chính phủ;</i></p> <p><i>Căn cứ Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24/08/</i></p>	<p>định này không phải là văn bản QPPL; đồng thời rà soát, chỉnh sửa thể thức trình bày văn bản (vd: viết rõ ngày/tháng/năm ban hành của các văn bản tại phần căn cứ pháp lý,...).</p>		<p><i>thuật ngày 29 tháng 6 năm 2006;</i></p> <p><i>Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 22 tháng 6 năm 2015;</i></p> <p><i>Căn cứ Nghị định số 127/2007/NĐ-CP ngày 01/08/2007 và Nghị định số 78/2018/NĐ-CP ngày 16/05/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của nghị định số 127/2007NĐ-CP;</i></p> <p><i>Căn cứ Nghị định số 74/2018/NĐ – CP ngày 15/05/2018 sửa đổi và bổ sung một số điều Luật chất lượng sản phẩm, hàng hoá;</i></p> <p><i>Căn cứ Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24/08/ 2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;</i></p> <p><i>Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Đăng</i></p>

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;</p> <p><i>Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam và Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ và Môi trường;</i></p> <p><i>Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư ban hành Quy chuẩn QCVN 09:2023/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô.</i></p>			<p><i>kiểm Việt Nam và Vụ trưởng Vụ Khoa học công nghệ và Môi trường;</i></p> <p><i>Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư ban hành Quy chuẩn QCVN 09:2023/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô.</i></p>
<p>Điều 1. Ban hành kèm theo Thông tư này Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô. Quy chuẩn QCVN 09:2023/BGTVT Mã số đăng ký: QCVN 09:2023/BGTVT.</p>	<p>Cục Đường cao tốc Việt Nam: đề nghị nghiên cứu chỉnh sửa cụm từ “Mã số đăng ký” thành “Ký hiệu” để phù hợp với khoản 1, điều 8, Nghị định số 127/2007/NĐ-CP ngày 01/8/2007 của Chính phủ về quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật tiêu</p>	<p>Thống nhất tiếp thu, bổ sung</p>	<p>Điều 1. Ban hành kèm theo Thông tư này Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô QCVN 09:2023/BGTVT</p> <p>Ký hiệu: QCVN 09:2023/BGTVT.</p>

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
	chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật.		
	Văn phòng Bộ GTVT: Đề nghị thống nhất tên Thông tư, nội dung ban hành tại phần cuối căn cứ pháp lý và Điều 1.	Thống nhất tiếp thu, bổ sung Sửa đổi như ý kiến của Cục Đường cao tốc Việt Nam	
Điều 3. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải, các tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./.	Văn phòng Bộ GTVT: Nơi nhận: bổ sung các cơ quan tại Điều 3.	Đề nghị giữ nguyên như Dự thảo thông tư do Điều 3 đã nêu rõ các đơn vị liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư.	
	Vụ HTQT Bộ GTVT: Nhất trí với nội dung dự thảo Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia nêu trên. Vụ cũng thống nhất với quan điểm của cơ quan trình về việc Việt Nam cần phát triển nhanh các loại phương tiện	Thống nhất tiếp thu ý kiến	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
	<p>giao thông không phát thải ZEV (Zero Emission), sử dụng các nguồn năng lượng mới như xe điện, xe hybrid do đây là xu hướng chung của thế giới nhằm giảm thiểu những tác động mạnh ảnh hưởng tới môi trường, gây nên hiệu ứng nhà kính và cạn dần nguồn tài nguyên hoá thạch do phương tiện giao thông truyền thống gây nên. Đặc biệt khi ta tham gia và ký kết các Hiệp định thương mại tự do với các quốc gia Châu Âu (EVFTA), Vương Quốc Anh và Bắc Ai Len (UKVFTA), Châu Á Thái Bình Dương (APEC), hay khối ASEAN, việc hoàn thiện, ban hành các</p>		

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
	tiêu chuẩn kỹ thuật, quy chuẩn kỹ thuật để các loại phương tiện giao thông sẽ đảm bảo tính an toàn, thích ứng với mặt bằng kỹ thuật chung của thế giới		
QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA VỀ CHẤT LƯỢNG AN TOÀN KỸ THUẬT VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG ĐỐI VỚI XE Ô TÔ National technical regulation on safety and environmental protection for automobiles			
Phần I. Bổ sung, sửa đổi một số nội dung Phần I QCVN 09: 2023/BGTVT			
	Cục Đường cao tốc Việt Nam: - Dự thảo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng ATK&BVMT đối với xe ô tô có bố cục cơ bản phù hợp tại Điều 12. Thông tư số 26/2019/TTBKHCN	Thống nhất tiếp thu, bổ sung	Bổ sung thêm phụ lục về tài liệu viện dẫn QCVN, tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế, tiêu chuẩn khu vực, tiêu chuẩn nước ngoài để phù hợp với khoản 2, điều 12, Thông tư số 26/2019/TT-BKHCN.

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
	<p>ngày 25/12/2019 của Bộ Khoa học và công nghệ về quy định chi tiết xây dựng, thẩm định và ban hành quy chuẩn kỹ thuật (Thông tư số 26/2019/TTBKHCN).</p> <p>- Bổ sung tài liệu viện dẫn QCVN, tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế, tiêu chuẩn khu vực, tiêu chuẩn nước ngoài để phù hợp với khoản 2, điều 12, Thông tư số 26/2019/TT-BKHCN.</p>		
<p>1.3. Giải thích từ ngữ</p>			
<p>1.3.12. Lối đi (Gangway): là không gian dành cho hành khách từ ghế bất kỳ hay hàng ghế bất kỳ đi lại đến ghế hay hàng ghế khác hoặc không gian của lối đi dọc để đi ra hoặc đi vào qua cửa hành khách bất kỳ. Nó không bao gồm:</p>	<p>Vụ vận tải Bộ GTVT: Tại mục 1.3.12. Lối đi (Gangway): Đề nghị sửa lại mục 1.3.12 như sau: Lối đi trên phương tiện là khoảng không gian trống dành cho hành khách đi lại đến</p>	<p>Đề nghị giữ nguyên như Dự thảo vì : + Định nghĩa Gangway được tham chiếu theo Mục 2.14 của Tiêu chuẩn UNECE R52 và giữ nguyên từ QCVN 09: 2015/BGTVT;</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<ul style="list-style-type: none"> - Khoảng không gian dùng để đặt chân của hành khách ngồi; - Không gian phía trên mặt của bất kỳ bậc hay ô cầu thang ở cửa lên xuống; - Bất kỳ khoảng không gian được cung cấp duy nhất để đi vào một ghế hay một hàng ghế. 	<p>các hàng ghế trong phương tiện.</p>	<p>+ Đây là quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho phương tiện xe cơ giới nên thuật ngữ này chỉ lỗi đi trên phương tiện</p>	
<p>1.3.16. Cửa thoát hiểm khẩn cấp (Emergency door): là cửa để cho hành khách sử dụng như một lối ra khác thường và đặc biệt chỉ sử dụng trong trường hợp thoát hiểm khẩn cấp, nó không bao gồm các cửa hành khách.</p> <p>1.3.17. Cửa sổ thoát hiểm khẩn cấp (Emergency window): là cửa sổ để cho hành khách sử dụng chỉ trong trường hợp thoát hiểm khẩn cấp (cửa sổ này không nhất thiết lắp kính).</p> <p>1.3.18. Cửa sập thoát hiểm khẩn cấp (Escape hatch): là cửa sập ở trên nóc xe để cho</p>	<p>Cục Đường cao tốc Việt Nam: Các điểm 1.3.16; 1.3.17; 1.3.18 đề nghị trình bày và biên tập thành 1.3.16 và 1.3.16.1; 1.3.16.2 theo đúng đối tượng “Cửa thoát hiểm khẩn cấp”.</p>	<p>Đề nghị giữ nguyên như Dự thảo vì các định nghĩa 1.3.16; 1.3.17; 1.3.18 là các đối tượng khác nhau. 1.3.17 và 1.3.18 không phải tập con của 1.3.16</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
hành khách sử dụng chỉ trong trường hợp thoát hiểm khẩn cấp			
<p>1.3.30. Xe nhà ở lưu động (Recreational Vehicle hoặc Motor Caravans: Mobile home): là loại xe ô tô chở người được thiết kế từ các loại xe chở người loại M (theo 1.3.28) với không gian sống sinh hoạt cơ bản và được trang bị các thiết bị tối thiểu bao gồm: bàn, ghế, không gian giường ngủ và có thể chuyển thành ghế ngồi, thiết bị bếp nấu ăn, thiết bị vệ sinh, Kho/tủ chứa đồ khác.</p> <p>Các thiết bị được khoá cứng trong quá trình di chuyển. Khi chuyển đổi thành không gian sinh hoạt, các thiết bị này được thiết kế để dễ dàng thay đổi công năng.</p>	<p>Cục Đường cao tốc Việt Nam:</p> <p>Tại điểm 1.3.30. Xe nhà ở lưu động: đề nghị đưa rõ cụ thể loại xe ô tô chở người được thiết kế từ các loại xe chở người loại nào như loại M1, M2, M3</p>	<p>Thống nhất tiếp thu, bổ sung</p> <p>Sửa đổi như ý kiến của Cục Đường cao tốc Việt Nam</p>	<p>1.3.51. Xe nhà ở lưu động (Recreational Vehicle; Motor Caravans; Motor home hoặc Mobile home): là loại xe ô tô chở người chuyên dùng được thiết kế có không gian sinh hoạt với các trang thiết bị tối thiểu sau: không gian ngủ (có thể được chuyển đổi từ ghế ngồi), thiết bị bếp nấu ăn, bàn, ghế, kho hoặc tủ chứa đồ khác.</p> <p>Các thiết bị này được bố trí, lắp đặt chắc chắn vào khoang sinh hoạt của xe. Tuy nhiên, bàn có thể được thiết kế để dễ dàng tháo lắp.</p>
<p>1.3.34. Xe Hybrid (HV - Hybrid Vehicle) là loại xe có ít nhất 02 bộ chuyển hóa năng lượng khác nhau và 02 hệ</p>	<p>Cục đường bộ Việt Nam:</p> <p>“Xe Hybrid (HV - Hybrid Vehicle) là loại xe có ít</p>	<p>Đề nghị giữ nguyên như Dự thảo vì định nghĩa xe Hybrid này rộng và bao quát cho</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>thống tích trữ năng lượng khác nhau (ở trên xe) để tạo ra chuyển động cho xe;</p>	<p>nhất 02 bộ chuyển hóa năng lượng khác nhau và 02 hệ thống tích trữ năng lượng khác nhau (ở trên xe) để tạo ra chuyển động cho xe;” Cần làm rõ khái niệm “hệ thống tích trữ năng lượng”, ví dụ động cơ hybrid kết hợp xăng – điện thì 02 hệ thống tích trữ năng lượng ở đây là gì?</p>	<p>nhiều kiểu loại phương tiện có các nguồn năng lượng kết hợp ở thời điểm hiện tại và tương lai. Đối với xe Hybrid điện đã được định nghĩa ở 1.3.35. Xe Hybrid điện (HEV – Hybrid Electric Vehicle) là loại xe sử dụng hai loại năng lượng từ hai nguồn năng lượng được tích trữ trên xe sau đây: - Nhiên liệu tiêu hao; - Thiết bị tích điện năng (ắc quy, tụ điện).</p>	
<p>2. QUY ĐỊNH KỸ THUẬT 2.1. Yêu cầu chung</p>			
<p>2.1.2.10. Lắp đặt tấm treo biển số và đèn soi biển số phải đảm bảo khả năng quan sát được tấm biển số dễ dàng từ phía trước và phía sau.</p>	<p>Cục Đường cao tốc Việt Nam: Một số nội dung trong dự thảo Quy chuẩn không thống nhất đối với Bảng so sánh nội dung sửa đổi của quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất</p>	<p>Tiếp thu và giải trình: Căn cứ vào dự thảo Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ sắp ban hành. Tại điều 33,34 Chương III</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
	<p>lượng ATKT&BVMT đối với xe ô tô QCVN 09:2023/BGTVT (như tại điểm 2.1.2.10), đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, làm rõ.</p>		
	<p>Cục đường bộ Việt Nam: Cần quy định rõ hơn về thông số hoặc phương pháp đánh giá để xác định tiêu chí “đảm bảo khả năng quan sát được tầm biển số dễ dàng từ phía trước và phía sau” thay vì quy định định tính</p>	<p>Tiếp thu, nghiên cứu thêm phương pháp và giải trình: Đối với hạng mục này sẽ đánh giá bằng ngoại quan khi kiểm tra tổng quan phương tiện. Vị trí lắp đặt biển số (Tu từ lại)</p>	
<p>2.2. Động cơ và hệ thống truyền lực 2.2.1. Công suất động cơ cho 01 tấn khối lượng toàn bộ thiết kế lớn nhất của xe không nhỏ hơn 7,35 kW. Yêu cầu này không áp dụng cho xe ô tô sát xi, ô tô chuyên dùng, xe thuần điện, xe hybrid, xe nhiên liệu</p>	<p>Cục Đường cao tốc Việt Nam: Một số nội dung trong dự thảo Quy chuẩn không thống nhất đối với Bảng so sánh nội dung sửa đổi của quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng</p>	<p>Tiếp thu và giải trình: Tại mục 2.2.2 dự thảo khác với QCVN 09:2015/GBTVT với các lý do sau: Bỏ điều kiện đường khô vì điều này không khả thi khi gặp điều kiện khí hậu tại Việt</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>hydro điện và xe có khối lượng toàn bộ thiết kế lớn nhất từ 30 tấn trở lên.</p> <p>2.2.2. Ở điều kiện đầy tải, xe (không áp dụng đối với xe tải chuyên dùng, đầu kéo và xe chuyên dùng) phải đáp ứng yêu cầu dưới đây:</p> <p>2.2.2.1. Thời gian tăng tốc tính từ lúc khởi hành đến khi đi hết quãng đường 200 m đáp ứng điều kiện sau:</p> $t \leq 20 + 0,4G$ <p>Trong đó:</p> <p>t - Thời gian tăng tốc tính từ lúc khởi hành đến khi đi hết quãng đường 200 m (tính bằng giây);</p> <p>G - Khối lượng toàn bộ thiết kế lớn nhất của xe (tính bằng tấn).</p> <p>2.2.2.2. Vận tốc lớn nhất không nhỏ hơn 60 km/h.</p>	<p>ATKT&BVMT đối với xe ô tô QCVN 09:2023/BGTVT (như tại điểm 2.2.2), đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, làm rõ.</p>	<p>Nam như mưa Xuân, mùa mưa bão sẽ không thực hiện được</p> <p>Bỏ điều kiện đường bằng phẳng vì thực tế tại Việt Nam không có. Quy định mặt đường bằng còn có thể thực hiện được những với yêu cầu đường bằng có chiều dài 1000m là không khả thi.</p> <p>Với điều kiện thử nghiệm trên nên ban soạn thảo đề nghị bỏ để sau này khả thi trong thử nghiệm thực tế.</p>	
<p>2.4. Hệ thống lái</p> <p>2.4.1. Đảm bảo cho xe chuyển hướng chính xác, điều khiển nhẹ nhàng, an toàn ở mọi vận</p>	<p>Cục đường bộ Việt Nam:</p> <p>Đề nghị quy định rõ quy định dưới dạng thông</p>	<p>Đề nghị giữ nguyên như Dự thảo vì Tiếp thu</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>tốc và tải trọng trong phạm vi tính năng kỹ thuật cho phép của xe.</p>	<p>số kỹ thuật (ví dụ momen lực cần thiết tác động lên vành tay lái) thay vì quy định chung.</p>	<p>-Giữ nguyên theo QCVN 09:2015/BGTVT -Đánh giá trực tiếp trong quá trình di chuyển của xe nên định lượng theo đề xuất của quý Cục là không khả thi</p>	
<p>2.5. Hệ thống phanh 2.5.7. Hệ thống phanh chính dẫn động khí nén phải đáp ứng các yêu cầu sau: - Các van phải hoạt động bình thường; - Sau 8 lần tác động toàn bộ hành trình bàn đạp phanh của hệ thống phanh chính, độ giảm áp suất trong bình chứa khí nén không được quá 392 kPa (tương đương 4 kG/cm² hoặc 0,4 MPa). Việc thử phải được thực hiện theo các yêu cầu sau: - Mức năng lượng (áp suất khí nén) ban đầu trong bình chứa</p>	<p>Cục đường bộ Việt Nam: Đề nghị xem lại giá trị 4 kG/cm² không bằng với 0,4 Mpa.</p>	<p>Thống nhất tiếp thu và sửa đổi Xem lại dùng một cái đơn vị đo lường quốc gia</p>	<p>2.5. Hệ thống phanh 2.5.7. Hệ thống phanh chính dẫn động khí nén phải đáp ứng các yêu cầu sau: - Các van phải hoạt động bình thường; - Sau 8 lần tác động toàn bộ hành trình bàn đạp phanh của hệ thống phanh chính, độ giảm áp suất trong bình chứa khí nén không được quá 392 kPa (tương đương 4 kG/cm² hoặc 0,392 MPa). Việc thử phải được</p>

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>khí nén được quy định bởi nhà sản xuất. Nó phải đạt mức để đạt được hiệu quả phanh đã quy định của hệ thống phanh chính;</p> <p>- Không nạp thêm cho bình chứa khí nén trong quá trình thử. Ngoài ra phải cách ly bình chứa khí nén cho phanh chính với bình chứa khí nén cho các thiết bị phụ trợ.</p>			<p>thực hiện theo các yêu cầu sau:</p>
<p>2.5.8.1. Hiệu quả phanh chính khi thử trên băng thử:</p>	<p>Cục Đường cao tốc Việt Nam: đề nghị điều chỉnh tên điểm “<i>Hiệu quả phanh chính khi thử trên băng thử</i>” thành “<i>Hiệu quả phanh chính khi thử nghiệm trên băng thử</i>”;</p>	<p>Thống nhất tiếp thu và sửa đổi</p>	<p>2.5.8.1. Hiệu quả phanh chính khi thử nghiệm trên băng thử:</p>
<p>2.5.8.2. Hiệu quả phanh chính khi thử trên đường:</p>	<p>Cục Đường cao tốc Việt Nam: Tại điểm 2.5.8.2: đề nghị điều chỉnh tên điểm “<i>Hiệu quả phanh chính khi</i>”</p>	<p>Thống nhất tiếp thu và sửa đổi</p>	<p>2.5.8.2. Hiệu quả phanh chính khi thử nghiệm trên đường:</p>

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
	<i>thử trên đường” thành “Hiệu quả phanh chính khi thử nghiệm trên đường”.</i>		
<p>2.5.8. Hiệu quả phanh chính</p> <p>2.5.9. Hiệu quả của phanh đỗ xe</p>	<p>Cục Đường cao tốc Việt Nam:</p> <p>Tại điểm 2.5.8. Hiệu quả phanh chính và điểm 2.5.9. Hiệu quả của phanh đỗ xe có quy định được đánh giá bằng phương pháp thử nghiệm trên băng thử hoặc thử nghiệm trên đường: đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu bổ sung quy định rõ phương pháp nào là phương pháp trọng tài để xử lý trường hợp có tranh chấp, khiếu nại, khiếu kiện cho phù hợp với điểm c, khoản 2, điều 12 Thông tư số 26/2019/TT-BKHCN.</p>	<p>Thống nhất tiếp thu và giải thích</p> <p>Hai phương pháp thử nghiệm trên băng thử và trên đường đều có ưu và nhược và đều được sử dụng như nhau. Trong trường hợp có tranh chấp, khiếu nại, khiếu kiện thì thử nghiệm đối chiếu có thể không phải một phương pháp thử nghiệm mà phải thực hiện nhiều phương pháp để khách quan và so sánh các kết quả.</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>2.7.4. Yêu cầu đối với hệ thống nhiên liệu khí thiên nhiên hoá lỏng (LNG)</p> <p>2.7.4.1. Yêu cầu chung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tất cả các bộ phận phải được định vị đúng và kẹp chặt chắc chắn; - Không rò rỉ LNG; - Đường ống và van phải được bảo vệ hoặc định vị để tránh nguy cơ bị chèn ép hoặc bị hư hỏng trong quá trình dịch chuyển; - Để ngăn chặn rò rỉ LNG dễ gây cháy, van khóa đầu tiên phải là thiết bị an toàn đóng tức thời có thể đóng tự động trong trường hợp có sự di chuyển không dự tính trước của phương tiện hoặc bắt lửa trong quá trình nạp/xuất. Van cũng có khả năng đóng bằng thiết bị điều khiển từ xa. Tất cả các ống thông hơi bao gồm các thiết bị giảm áp và van xả phải được nối với một ống thông hơi, và cho phép xả an 	<p>Cục Đường cao tốc Việt Nam:</p> <p>Yêu cầu chung: đề nghị nghiên cứu chỉnh sửa cụm từ “<i>Đường ống và van phải được bảo vệ hoặc định vị để tránh nguy cơ bị chèn ép...</i>” thành “<i>Đường ống và van phải được bảo vệ để tránh nguy cơ bị chèn ép...</i>” để đảm bảo tính thống nhất trong nội dung.</p>	<p>Thống nhất tiếp thu và sửa đổi</p>	<p>2.7.4. Yêu cầu đối với hệ thống nhiên liệu khí thiên nhiên hoá lỏng (LNG)</p> <p>2.7.4.1. Yêu cầu chung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tất cả các bộ phận phải được định vị đúng và kẹp chặt chắc chắn; - Không rò rỉ LNG; - Đường ống và van phải được bảo vệ hoặc lắp đặt để tránh nguy cơ bị chèn ép hoặc bị hư hỏng trong quá trình dịch chuyển; - Để ngăn chặn rò rỉ LNG dễ gây cháy, van khóa đầu tiên phải là thiết bị an toàn đóng tức thời có thể đóng tự động trong trường hợp có sự di chuyển không dự tính trước của phương tiện hoặc bắt lửa trong quá trình nạp/xuất. Van cũng có khả năng đóng bằng thiết bị điều khiển từ xa. Tất cả các ống thông hơi bao gồm các thiết bị giảm

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>toàn. Tủ điều khiển sẽ được thông hơi để khí dễ cháy không thể tích tụ trong đó.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Các đường ống hoặc ống mềm có LNG tích tụ phải được lắp bộ phận giãn nở nhiệt để ngăn ngừa hiện tượng áp suất tăng cao. - Các đoạn ống chùng phải được bắt giữ chắc chắn trên thân xe bằng các cơ cấu cơ khí để tránh va chạm vào các chi tiết bắt nối và hệ thống chịu áp lực khi xe đang vận hành. 			<p>áp và van xả phải được nối với một ống thông hơi, và cho phép xả an toàn. Tủ điều khiển sẽ được thông hơi để khí dễ cháy không thể tích tụ trong đó.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Các đường ống hoặc ống mềm có LNG tích tụ phải được lắp bộ phận giãn nở nhiệt để ngăn ngừa hiện tượng áp suất tăng cao. - Các đoạn ống chùng phải được bắt giữ chắc chắn trên thân xe bằng các cơ cấu cơ khí để tránh va chạm vào các chi tiết bắt nối và hệ thống chịu áp lực khi xe đang vận hành.
<p>2.9. Khung và thân vỏ</p> <p>2.9.3. Xe tải, xe chuyên dùng, xe kéo rơ moóc và xe ô tô đầu kéo phải lắp hàng rào chắn ngang bảo vệ ở hai bên xe đáp ứng các yêu cầu sau:</p>	<p>Cục Đường cao tốc Việt Nam:</p> <p>đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung cơ sở, phân tích luận chứng làm căn cứ quy định khoảng cách rào chắn ngang bảo</p>	<p>Thống nhất tiếp thu và giải trình:</p> <p>Hàng rào bảo vệ phía trước xe, hàng rào bảo vệ phía sau xe và hàng rào chắn ngang bảo vệ ở hai bên xe là thiết bị</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>2.9.5. Xe tải, xe chuyên dùng, xe kéo rơ moóc và xe ô tô đầu kéo có khối lượng toàn bộ thiết kế lớn nhất từ 8 tấn trở lên có lắp thiết bị rào chắn bảo vệ phía trước đáp ứng các yêu cầu sau:</p>	<p>vệ ở hai bên xe, rào chắn bảo vệ phía trước xe.</p>	<p>An toàn bị động là đặc tính an toàn, kết cấu ô tô nhằm giúp hạn chế tối đa thiệt hại về người và của khi xảy ra sự cố va chạm, tai nạn giao thông. Cụ thể, nó phải đảm bảo vệ sự sống con người trong và ngoài ô tô.</p> <p>Đối với thiết bị hàng rào bảo vệ phía trước xe sẽ bảo vệ cho xe khi có va chạm thì giảm biến dạng đầu xe và hấp thụ xung lực đảm bảo an toàn cho cabin lái</p> <p>Thiết bị hàng rào chắn ngang bảo vệ hai bên xe thì chống cuốn vật lạ hoặc xe khác nhỏ hơn chui vào gầm xe khi di chuyển. Khi có va chạm ngang cũng hấp thụ xung lực va chạm và giảm biến dạng đối với xe đâm để đảm bảo cho xe bị</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
		đâm không bị biến dạng hoặc hắt tung sau va chạm Điều kiện VN nhiều xe máy, Nội địa hoá Khoảng cách đầu chắn rào chắn	
<p>2.22. Đèn chiếu sáng và tín hiệu</p> <p>2.22.6. Đèn phải phù hợp với yêu cầu quy định trong Bảng 12.</p>	<p>Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA): Xem xét không quy định kiểm tra chỉ tiêu về độ lệch chùm sáng của đèn chiếu xa đối với cụm đèn có cơ cấu điều chỉnh góc chiếu tích hợp giữa đèn chiếu xa và đèn chiếu gần trong phiên bản QCVN 09:2015/BGTVT</p>	<p>Thống nhất tiếp thu, sửa đổi trong bản dự thảo QCVN 09:2023/BGTVT</p>	
<p>2.24. Thiết bị quan sát gián tiếp phía sau</p> <p>2.24.1. Xe phải được trang bị thiết bị quan sát gián tiếp phía sau là gương chiếu hậu hoặc camera-màn hình (CMS-</p>	<p>Cục đường bộ Việt Nam: Khái niệm “thiết bị quan sát gián tiếp phía sau” đang được định nghĩa</p>	<p>Thống nhất tiếp thu và sửa đổi</p>	<p>2.24. Thiết bị quan sát gián tiếp phía sau</p> <p>2.24.1. Xe phải được trang bị thiết bị quan sát gián tiếp phía sau là gương chiếu hậu hoặc</p>

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>Camera Monitor System) tùy theo thiết kế của xe cho phép người lái có thể nhận biết rõ ràng điều kiện giao thông về phía sau và hai bên xe.</p> <p>2.24.2. Thiết bị quan sát gián tiếp phía sau là gương chiếu hậu hoặc camera-màn hình (CMS- Camera Monitor System) lắp ngoài phải có vị trí sao cho người lái dễ dàng nhìn thấy được qua cửa sổ bên hoặc qua màn hình trong xe.</p>	<p>tại cả 2 mục.</p>		<p>camera-màn hình (CMS- Camera Monitor System). Thiết bị quan sát gián tiếp phía sau lắp ngoài tùy theo thiết kế của xe và có vị trí lắp đặt cho phép người lái có thể nhận biết rõ ràng điều kiện giao thông phía sau và hai bên xe thông qua cửa sổ bên hoặc màn hình trong xe.</p> <p>2.24.2. Thiết bị quan sát gián tiếp phía sau là gương chiếu hậu hoặc camera-màn hình (CMS- Camera Monitor System) được sử dụng trên xe phải là loại thiết bị quan sát gián tiếp phía sau đáp ứng các yêu cầu quy định tại QCVN 33 /BGTVT (*) “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về gương chiếu hậu dùng cho xe ô tô” hoặc quy định UNECE No.46 (**)(Uniform provisions concerning the approval of devices for indirect vision and of motor</p>

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
			<p><i>vehicles with regard to the installation of these devices</i>). Việc lắp đặt thiết bị quan sát gián tiếp phía sau theo quy định tại Phụ lục 3 của Quy chuẩn này.</p>
<p>2.32. Yêu cầu riêng đối với xe nhà ở lưu động</p>			
<p>2.32.2. Kết cấu và bố trí ghế ngồi di chuyển</p> <p>2.32.2.1. Tương ứng với mỗi chỗ ngồi phải có ít nhất một ghế ngồi hướng về phía trước theo chiều tiến của xe và bố trí về phía đầu xe (bao gồm cả ghế người lái). Các ghế này phải có trang bị dây đai an toàn phù hợp 2.16.</p> <p>2.32.3. Chỗ ngồi</p> <p>2.32.3.1 Bố trí trong khu vực sinh hoạt và chỉ được sử dụng khi xe đang đỗ. Riêng chỗ ngồi được bố trí phía trên khu vực chỗ ngồi của lái xe hoặc ở tầng trên có thể được cố định hoặc</p>	<p>Thanh tra Bộ GTVT:</p> <p>Đối với xe nhà ở lưu động: Đề nghị nghiên cứu, làm rõ cơ sở kỹ thuật, tính an toàn, tiện lợi và hiệu quả kinh tế của quy định “<i>Chỗ ngồi chỉ được sử dụng khi xe đang đỗ</i>” và “<i>tương ứng với mỗi chỗ ngồi phải có ít nhất một ghế ngồi hướng về phía trước theo chiều tiến của xe và bố trí về phía đầu xe</i>” (So sánh với quy định</p>	<p>Thống nhất tiếp thu, sửa đổi</p>	<p>2.32.2. Kết cấu và bố trí ghế ngồi khi di chuyển</p> <p>2.32.2.1. Ghế ngồi khi chuyển bố trí về phía đầu xe (bao gồm cả ghế người lái) và hướng về phía trước theo chiều tiến của xe. Các ghế này phải có trang bị dây đai an toàn phù hợp 2.16.</p> <p>2.32.2.2. Yêu cầu về kết cấu và lắp đặt các ghế này phải phù hợp quy định tại 2.12 và 2.14.</p> <p>2.32.2.3. Ghế xoay có thể sử dụng làm ghế ngồi di chuyển phải có cơ cấu</p>

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
trượt hoặc có thể là loại tháo rời (kiểu giường tầng).	về giường nằm của xe giường nằm).		<p>khóa chống xoay dễ dàng sử dụng (không cần sử dụng thiết bị, dụng cụ đặc biệt) để định vị hướng ngồi khi di chuyển.</p> <p>2.32.3. Không gian ngủ</p> <p>2.32.3.1 Được bố trí trong khoang sinh hoạt của xe. Riêng chỗ ngủ được bố trí phía trên khu vực chỗ ngồi của lái xe hoặc ở tầng trên có thể được cố định hoặc trượt hoặc có thể là loại tháo rời (kiểu giường tầng).</p> <p>2.32.3.2 Kích thước bề ngang tối thiểu cho mỗi chỗ ngủ giường đơn là 480mm. Giường có thể được chuyển đổi từ ghế ngồi (để tạo thành nệm ngủ) nếu đảm bảo yêu cầu về kích thước tối thiểu sau khi chuyển đổi.</p> <p>2.32.3.3 Kết cấu của không gian ngủ được lắp đặt cố định chắc chắn bằng đinh tán hoặc bắt</p>

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
			vít/ hàn vào sàn xe hoặc thành bên của xe
<p>2.32.5.3. Cửa phải có kích thước cho phép một người cỡ trung bình có thể dễ dàng ra vào. Cửa phải đủ thấp so với mặt đất để có thể vào được mà không cần các bậc thang hoặc với một số bậc cố định tối thiểu.</p>	<p>Cục đường bộ Việt Nam: Đề nghị quy định cụ thể kích thước tối thiểu của cửa thay vì quy định định tính.</p>	<p>Thống nhất tiếp thu, sửa đổi</p>	<p>2.32.5. Cửa lên xuống khoang sinh hoạt của xe phải trang bị ít nhất một cửa lên xuống ở phía bên phải hoặc phía sau xe. Kích thước tối thiểu (rộng x cao) là 650 x 1200mm. Chiều cao bậc lên xuống lớn nhất không vượt quá 400mm, chiều sâu bậc không nhỏ hơn 300mm và không được lắp đặt nhô ra khỏi mặt phẳng của chiều dài và chiều rộng lớn nhất của xe. Bỏ 2.32.5.3.</p>
<p>2.32.6.2. Hệ thống điện phục vụ sinh hoạt phải được tính toán, thiết kế phù hợp với tiêu chuẩn chung của hệ thống điện lưới để có thể kết nối sạc dự phòng và sử dụng với hệ thống điện lưới bên ngoài khi xe đỗ.</p>	<p>Cục đường bộ Việt Nam: Xem lại khái niệm “Sạc dự phòng” hay “nguồn điện dự phòng”?</p>	<p>Thống nhất tiếp thu, sửa đổi</p>	<p>2.32.6.2. Hệ thống điện phục vụ sinh hoạt phải được tính toán, thiết kế phù hợp với tiêu chuẩn chung của hệ thống điện lưới để có thể kết nối với hệ thống điện lưới bên ngoài khi xe đỗ.</p>

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>2.32.8.4. Yêu cầu đối với các thùng chứa nước, nước thải:</p> <p>+ Thùng nước lắp đặt trong xe phải đảm bảo chắc chắn, dễ dàng tiếp cận để sửa chữa, bảo trì, tháo lắp và thay thế. Tất cả các thùng chứa nước thải phải có lỗ thông hơi với bên ngoài. Các van đóng ngắt và các đầu nối ghép ren từ thùng chứa phải dễ dàng tiếp cận để kết nối với các ống thoát nước bên ngoài;</p> <p>+ Các thùng chứa nước sạch, nước bồn rửa, và nước bồn cầu/bồn tiểu (nếu có) phải được bố trí riêng biệt và phải gắn đầu ống thoát nước linh hoạt để thoát nước trong khu vực quy định.</p>	<p>Cục đường bộ Việt Nam:</p> <p>Xem lại yêu cầu về lắp đặt đối với thùng nước có cần phải đặt trong xe?</p>	<p>Thống nhất tiếp thu, sửa đổi</p>	<p>2.32.8.4. Yêu cầu đối với các thùng chứa nước, nước thải:</p> <p>+ Thùng chứa nước sạch phải được bố trí riêng biệt với khu thùng chứa nước thải;</p> <p>+ Thùng nước sạch có thể lắp đặt phải đảm bảo chắc chắn bên trong hoặc bên ngoài xe, dễ dàng tiếp cận để sửa chữa, bảo trì, tháo lắp và thay thế. Tất cả các thùng chứa nước thải phải có lỗ thông hơi với bên ngoài. Có hệ thống van đóng, mở và hệ thống nối ghép nối từ thùng chứa phải dễ dàng tiếp cận với nơi cấp nước sạch và nơi xả thải bên ngoài;</p>
<p>2.33. Yêu cầu riêng đối với xe chở học sinh</p> <p>2.33.1. Ngoại quan của xe chở học sinh phải quy định được</p>	<p>Thanh tra Bộ GTVT:</p> <p>- Đối với xe chở học sinh: Đề nghị nghiên cứu, xem xét đến yếu</p>	<p>Thống nhất tiếp thu và giải thích:</p> <p>Xe chở học sinh thực chất là xe chuyên</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>thống nhất một màu vàng đậm phủ bên ngoài thân xe. Mặt trước và cạnh 2 bên xe phía trên cửa sổ phải có biển báo dấu hiệu nhận biết là xe buýt trường học theo hình 14 bên dưới.</p> <p>Mã xe chở học sinh phải được đánh số và bố trí vị trí nằm hai bên thân xe và phía đằng trước, đằng sau xe chở học sinh</p>	<p>tổ kính tế và tác động xã hội của quy định “<i>Ngoại quan cửa xe chở học sinh phải được quy định thống nhất một màu vàng đậm phủ bên ngoài xe</i>”.</p> <p>- Nghiên cứu bổ sung quy định đối với xe chở lứa tuổi mẫu giáo để đáp ứng nhu cầu thực tiễn hiện nay.</p>	<p>dụng chở người và thống nhất màu sơn là một điểm dễ nhận dạng và phân biệt loại phương tiện này với các loại khác.</p> <p>Theo dự thảo Luật trật tự an toàn giao thông đường bộ tại khoản 2 điều 46 cũng hướng tới điều này.</p> <p>Mặt khác, rất nhiều nghiên cứu và lịch sử phát triển của xe chở học sinh của các nước trên thế giới thì màu sơn vàng của xe chở học sinh là loại màu sắc dễ nhận biết trong các điều kiện thời tiết như sương mù, mưa, ban ngày hay ban tối và màu vàng làm hấp thụ 1,3 lần thị giác của con người nên dễ quan sát cho các lái xe nhận biết xe được sơn vàng nên cũng ngăn ngừa tai nạn vì lái xe</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
		<p>có xu hướng cẩn thận khi thấy màu vàng.</p> <p>Đối với xe chở học sinh nhập khẩu từ nước ngoài sẽ không phải sơn lại vì nguyên bản là màu vàng, còn đối với các sản phẩm sản xuất lắp ráp trong nước thì màu sơn vàng là màu sơn kinh tế, chi phí thấp và dễ pha màu vì là một màu cơ bản của các hệ màu.</p> <p>Màu vàng là màu đặc trưng của xe chở học sinh thì không lẫn đối với các loại phương tiện đặc thù khác như màu: Đỏ của cứu hỏa, màu trắng của cứu thương, màu xanh của quân đội, màu trắng, xanh của công an và các loại xe buýt hiện tại cũng gần như không sử dụng màu</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
		<p>vàng để làm màu đặc trưng</p> <p>Đối với đối tượng là xe chở học sinh lứa tuổi mẫu giáo thì thực tế quy định này là áp dụng cho xe chở học sinh nghĩa là từ 18 tuổi trở xuống và có thể áp dụng cho cả học sinh mẫu giáo. Dây đai an toàn có thể áp dụng loại dây đai hai điểm cho các ghế khách thì an toàn đối với lứa tuổi mẫu giáo. Với điều kiện kinh tế Việt Nam hiện nay thì việc áp dụng riêng biệt hẳn cho đối tượng mẫu giáo là không khả thi, không hiệu quả và bất cập vì trong điều kiện hiện tại việc phân tuyến hoạt động, khai thác của loại phương tiện này và điều hành hoạt động, quản lý loại phương tiện này đòi</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
		hỏi sự đồng bộ của nhiều đơn vị tổ chức và người tham gia chứ không phải mỗi phương tiện	
<p>2.33. Yêu cầu riêng đối với xe chở học sinh</p> <p>2.33.2 Biển hiệu có tính năng phản quang hoặc sử dụng đèn led điện tử. Biển có hình dáng hình vuông theo kích thước 350mm x 350mm hoặc hình tròn có đường kính 350mm theo hình 15 bên dưới.</p> <p>- Mặt sau xe phải có biển báo điện hiệu dừng đỗ, biển cảnh báo các phương tiện khác không được vượt xe buýt đang đỗ ở bến để đón, trả học sinh. Biển hiệu có kích thước chiều cao 150mm ±10 mm và chạy ngang theo chiều ngang cửa sổ kính sau.</p>	<p>Cục đường bộ Việt Nam:</p> <p>Biển hiệu “Xe chở học sinh” đề nghị ghi bằng Tiếng Việt.</p>	<p>Đề nghị giữ nguyên dự thảo vì trong điều kiện hiện nay một số biển hiệu cần quốc tế hoá vì đối tượng sử dụng không chỉ có công dân Việt Nam mà còn có các đối tượng nước ngoài sống ở Việt Nam nên để tên nước ngoài để học sinh quốc tế có thể nhận biết được</p> <p>Xem lại tính pháp lý của biển hiệu</p>	
<p>2.33.3.13. Xe chở học sinh phải được trang bị thiết bị quan sát toàn bộ khu vực hành khách thông qua gương chiếu hậu bên trong; hoặc hệ thống</p>	<p>Cục đường bộ Việt Nam:</p> <p>Mục đích của hệ thống gương chiếu hậu khác với hệ thống camera</p>	<p>Thống nhất tiếp thu, sửa đổi</p>	<p>2.33.3.13. Xe chở học sinh phải được trang bị thiết bị quan sát toàn bộ khu vực hành khách thông qua gương chiếu</p>

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>camera giám sát bên trong để giám sát hành vi của lái xe, hành vi của giám hộ học sinh, hành vi của học sinh trên xe và camera bên ngoài để giám sát tình trạng phía ngoài cửa lên xuống trước khi đón trả học sinh. Các thiết bị phải trang bị hệ thống ghi nhớ và xử lý thông tin lái xe.</p>	<p>giám sát: Nếu chỉ trang bị hệ thống gương chiếu hậu bên trong thì không đảm bảo được quy định “giám sát hành vi của lái xe, hành vi của giám hộ học sinh”</p>		<p>hậu bên trong và hệ thống camera giám sát bên trong để giám sát hành vi của lái xe, hành vi của giám hộ học sinh, hành vi của học sinh trên xe. Camera bên ngoài để giám sát tình trạng phía ngoài cửa lên xuống trước khi đón trả học sinh. Các thiết bị phải trang bị hệ thống ghi nhớ và xử lý thông tin lái xe.</p>
<p>3. QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ</p> <p>3.1. Kiểm tra, thử nghiệm và cấp giấy chứng nhận</p> <p>3.1.8. Kiểm tra, thử nghiệm và cấp giấy chứng nhận đối với các xe có thông số về kích thước, khối lượng phân bố lên trục lớn hơn giới hạn quy định tại mục 2.1.1 như sau:</p> <p>3.1.8.1. Đối với các xe có thông số về khối lượng lớn hơn giới hạn quy định tại mục 2.1.1 thì đơn vị kiểm tra, thử nghiệm phải tính toán, điều</p>	<p>Vụ kết cấu hạ tầng GT Bộ GTVT:</p> <p>1. Cần bổ sung nội dung quy định về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với thiết bị chuyên dùng được lắp đặt vào phương tiện theo thiết kế của nhà sản xuất để phục vụ vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng.</p>	<p>Thống nhất tiếp thu và giải thích:</p> <p>1.Đối với QCVN 09 là Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô.</p> <p>Thiết bị chuyên dùng rất đa dạng, tùy thuộc vào kết cấu và hình dạng của loại hàng được chở và có thể được quy định ở các quy chuẩn kỹ thuật</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>chỉnh để ghi nhận thông số đáp ứng yêu cầu quy định về khối lượng để cho phép phương tiện tham gia giao thông theo quy định.</p> <p>3.1.8.2. Đối với các xe có thông số về kích thước và khối lượng phân bố lên trục lớn hơn giới hạn quy định tại mục 2.1.1 thì thực hiện kiểm tra, thử nghiệm theo quy chuẩn này và ghi nhận các thông số kỹ thuật xe theo đề nghị của cơ sở đăng ký thử nghiệm. Kết quả kiểm tra, thử nghiệm, cấp giấy chứng nhận ghi nhận phương tiện có kích thước, khối lượng vượt quá quy định của xe tham gia giao thông.</p>	<p>2. Tại mục 3.1.8. Cần có quy định bổ sung về rào cản kỹ thuật để hạn chế việc sản xuất, nhập khẩu các xe có kích thước vượt quá giới hạn vào tham gia giao thông trên đường bộ. Theo đó, cần quy định rõ trường hợp nào thì được kiểm tra thử nghiệm và cấp Giấy chứng nhận đối với xe có thông số về kích thước khối lượng phân bố lên trục lớn hơn giới hạn quy định tại mục 2.1.1 (ví dụ các xe chở hàng đặc thù, xe chở vật liệu trong hầm mỏ...); đồng thời các xe này cần được quy định rõ là chỉ được tham gia giao thông trong phạm vi hẹp khi được cơ quan quản</p>	<p>khác liên quan và việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật, chứng nhận đối với thiết bị chuyên dùng có thể tiến hành độc lập bởi các cơ quan, tổ chức khác quản lý.</p> <p>Đối với một phương tiện được thiết kế để chở một loại hàng cụ thể thì nhà sản xuất sẽ thiết kế và sản xuất các thiết bị chuyên dùng phù hợp để chở, thiết bị chuyên dùng khi lắp đặt lên phương tiện được coi là một tổng thành, hệ thống không tách rời của xe. Vì vậy, khi thực hiện thẩm định thiết kế và chứng nhận chất lượng đều ghi nhận trong thiết kế và hồ sơ chứng nhận.</p> <p>Đối với trường hợp trong thiết kế của nhà sản xuất xe không có</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
	lý đường bộ cấp giấy phép	và thiết bị chuyên dùng được lắp đặt thêm trong quá trình khai thác sử dụng thì người sử dụng xe phải chịu trách nhiệm, đảm bảo đúng theo các quy định của pháp luật và trình cơ quan có thẩm quyền (Cục đường bộ, sở giao thông) phê duyệt phương án khi vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng theo quy định. Hiện tại có thông tư 46:2015/BGTVT ban hành ngày 07 tháng 09 năm 2015 quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
		<p>bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ.</p> <p>2. Đối với việc xây dựng hàng rào kỹ thuật đối với sản xuất, nhập khẩu xe có kích thước vượt quá giới hạn.</p> <p>Hiện nay, các hàng rào kỹ thuật để hạn chế sản xuất hoặc nhập khẩu các xe có kích thước, khối lượng không phù hợp với điều kiện đường xá tại Việt Nam chính là các quy định theo Thông tư 46, quy định trong các QCVN 09,...</p> <p>Việc các xe thoả mãn các quy định tại các thông tư này sẽ được tham gia giao thông một cách bình thường. Tuy nhiên, trong thực tế khi nền kinh tế phát triển nhu cầu vận chuyển các loại hàng hoá rất đa</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
		<p>dạng, với kích thước và khối lượng khác nhau, đặc biệt là các hàng hoá phục vụ nhu cầu phát triển ngành công nghiệp nặng, điện khí hoá, ...vì vậy cũng cần có các phương tiện được thiết kế phù hợp để vận chuyển các loại hàng hoá này. Các loại phương tiện này được thiết kế mục đích chỉ để phục vụ vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng không thường xuyên tham gia giao thông và khi tham gia giao thông phải xin phép di chuyển trên các tuyến đường cụ thể và được cấp phép lưu hành.</p> <p>Do vậy, việc hạn chế các phương tiện này sẽ vô hình chung làm cản trở sự phát triển của xã hội.</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
<p>Nâng chiều rộng toàn bộ từ 2,50m lên 2,55m</p>	<p>1) BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỤC ĐƯỜNG BỘ Số:2778/CĐBVNQLVT ,PT&NL ngày 25 tháng 4 năm 2024 V/v trả lời văn bản số 4215/BGTVT-KHCN&MT ngày 22/4/2024 của Bộ Giao thông vận tải</p> <p>2)BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI VỤ KẾT CẤU HẠ TẦNG Số: 392/KCHT V/v góp ý đề xuất sửa đổi kích thước giới hạn chiều rộng của xe cơ giới trong các Quy chuẩn Việt Nam về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe ô tô, rơ moóc và sơ mi rơ moóc ngày 02 tháng 05 năm 2024</p> <p>3) BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI VỤ VẬN TẢI Số: 388 /VT V/v tham gia ý kiến đối với đề xuất sửa đổi kích thước</p>	<p>Qua phản hồi của các cơ quan liên quan của Bộ Giao thông Vận tải thì chiều rộng toàn bộ 2,50m của Việt Nam đang phù hợp với các quy định vận tải liên vận của các hiệp định quốc tế đa phương và song phương;</p> <p>Bên cạnh đó cũng tác động rất nhiều đến các lĩnh vực quản lý, liên quan đến các bộ ban ngành khác như: Bộ Công an, Bộ Khoa học và Công nghệ, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia...</p> <p>Việc tăng chiều rộng toàn bộ sẽ phải tổ chức lại giao thông gây tốn kém chi phí nên giai đoạn hiện nay chưa tăng kích thước này lên và cần khảo sát, đánh giá tác động sâu và rộng để có cơ sở thay đổi</p>	

DỰ THẢO THÔNG TƯ	Ý KIẾN GÓP Ý	TIẾP THU, GIẢI TRÌNH	DỰ THẢO SAU TIẾP THU
	giới hạn chiều rộng của xe cơ giới trong các QCVN về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe ô tô, rơ moóc và sơ mi rơ moóc ngày 25 tháng 04 năm 2024		

II) Bảng tổng hợp tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị không thuộc Bộ giao thông vận tải (Cập nhật đến ngày 04 tháng 5 năm 2024)

1. Cục an ninh kinh tế - Bộ công an góp ý theo công văn 805/ ANKT-GTXD ngày 30 tháng 01 năm 2024
2. Bộ tài nguyên môi trường theo công văn 830/BTNMT0KHCVN ngày 02 tháng 02 năm 2024
3. Bộ khoa học và công nghệ theo công văn 301/BKHCVN - TĐC ngày 30 tháng 01 năm 2024
4. Bộ công thương theo công văn 676/BCT - CN ngày 30 tháng 01 năm 2024
5. Hiệp hội sản xuất ô tô Mỹ AAPC gửi thông qua TBT Việt Nam ngày 27 tháng 02 năm 2024
6. Văn bản quy phạm pháp luật của quốc hội, ủy ban thường vụ quốc hội theo ý kiến UBND tỉnh Kon Tum

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
1	Cục an ninh kinh tế - Bộ công an Công văn 805/ ANKT-GTXD ngày 30 tháng 01 năm 2024			
	2.1.2.10.	- Về tiêu chuẩn biển số đáp ứng quy định hiện hành của Bộ Công an về tiêu chuẩn biển số (Hiện Thông tư	- Tiếp thu và đã sửa đổi từ bản dự thảo lần 2	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>58/2020/TT-BCA của Bộ Công an quy định quy trình cấp, thu hồi đăng ký, biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đã hết hiệu lực thi hành).</p> <p>- Việc ban hành Thông tư thay thế tuân thủ các quy định pháp luật, đáp ứng yêu cầu về kinh tế, xã hội, môi trường, không để xảy ra tham nhũng, lãng phí, tiêu cực; không làm phát sinh các vấn đề phức tạp về an ninh trật tự.</p>		
2	Bộ tài nguyên môi trường Công văn 830/BTNMT0KHCVN ngày 02 tháng 02 năm 2024			
		<p>Theo quy định của Luật Bảo vệ môi trường: Tại khoản 8 Điều 65 quy định “Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông vận tải theo quy định của pháp luật về giao thông vận tải, chất lượng sản phẩm, hàng hóa và quy định khác của pháp luật có liên quan”; khoản 2 Điều 88 quy định “Phương tiện giao thông ... phát tán bụi, khí thải phải có bộ phận lọc, giảm thiểu khí thải, ...”; điểm b khoản 2 Điều 97 quy định Quy chuẩn kỹ thuật môi trường về chất thải bao gồm</p>	<p>- Tiếp thu và ra soát</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>“...khí thải của phương tiện giao thông vận tải”. Do vậy, đề nghị Quý Bộ rà soát dự thảo Thông tư bảo đảm đồng bộ, thống nhất với các quy định về bảo vệ môi trường nêu trên.</p>		
	2.29.1.1	<p>Đề nghị rà soát lại mục 2.29.1.1 dự thảo QCVN để bảo đảm thống nhất với quy định mới; nghiên cứu nâng lên mức 4 quy định tại tiêu chuẩn TCVN 6438:2018 “phương tiện giao thông đường bộ - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải” để phù hợp với xe ô tô đã đạt QCVN 109:2021/BGTVT.</p>	<p>- Giữ nguyên không sửa đổi dự thảo</p> <p>TCVN 6438:2018 Phương tiện giao thông đường bộ - giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải và tiêu chuẩn nêu phương pháp đo kiểm tra khí thải. Để nâng lên mức 4 quy định tại tiêu chuẩn thì xe phải có:</p> <p>Nhiên liệu được sử dụng để kiểm tra khí thải theo tiêu chuẩn này phải đáp ứng các tiêu chuẩn hiện hành về nhiên liệu và Thiết bị đo khí thải động cơ cháy cưỡng bức phải có tính năng và độ chính xác tương đương cấp II được quy định trong TCVN 6208:2014 (ISO 3930:2009). Thiếu 1 trong 2 yếu tố trên thì sẽ không đảm bảo được phép đo và mức 4. Tại Việt Nam, nguồn</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
			<p>nhiên liệu chuẩn rất khó khả thi nên việc xác định mức Giới hạn lớn nhất cho phép của các chất gây ô nhiễm trong khí thải theo mức 4 là khó khả thi</p> <p>Dự thảo chỉ đưa mức tối thiểu để đảm bảo Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải” để phù hợp với xe ô tô đã đạt QCVN 109:2021/BGTVT.</p>	
		<p>Xem xét, bổ sung quy định về bảo vệ môi trường đối với xe điện, xe chạy nhiên liệu Hydro trong dự thảo QCVN, đặc biệt là yêu cầu về tái sử dụng, tái chế pin xe điện cuối vòng đời.</p>	<p>- Giữ nguyên không sửa đổi dự thảo</p> <p>Quy chuẩn 09 là quy chuẩn về an toàn và bảo vệ môi trường của xe ô tô nên quy định về tái chế và tái sử dụng pin sẽ nằm ở các quy định, quy chuẩn kỹ thuật về Pin</p>	
3	Bộ khoa học và công nghệ theo công văn 301/BKHCN -TĐC ngày 30 tháng 01 năm 2024			
		<p>Điều 34 Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật quy định QCVN có hiệu lực thi hành sau ít nhất sáu tháng kể từ ngày ban hành, đề nghị nghiên cứu, bổ sung một điều trong nội dung của Thông tư về khuyến</p>	<p>Tiếp thu và đã sửa đổi trong dự thảo thông tư ban hành QCVN 09 (điều khoản chuyển tiếp)</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		khích các doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân áp dụng các quy định tại QCVN này kể từ ngày ban hành (trước thời điểm QCVN có hiệu lực)		
4	Bộ công thương công văn 676/BCT - CN ngày 30 tháng 01 năm 2024			
		2.1. Đối với Dự thảo Thông tư - Phần căn cứ ban hành Thông tư: Đề nghị rà soát, bổ sung các Nghị định hướng dẫn Luật liên quan. - Về hiệu lực của Thông tư: Đề nghị rà soát đảm bảo theo quy định tại Điều 151, Điều 152, Điều 153, Điều 154, Điều 155 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (Luật số 80/2015/QH13).	Tiếp thu và đã sửa đổi trong dự thảo thông tư ban hành QCVN 09	
		2.2. Đối với Dự thảo QCVN - Đề nghị xem xét bổ sung 01 Điều về "Tài liệu viện dẫn".	- Đã tiếp thu và bổ sung từ dự thảo lần 2	
		- Về quy định kỹ thuật: Đề nghị bổ sung trích dẫn cụ thể các văn bản quy định pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật hoặc các yêu cầu kỹ thuật làm cơ sở đưa ra quy định mức giới hạn của các chỉ tiêu kỹ thuật sản phẩm. Đồng thời đưa các văn bản, yêu cầu kỹ thuật trên vào danh mục tài liệu trích dẫn, tham khảo đảm bảo phù hợp với quy định tại Điều 12 Thông tư số 26/2019/TT- BKHCN ngày 12/12/2019 của Bộ trưởng Bộ	- Giữ nguyên dự thảo - Trong nội dung của quy chuẩn đã đưa ra các tài liệu viện dẫn, tiêu chuẩn, quy chuẩn tham chiếu theo từng yêu cầu kỹ thuật phù hợp với thông tư 26/2019/TT-BKHCN	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>Khoa học và Công nghệ quy định chi tiết xây dựng, thẩm định và ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia.</p>		
		<p>Về quy định kiểm tra, thử nghiệm và cấp giấy chứng nhận chất lượng, đề nghị rà soát đảm bảo tính phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật như: Nghị định số 154/2018/NĐ-CP ngày 09/11/2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số quy định về điều kiện đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Khoa học và Công nghệ và một số quy định về kiểm tra chuyên ngành; Nghị định số 132/2008/NĐ-CP ngày 31/12/2008 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa; Nghị định số 74/2018/NĐ-CP ngày 15/5/2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 132/2008/NĐ-CP; Thông tư số 06/2020/TT-BKHCHN ngày 10/12/2020 của Bộ Khoa học và Công nghệ quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều Nghị định số 132/2008/NĐ-CP ngày 31/12/2008, Nghị định số 74/2018/NĐ-CP ngày 15/5/2018, Nghị định số 154/2018/NĐ-CP ngày</p>	<p>-Tiếp thu và rà soát các quy định để đưa các điều khoản về quản lý sang văn bản quy phạm pháp luật khác phù hợp với chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		09/11/2018 và Nghị định số 119/2017/NĐ-CP ngày 01/11/2017 của Chính phủ.		
	2.22.1	- Đề nghị làm rõ cơ sở cho việc quy định bắt buộc xe phải trang bị đèn sương mù, đèn ban ngày tại mục 2.22.1. Kinh nghiệm trên thế giới có những quốc gia nào (đặc biệt là các nước có điều kiện giao thông, khí hậu tương tự Việt Nam) quy định xe bắt buộc phải có đèn sương mù, đèn ban ngày?	- Tiếp thu, rà soát và sửa đổi dự thảo	
		- Tại Bảng 1 - Vị trí lắp đặt các loại đèn: quy định vị trí lắp đặt "đèn sương mù phía trước". Trong khi đó tại mục 2.22.1 lại quy định "đèn sương ." Đề nghị làm rõ đèn sương mù gồm đèn sương mù phía trước và đèn sương mù phía sau hay chỉ bao gồm đèn sương mù phía trước. Trường hợp có cả đèn sương mù phía sau, đề nghị bổ sung quy định về vị trí lắp đặt.	- Tiếp thu và rà soát thêm quy định vị trí lắp đặt của đèn sương mù phía sau - Bảng 1 là vị trí lắp đặt đèn sương mù phía trước đã được bổ sung ở bản dự thảo 2	
		Tại mục 2.22.1 quy định xe phải trang bị đèn chiếu sáng phía trước gồm có đèn chiếu xa (đèn pha) và đèn chiếu gần (đèn cốt). Tuy nhiên tại Bảng 1 lại chỉ quy định vị trí lắp đặt của đèn chiếu gần. Đề nghị làm rõ cơ sở cho việc chỉ quy định vị trí lắp đặt đối với	- Giữ nguyên dự thảo Đối với kết cấu của đèn chiếu xa và đèn chiếu gần nằm trong 1 hộp đèn chung hoặc khung cố định có bố trí vị trí lắp đặt của 02 loại đèn	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		đèn chiếu gần mà không quy định vị trí lắp đặt đối với đèn chiếu xa (đối với trường hợp đèn chiếu gần và đèn chiếu xa không cùng vị trí).	<p>trên nên khi chứng nhận cho đèn chiếu sáng phía trước sẽ bao gồm một cụm đèn chiếu xa và chiếu gần liền khối. và ánh sáng của đèn chiếu xa sẽ được tham chiếu từ vị trí phát sáng của đèn chiếu gần</p> <p>Đèn chiếu gần được sử dụng trong đô thị và độ lệch, cường độ ánh sáng của đèn sẽ ảnh hưởng tới an toàn của xe và người đi ngược chiều</p> <p>Chính vì vậy, mà không cần quy định cho đèn chiếu xa mà chỉ cho đèn chiếu gần</p>	
	2.37	Hệ thống hỗ trợ người lái nâng cao (ADAS - Advanced Driver Assistance Steering Systems) tại mục 2.37: ADAS là một công nghệ tiên tiến, phức tạp, có khả năng ảnh hưởng đến sự an toàn khi vận hành xe. Do đó, đề nghị làm rõ việc chấp nhận các tài liệu phê duyệt kiểu loại theo tiêu chuẩn của nước ngoài đối với ADAS bởi nhà sản xuất có được chấp nhận không. Trường hợp ADAS do nhà sản xuất/lắp ráp ô tô	Hệ thống ADAS là công nghệ hỗ trợ người lái từ nhiều công nghệ thành phần modul và được nước ngoài phê duyệt sẵn (VD: ABS, ESP, cảnh báo lệch làn đường...). Khi nhà sản xuất xe thiết kế và lắp đặt các thiết bị và hệ thống ADAS lên xe nên về cơ bản là nhà sản xuất phải công bố với cơ quan quản lý về tài	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		trong nước tự nghiên cứu, phát triển thì quản lý như thế nào?	<p>liệu phê duyệt kiểu loại theo tiêu chuẩn của nước ngoài đối với hệ thống ADAS lắp trên xe. Hệ thống ADAS phải kiểm tra thực tế đối chiếu và xác nhận về mức độ tự động, chức năng an toàn trên xe.</p> <p>Trường hợp ADAS do nhà sản xuất/lắp ráp ô tô trong nước tự nghiên cứu, phát triển thì vẫn phải phải kiểm tra thực tế đối chiếu và xác nhận về mức độ tự động, chức năng an toàn trên xe.</p>	
		Về hệ thống cổng sạc trên xe thuần điện (PEV), hình 20 mô tả một số chuẩn cổng sạc trên xe theo chuẩn nguồn sạc phổ biến hiện hành cho các thị trường Mỹ (J1772/CCS1), Nhật (J1772/CHAdeMO), Châu Âu (Mennekes/CCS2) và Trung Quốc (GB/T). Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo QCVN xem xét việc nghiên cứu, đề xuất một chuẩn cổng sạc dùng chung cho xe thuần điện, tạo thuận lợi cho việc phát triển hạ tầng trạm sạc cho xe điện tại Việt Nam.	<p>Hiện nay, Việt Nam chưa có quy chuẩn, quy định pháp lý về trạm sạc cho xe điện và ấn định một kiểu loại bắt buộc cho chuẩn nguồn sạc xe điện nên QCVN 09 là quy chuẩn về xe nên không thể cố định một kiểu loại nào.</p> <p>Việc quy định một chuẩn sạc không nằm trong phạm vi của Quy chuẩn này</p>	
		Về hiệu lực của QCVN: Đề nghị rà soát theo quy định của Luật Tiêu	- Tiếp thu và sửa đổi dự thảo phù hợp với Luật trật tự	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật (Luật số 68/2006/QH11).	an toàn giao thông đường bộ	
		Đề nghị chỉnh sửa một số lỗi chính tả, thuật ngữ chuyên ngành và sử dụng thống nhất trong toàn bộ Dự thảo QC VN.	- Tiếp thu, rà soát và sửa đổi dự thảo	
5	Hiệp hội sản xuất ô tô Mỹ AAPC gửi thông qua TBT Việt Nam ngày 27 tháng 02 năm 2024			
		Đối với yêu cầu bắt buộc trang bị đèn sương mù, đèn ban ngày và quy định “mục tiêu kiểm tra”, AAPC bày tỏ quan ngại rằng quy định này sẽ tạo ra sự phân biệt đối xử giữa sản phẩm nhập khẩu từ các thị trường khác nhau vào Việt Nam vì đây là những yêu cầu tùy chọn trong các quy định UNECE, và do đó sẽ vi phạm các cam kết của Hiệp định TBT;	Tiếp thu một số ý kiến góp ý của một số cơ quan, tổ chức tại Việt Nam và nước ngoài có liên quan đến sản xuất lắp ráp và nhập khẩu xe vào thị trường Việt Nam. Để hài hòa với quy định quốc tế trong đó có các quy định của UNECE, Nhật bản, Hàn quốc, Mỹ Dự thảo QCVN 09 lần 3 đã được sửa lại tại điều 2.22.4; 2.22.5; 2.22.6 và đưa đèn sương mù, đèn ban ngày là loại đèn trang bị thêm. Và khi xe được trang bị thì sẽ tuân thủ theo các yêu cầu kỹ thuật nêu tại các điểm trên.	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
			<p>Đối với quy định “kiểm tra bằng quan sát”, trong Bảng 12 - Màu, số lượng tối thiểu, cường độ sáng hoặc chỉ tiêu kiểm tra bằng quan sát - của các loại đèn của quy chuẩn thì hạng mục kiểm tra bằng quan sát áp dụng cho một số loại đèn thiết bị không thể kiểm tra được và sẽ kiểm tra nhận biết ánh sáng của các loại đèn bằng quan sát từ khoảng cách nhất định. Lý do là thiết bị đo đèn với bước nhảy lớn và chỉ đo được các loại đèn có nguồn phát sáng đủ lớn như đèn chiếu sáng phía trước, đèn pha, đèn sương mù còn một số đèn khác như đèn tín hiệu, xi nhan thì sử dụng phương pháp kiểm tra bằng quan sát thông qua các thiết bị phụ trợ phù hợp</p>	
		<p>Đối với yêu cầu bắt buộc trang bị tấm che chắn bùn phía sau của xe M1, AAPC cho rằng quy định này không mang lại lợi ích an toàn rõ rệt và làm</p>	<p>Đối với tấm che bánh phía sau, quy định cho thiết bị này đã tồn tại từ phiên bản trước</p> <p style="text-align: right;">QCVN</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		tăng chi phí sản xuất, do công năng chính của tấm che bánh xe không còn cần thiết trong điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ tương đối phát triển tại Việt Nam hiện nay;	09:2015/BGTVT và cho đến nay phù hợp với điều kiện Việt Nam. Trong điều kiện cơ sở giao thông hạ tầng của Việt Nam hiện tại vẫn còn nhiều tuyến đường cần nâng cấp, hoàn thiện vì khi trời mưa và phương tiện di chuyển ngoài đường thì sẽ gây hiện tượng bắn nước mưa vào người/ Phương tiện đi phía sau xe. Tấm che bánh xe phía sau làm giảm việc bắn các nước hoặc dị vật bị cuốn vào lốp xe, văng ra sau góp phần làm xe sau được di chuyển an toàn hơn	
		Bổ sung thêm các quy định cụ thể của UNECE Cho các loại phương tiện mới công nghệ cao như xe tự lái, ADAS, AVAS, REESS tạo sự linh hoạt cho nhà sản xuất đáp ứng được yêu cầu và thừa nhận chứng nhận của bên thứ ba theo các hiệp định đã ký kết	Tiếp thu ý kiến góp ý của AAPC, Đối với mục 2.34 - 2.37, dự thảo QCVN 09 lần 3 đã bổ sung các thuật ngữ, định nghĩa để làm rõ các yêu cầu kỹ thuật cho các loại xe sử dụng năng lượng mới như: xe điện, xe hybrid và xe Hydro.	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
			<p>Đối với các loại phương tiện được trang bị công nghệ hỗ trợ lái nâng cao ADAS, Xe tự động Automated vehicle, Xe tự lái Autonomous thì được thiết kế theo các hãng khác nhau, công nghệ khác nhau từ nhiều nguồn Mỹ, Châu Âu, Trung Quốc. Dự thảo nêu ra phương pháp để có thể thừa nhận kết quả thử nghiệm và chứng nhận từ nước ngoài (Do điều kiện của Việt Nam chưa thể thực hiện các thử nghiệm được). Tuy nhiên, Việt Nam là thành viên của Hiệp định 1958 nên ưu tiên hài hoà các quy định công nghệ hỗ trợ lái hoặc công nghệ tự lái theo các quy định UNECE. Việc liệt kê chính xác các quy định UNECE cũng khó khăn vì cơ quan quản lý chưa biết các xe công nghệ mới đó có những công nghệ gì? Và Công nghệ luôn thay đổi đòi hỏi phải có sự cập nhật</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
	3.1.7	Một số điều khoản về quản lý 3.1.7 và điều khoản chuyển tiếp, hiệu lực của quy chuẩn	Tiếp thu, xem xét sửa đổi ở thông tư ban hành và thông tư quy định về quản lý sửa đổi	
Văn bản quy phạm pháp luật của quốc hội, ủy ban thường vụ quốc hội theo ý kiến UBND tỉnh Kon Tum				
	2.19.6	Qua kiểm tra các xe khách hầu hết đều có vách ngăn khoang chứa hàng theo chiều ngang của xe nhưng không đúng như quy định tại quy chuẩn số QCVN 09:2015/BGTVT (quy định vách ngăn chiều ngang khoang chứa hàng phải kín). Nguyên nhân là do theo nguyên trạng xuất xưởng của xe thì khoang chứa hàng được ngăn cách bằng các khung sắt không kín (một số xe có vách ngăn kín là do trước đây được tuyên truyền, vận động nên doanh nghiệp triển khai lắp theo quy chuẩn quy định. Tuy nhiên không có tính bắt buộc mà chỉ mang tính khuyến khích).	Tiếp thu, xem xét sửa đổi dự thảo Quy chuẩn	

III. Danh sách các cơ quan, doanh nghiệp sản xuất lắp ráp tại Việt Nam (Cập nhật đến ngày 22/05/2024)

Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA)

Công ty sản xuất lắp ráp Hyundai Thành Công

Hiệp hội vận tải Việt Nam

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
1	Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) Văn bản số 010501 ngày 05 tháng 01 năm 2024			
	1.1	<p>Có một số trường hợp phân loại xe cần làm rõ như Xe pick-up điện, hay pick-up hybrid</p> <p>- Đề nghị làm rõ trường hợp xe Pick-up điện, khi đó sẽ được phân loại:</p> <p>+ Option 1: Xe thuần điện</p> <p>+ Option 2: Phải được xác định theo TCVN 7271 để xác định là xe M1 hay N1 VÀ xe điện</p> <p>(Không ảnh hưởng đến Thuế suất nhưng liên quan đến liên hạn sử dụng)</p>	<p>Chưa rõ nội dung đề nghị sửa mục 1.1 tuy nhiên xin được giải thích làm rõ các ý của câu hỏi</p> <p>-Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô nên đối tượng là các yêu cầu kỹ thuật của các loại xe ô tô không phải thực hiện việc phân loại xe</p> <p>- Trường hợp xe Pick up thì theo TCVN 7271 đã có sự phân loại cho loại phương tiện này theo nhóm mục đích sử dụng pick up chở người và pick up chở hàng. Việc</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
			<p>xe pick up sử dụng các loại nhiên liệu và có nguồn động lực khác như điện hay hybrid thì không ảnh hưởng tới sự phân nhóm này.</p> <p>Các vấn đề về thuế suất hay niên hạn sử dụng không thuộc phạm vi của QCVN này</p>	
	1.3.31	<p>Sửa lại định nghĩa xe chở học sinh</p> <p>1.3.31. Xe chở học sinh (School bus): là xe ô tô chở người chuyên dùng được thiết kế từ các loại xe chở người loại M (theo 1.3.28) để sử dụng vận chuyển không ít hơn 09 học sinh và người quản lý học sinh.</p>	<p>Đã tiếp thu từ bản dự thảo cũ trước và tu từ lại</p>	
	1.3.49	<p>Xe có tính năng địa hình là xe được thiết kế để có khả năng di chuyển trên đường, phố và các địa hình tự nhiên phức tạp như trên gồ đất cao, có khả năng vượt địa hình có góc dốc lớn, đường bùn lầy, ngập nước, cát, tuyết, băng, vượt đầm lầy. Ngoài ra quy định kỹ thuật của khoảng sáng gầm xe phải đáp ứng yêu cầu của mục 2.1.1.1 e) của phần 2 Quy chuẩn này.</p> <p>'- Đề nghị tham khảo định nghĩa xe off-road của ECE (R.E.3)</p>	<p>Đã tiếp thu và sửa lại định nghĩa xe có tính năng địa hình</p> <p>Xác nhận là đã bỏ mục khoảng sáng gầm xe cho các loại xe khác với xe địa hình</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		- VAMA xin xác nhận lại là với các xe không phải là xe có tính năng địa hình thì sẽ không có quy định về khoảng sáng gầm xe?		
	2.1	<p>Yêu cầu chung</p> <p>Đề nghị sửa dự thảo:</p> <p>2.1.1. 1 Kích thước giới hạn cho phép của xe</p> <p>b) Chiều rộng: Không lớn hơn 2,5 m</p> <p>2.1.1.3 Khối lượng toàn bộ cho phép lớn nhất</p> <p>Tại bảng 4</p> <p>Xe có tổng số trục bằng 2 có khối lượng toàn bộ cho phép lớn nhất là 16 tấn</p>	Giữ nguyên dự thảo Đề nghị VAMA làm rõ thêm căn cứ sửa đổi và phối hợp đánh giá tác động đối với việc sửa chiều rộng và tăng khối lượng toàn bộ	
	2.3.3.	<p>Xe phải được trang bị các tấm che bánh xe tại các bánh xe hoặc nhóm trục bánh xe. Các tấm che bánh xe có thể được tạo thành từ các bộ phận lắp đặt trên xe như một phần thân xe, chắn bùn hoặc các bộ phận tương tự khác và phải đáp ứng các yêu cầu sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chiều rộng và chiều dài của tấm che bánh xe phải che phủ được các bánh xe ở phía trên và phía sau. - Đối với xe chở người loại M1, tại bánh xe sau cùng, khoảng cách từ điểm thấp nhất của phần cuối cùng của tấm che bánh xe (trong trường hợp cao hơn) đến mặt phẳng nằm ngang đi qua tâm trục bánh xe không được lớn hơn 150mm; - Đối với các loại xe khác, khoảng hở của các tấm che bánh xe trục sau cùng gồm cả tấm chắn bùn (nếu lắp) so với mặt đường phải nhỏ hơn 230 mm. 	Giữ nguyên dự thảo, vì theo cách đo của Honda khó xác định được giữa các mặt phẳng và góc	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>Honda: Sửa đổi thành: "Ở phần được tạo thành bởi các mặt phẳng hướng tâm nghiêng một góc 30° về phía trước và 50° về phía sau tâm bánh xe thì chiều rộng tổng thể tấm chắn bùn phải đủ để che chiều rộng của lốp"</p> <p>Suzuki: Đề xuất bỏ nội dung "Đối với các loại xe khác, khoảng hở của các tấm che bánh xe trực sau cùng gồm cả tấm chắn bùn (nếu lắp) so với mặt đường phải nhỏ hơn 230 mm."</p>		
	2.4.7.	<p>VAMA đề xuất Độ trượt ngang của bánh xe dẫn hướng phía trước không lớn hơn 5 mm/m</p>	Tiếp thu và chỉnh sửa dự thảo	
	2.5	<p>Trên một số xe thì bình chứa khí nén cho phanh chính và các thiết bị phụ trợ được gộp lại trong 1 bình.</p> <p>- Các xe khi xuất xưởng sẽ không thể đảm bảo được điều kiện đỗ 90% bình xăng theo như quy định về xe không tải, đặc biệt đối với xe thương mại hạng nặng</p> <p>- Xe sat xi khi thử phanh chính phải giữ bánh xe</p> <p>Xe sat xi (xe chưa thành phẩm) không đáp ứng được quy định "Khi thử nghiệm, xe phải di chuyển sao cho mặt phẳng trung tuyến dọc của xe gần, sát với đường tâm của hành lang phanh"</p>	<p>Xem xét góp ý để chỉnh sửa</p> <p>Giữ nguyên quy chuẩn. Quy định nước ngoài cũng vậy quy định về 90% thùng dầu</p> <p>Quy chuẩn 09 này là áp dụng cho toàn xe. Thông tư 25 có phụ lục liên quan về loại phương tiện xe sat xi chưa thành phẩm và</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
			truy xuất các hạng mục kiểm tra (thực hiện theo 09). Vì vậy không sửa 09 cho xe chưa thành phẩm	
	2.10	'- Đề nghị làm rõ có bắt buộc có cóc hãm và chốt hãm hay không?	Cóc hãm và chốt hãm là cần thiết tuy nhiên tùy cơ cấu liên kết thì mới sử dụng cóc hãm và chốt hãm	
		<p>'Làm rõ đồng hồ tốc độ? báo hiệu hệ thống phanh?</p> <p>2.11.1.3. Đồng hồ tốc độ, các đèn chỉ báo, màn hình hiển thị chỉ báo và báo hiệu tình trạng hoạt động của các đèn báo rẽ, đèn pha, hệ thống nhiên liệu, nước làm mát động cơ, dầu bôi trơn, hệ thống phanh và hệ thống nạp ắc quy hoặc các hệ thống khác phải được bố trí ở vị trí sao cho người lái xe có thể dễ dàng nhận biết, nhìn thấy được trong điều kiện ban ngày hoặc trong điều kiện thiếu ánh sáng.</p> <p>- Riêng đối với các loại xe điện như PEV, HEV, PHEV, FCEV thì trên đồng hồ, hoặc màn hình hiển thị phải chỉ báo và báo hiệu tình trạng hoạt động của các đèn báo rẽ, đèn pha, hệ thống nhiên liệu, hệ thống phanh; các hệ thống khác và có thêm:</p> <p>+ chỉ báo: tình trạng lưu trữ năng lượng điện, năng lượng khác của hệ thống trên xe;</p>	Giữ nguyên dự thảo vì trên đây là nói về đồng hồ trên mặt laplo của xe. Cần có các đèn chỉ báo và các ký hiệu VD: ABS,ESP...	


TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		+ cảnh báo: mức năng lượng thấp và tình trạng kết nối sạc nguồn điện bên ngoài khi cắm vào xe		
	2.14.2.3.	<p>Đối với xe chở người, khoảng trống giữa hai hàng ghế (L) không nhỏ hơn 630 mm; đối với ghế lắp quay mặt vào nhau (L0) không nhỏ hơn 1250 mm (Hình 10).</p> <p>Quy định khoảng cách giữa 2 hàng ghế không nhỏ hơn 630mm.</p> <p>ECE chỉ quy định khoảng cách ghế đối với xe M2, M3, không áp dụng đối với xe M1</p> <p>Trừ loại xe chở trẻ em định nghĩa như thế nào?</p>	<p>Xem xét sửa đổi về khoảng cách ghế</p> <p>Tiếp thu và sửa đổi cho đồng bộ xe chở học sinh</p>	
	2.15	Suzuki: Quy định về đệm tựa đầu trong dự thảo QCVN đang mix giữa 2 version UNR 17: (Trong ECE version latest không tách riêng yêu cầu về chiều cao của lưng ghế dành cho đệm tựa có điều chỉnh chiều cao và không điều chỉnh chiều cao/ trong ECE version cũ mà QCVN 09 đang tham chiếu có tách riêng yêu cầu dành cho đệm tựa có điều chỉnh chiều cao và không điều chỉnh chiều cao)	Tiếp thu và sửa đổi dự thảo	
	2.18	<p>Lối thoát hiểm khẩn cấp</p> <p>Khi dùng dự thảo thì phần sai số (QCVN 12) thì đc tính như thế nào?</p>		
	Bảng 11	<p>Điều chỉnh vị trí lắp đặt đèn, góc lệch của đèn</p> <p>Đèn sương mù</p>	Tiếp thu và sửa đổi dự thảo	

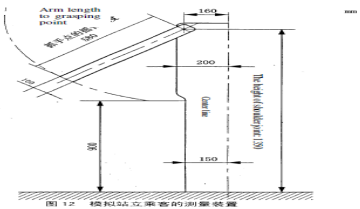
TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
			Tiếp thu và sửa đổi dự thảo đèn sương mù không bắt buộc	
2.26	Còi	<p>Phương pháp đo như mô tả ở phụ lục 4 có thể hiểu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trong quá trình đo thì di chuyển thiết bị từ 0.5m đến 1,5m và chọn điểm có âm lượng lớn nhất để đo; - Nhà sản xuất có thể thử nghiệm cho từng kiểu loại xe và tìm ra điểm âm lượng lớn nhất và set điểm cố định để phục vụ cho sản xuất hàng loạt <p>Đề nghị làm rõ cách hiểu như 2 cách trên có được chấp thuận hay không?</p>	<p>Phục lục 4 hiểu như sau</p> <p>Để tìm âm lượng lớn nhất là để micro bằng độ cao với vị trí lắp đặt còi trên xe, song song với còi</p> <p>Cách 1 trên là đúng</p>	
2.27	Đồng hồ tốc độ	<p>Làm rõ lý do của việc thay đổi</p>	<p>Cập nhật theo UNR 39 và TCVN 6956:2018.</p> <p>Đối với việc sử dụng băng thử kiểu con lăn để thử thì chỉ thử ở tốc độ 40km/h cho an toàn vì không thử ở 3 dải tốc độ lớn nhất cho chứng nhận đồng hồ tốc độ</p>	
2.37		<p>Hệ thống hỗ trợ người lái nâng cao</p> <p>Đề nghị theo hướng chấp nhận dựa trên thông tin phê duyệt kiểu loại vì Việt Nam cũng đã ký kết APMRA và Hiệp định 1958, hơn nữa đây là những công nghệ tiên tiến nên việc quy định về kiểm tra</p>	<p>Thứ nhất là hướng chấp nhận phê duyệt kiểu loại theo các linh kiện, hệ thống có giấy chứng</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>đối chiếu, xác nhận chung chung sẽ gây rất nhiều khó khăn cho doanh nghiệp và cơ quan quản lý thực hiện</p>	<p>nhận của UNECE về hệ thống ADAS. Việc kiểm tra đối chiếu về chức năng và tính năng an toàn dựa trên tuyên bố của nhà sản xuất và báo cáo thử nghiệm của nước ngoài về các công nghệ ADAS. Việc kiểm tra chức năng sẽ chứng minh việc doanh nghiệp công bố đúng thông tin và việc làm này sẽ hai bên doanh nghiệp và cơ quan quản lý cùng học hỏi các nước trên thế giới và khu vực sử dụng loại công nghệ này</p>	
	3.1.7.	<p>Cơ sở sản xuất có trách nhiệm kiểm tra các sản phẩm sản xuất, lắp ráp hàng loạt đảm bảo đáp ứng được các quy định về độ trượt ngang theo quy định tại mục 2.4.7, hiệu quả phanh theo quy định tại mục 2.5.8, cường độ và độ lệch đèn chiếu sáng phía trước trên thiết bị theo quy định tại mục 2.22.6, sai số đồng hồ tốc độ theo quy định tại mục 2.27.3, khí thải theo quy định tại mục 2.29.1.2, mức tiếng ồn theo quy định tại 2.29.2. Việc kiểm tra tiếng ồn của các sản phẩm sản xuất, lắp ráp hàng loạt có thể thực hiện theo phương pháp kiểm tra</p>	<p>Tại mục 1.1 Phạm vi điều chỉnh đã nêu rõ Quy chuẩn này quy định các yêu cầu để kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường các kiểu loại xe ô tô sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu để sử dụng tại Việt Nam</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>xác suất. Cơ sở sản xuất phải đăng ký cụ thể với cơ quan quản lý chất lượng về phương thức và tỉ lệ lấy mẫu để kiểm tra xác suất</p> <p>Việc quy định này chỉ áp dụng với cơ sở sản xuất lắp ráp ở trong nước, ko hợp lý khi áp dụng với các cơ sở sxlr ở nước ngoài</p>		
	4.2.2.	<p>Đối với các kiểu loại xe sản xuất, lắp ráp lần đầu cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường và các loại xe nhập khẩu chưa được kiểm tra, cấp chứng chỉ chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường được áp dụng từ ngày XX tháng YY năm 2023.</p> <p>Đề nghị áp dụng 3 năm cho kiểu loại xe mới và 4 năm cho xe đã được cấp giấy chứng nhận. Khuyến khích doanh nghiệp đủ điều kiện thực hiện sớm hơn kể từ khi quy chuẩn được ban hành</p>	<p>Tiếp thu và xem xét sửa đổi điều khoản này sẽ đưa vào thông tư ban hành quy chuẩn này và VAMA làm rõ hơn mức 3 năm cho xe mới và 4 năm cho xe đã được cấp giấy chứng nhận</p>	
2	Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) Văn bản số 051601 ngày 16 tháng 05 năm 2024			
	2.3.3.	<p>Xe phải được trang bị các tấm che bánh xe tại các bánh xe hoặc nhóm trục bánh xe. Các tấm che bánh xe có thể được tạo thành từ các bộ phận lắp đặt trên xe như một phần thân xe, chắn bùn hoặc các bộ phận tương tự khác và phải phù hợp với các yêu cầu sau: Đối với xe chở người loại M1, M2, N1, N2 có khối lượng cho phép lớn nhất không vượt quá 7,5 tấn, loại xe O1, O2, tại bánh xe sau cùng (trong trường hợp cao hơn), ở phần được tạo thành bởi các mặt phẳng hướng tâm nghiêng một góc 30° về phía trước và 50° về phía sau tâm bánh xe thì chiều rộng tổng thể tấm chắn bùn phải đủ để che chiều rộng của bánh xe ; Đối với các loại xe</p>	<p>Xem xét ý kiến của VAMA tuy nhiên căn cứ VAMA đưa ra chưa thuyết phục vì:</p> <p>-Xe ở thị trường Việt Nam gồm từ nhiều xuất xứ khác nhau bao gồm (Trung Quốc, Mỹ, Hàn Quốc, Nhật Bản, EU) nên lấy căn cứ theo Directive của EEC là không thuyết phục</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>khác, khoảng hở của các tấm che bánh xe trục sau cùng gồm cả tấm chắn bùn (nếu lắp) so với mặt đường không được vượt quá 300 mm</p> <p>Vama đề xuất sửa đổi dự thảo nội dung điểm 2.3.3. như trên, với lý do:</p> <p>Trong bản Dự thảo 3 sửa đổi QCVN 09:2015/BGTVT có giữ nguyên quy định hiện tại của QCVN 09:2015/BGTVT, tuy nhiên quy định về kích thước về tấm che bánh xe cho kiểu loại xe đang không hài hòa với quy định của EEC. Do đó, trong thực tế, các thành viên VAMA phải tăng thêm chi phí để thiết kế chắn bùn riêng cho thị trường Việt Nam đảm bảo tuân thủ quy định này.</p> <p>VAMA có nghiên cứu và tham khảo Tiêu chuẩn 78/549/EEC; EEC 109/2011 (Spray suppression systems). Mặt khác, hiện nay, đường xá của Việt Nam đã phát triển và tốt hơn rất nhiều so với trước đây, do đó quy định về tấm che bánh xe cho các dòng xe nên hài hòa với Tiêu chuẩn quốc tế</p>	<p>- Yêu cầu kỹ thuật mà đáp ứng theo yêu cầu kỹ thuật của Châu Âu nhưng chưa chắc đã đáp ứng yêu cầu kỹ thuật của nước khác</p> <p>- Mặt khác mục 2.3.3 của bản dự thảo đã được hiệu chỉnh lại so với bản cũ để cho dễ hiểu hơn.</p> <p>- Đối với tấm che bánh phía sau, quy định cho thiết bị này đã tồn tại từ phiên bản trước QCVN 09:2015/BGTVT và cho đến nay phù hợp với điều kiện Việt Nam.</p> <p>Trong điều kiện cơ sở giao thông hạ tầng của Việt Nam hiện tại vẫn còn nhiều tuyến đường cần nâng cấp, hoàn thiện vì khi trời mưa và phương tiện di chuyển ngoài đường thì sẽ gây hiện tượng bắn nước mưa vào người/ Phương tiện đi phía sau</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
			xe. Tầm che bánh xe phía sau làm giảm việc bán các nước hoặc di vật bị cuốn vào lốp xe, văng ra sau góp phần làm xe sau được di chuyển an toàn hơn	
	<p>2.15.2.2.1</p> <p>2.15.2.2.2</p>	<p>Chiều cao đệm tựa đầu đối với ghế trước không nhỏ hơn 830 mm tại ít nhất một vị trí điều chỉnh và đối với ghế sau không nhỏ hơn 720 mm tại mọi vị trí điều chỉnh; và đối với các vị trí ngồi trung tâm phía sau được trang bị đệm tựa đầu không nhỏ hơn 700 mm.</p> <p>Nếu chiều cao đệm tựa đầu của tất cả ghế phía sau không thỏa mãn quy định trên thì có thể thay thế bằng nhãn cảnh báo vị trí tựa đầu không sử dụng hoặc cung cấp thông tin cho người dùng có thể xác định tựa đầu có đang ở vị trí không sử dụng hay không (hình a, b)</p>  <p>(a) (b)</p>	Đã tiếp thu và chỉnh sửa dự thảo	
	2.33.3.8	<p>Xe có thể lắp tay vịn thấp hoặc tay vịn cao, trong trường hợp được lắp, thì kích thước của tay vịn phải thỏa mãn yêu cầu sau:</p> <p>a) Kiểu tay vịn thấp</p> <p>b) Kiểu tay vịn cao</p>	Tiếp thu một phần về kiểu tay vịn cao cho xe buýt nhỏ phù hợp kiểu loại xe buýt nhỏ theo UNR 107 và QCVN	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		 <p>Lý do: Hải hòa với tiêu chuẩn tham chiếu GB 24407-2014 GB 13094-2017 GB 18986-2003</p>	<p>82:2019/BGTVT. Đã sửa đổi dự thảo</p> <p>Hình vẽ đưa ra không phải tay vịn cho của lên xuống xe mà là tay vịn trong khoang hành khách</p>	
		<p>'2.9.5. Xe tải, xe chuyên dùng, xe kéo rơ moóc thuộc nhóm N2 và N3 có khối lượng toàn bộ thiết kế lớn nhất từ 8 tấn trở lên phải lắp rào chắn phía sau đáp ứng các yêu cầu sau:</p> <p>2.9.5.2. Xe tải, xe chuyên dùng thuộc N1, N2 có khối lượng toàn bộ thiết kế nhỏ hơn 8 tấn phải lắp rào chắn phía sau ... Nếu khoảng hở giữa thân xe và mặt đường nhỏ hơn 700 mm thì không cần lắp rào chắn phía sau</p> <p>Lý do: 'Đối với những xe tải nhỏ, nếu khoảng hở giữa thân xe và mặt đường thấp sẽ khó có khả năng gây mất an toàn cho người tham gia giao thông. Vì vậy việc lắp thêm rào chắn là không cần thiết</p>	<p>Đã điều chỉnh lại đối tượng lắp rào chắn. Xe trên 3,5 tấn mới lắp rào chắn</p> <p>Tuy nhiên quan điểm về lắp rào chắn của VAMA là chưa chính xác. Xe từ 3,5 tấn trở lên là đã có kết cấu sàn xe trên 700mm và có khả năng phân đầu và bánh trước của xe máy chui vào gầm xe và khi xảy ra va chạm sẽ gây rủi ro cao gây mất an toàn cho người lái xe máy.</p> <p>Thực tế đã chứng minh rất nhiều vụ tai nạn liên quan đến phần đuôi xe ô tô tải không lắp rào chắn phía sau. Vì rào chắn</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
			<p>phía sau là thiết bị hấp thụ xung lực khi có va chạm và giảm biến dạng đưa các xe đâm vào xe gằm phía sau của xe. Làm cho va chạm giảm nguy cơ chấn thương, tử vong cho người và xe đi sau</p>	
		<p>Đề xuất: Sửa đổi lại để làm rõ quy định riêng cho xe PEV, HEV, PHEV, FCEV như sau: 2.11.1.3 Riêng đối với các loại xe điện như PEV, HEV, PHEV, FCEV thì trên đồng hồ, hoặc màn hình hiển thị phải chỉ báo và báo hiệu tình trạng hoạt động của các đèn báo rẽ, đèn pha, hệ thống phanh, chế độ làm việc của động cơ; và thêm các hệ thống khác: Chỉ báo: tình trạng lưu trữ năng lượng điện, năng lượng khác của hệ thống trên xe; Cảnh báo: điện trở cách điện vượt quá mức an toàn; mức năng lượng thấp và tình trạng kết nối sạc với nguồn điện bên ngoài (đối với xe thuần điện); tình trạng nạp nhiên liệu Hydro khi cắm vào xe. 2.34.1.4.3. Cảnh báo trong trường hợp năng lượng thấp của REESS: Đối với xe thuần</p>	<p>Tiếp thu và đã sửa lại dự thảo, không cảnh báo mức năng lượng thấp đối với xe HEV để phù hợp với UNECE 100. Tuy nhiên, thực tế kể cả xe động cơ đốt trong thời điểm hiện tại thì cảnh báo mức nhiên liệu thấp đều được trang bị trên xe bằng đèn cảnh báo và âm thanh. Nên việc đưa vào đối với xe HEV cũng phù hợp thực tế</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>điện PEV phải có hệ thống cảnh báo cho lái xe biết trạng thái năng lượng REESS thấp</p> <p>Đồng hồ trên tablo xe theo mục 2.11.1.3 sẽ chỉ ra mức năng lượng REESS cần thiết còn lại.</p> <p>Hệ thống cảnh báo bằng thiết bị đèn báo hiệu hoặc bảng báo hiệu, hệ thống phải được chiếu sáng đủ sáng để lái xe có thể nhìn thấy trong điều kiện lái xe cả ban ngày và ban đêm.</p> <p>2.35. Yêu cầu riêng đối với xe Hybrid điện không nạp điện ngoài (Not Off- Vehicle Charging - Hybrid Electric Vehicle, NOVC-HEV)</p> <p>2.35.2 Yêu cầu an toàn về hệ thống sạc lưu trữ năng lượng điện có thể sạc lại (REESS) trên xe phải phù hợp với mục 2.34.1.4 của quy chuẩn này.</p> <p>Đề xuất của VAMA: Theo quy định UN-R 100, chỉ quy định cảnh báo mức năng lượng thấp đối với xe thuần điện, không quy định cho các xe HEV, việc quy định chung có thể dẫn đến hiểu nhầm rằng các xe HEV đều phải được trang bị cảnh báo này</p>		
	2.22.5. (Bảng 11)	<p>Khoảng cách từ mép ngoài của đèn phanh đến mép ngoài của xe tại cột (6) được xác định theo TCVN 6978:2001. Giá trị tại cột (6) áp dụng cho M1 và N1 không lớn hơn 400mm</p> <p>- Giá trị trong ngoặc tại cột (4) ứng với một số trường hợp đặc biệt khi hình dạng thân xe hoặc kết cấu của xe không cho phép lắp đặt đèn trong phạm vi chiều cao giới hạn;</p>	TCVN 6978:2001 liên quan đến lắp đặt đèn chiếu sáng và đèn tín hiệu trên phương tiện cơ giới và moóc – yêu cầu và phương pháp thử trong phê duyệt kiểu	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>- Giá trị trong ngoặc tại cột (5) ứng với trường hợp xe có chiều rộng toàn bộ nhỏ hơn 1300 mm và không yêu cầu áp dụng đối với xe M1 và N1. Hướng dẫn cụ thể trực tiếp vào Quy chuẩn hoặc dẫn chiếu đến điều khoản cụ thể trong TCVN 6978:2001. Chưa rõ căn cứ cho yêu cầu này</p>	<p>được biên soạn trên cơ sở ece 48 - 01/S3-C1. Cách xác định bề mặt chiếu sáng biểu kiến cho các loại đèn chiếu sáng sẽ dễ dàng hơn, Từ đó sẽ tham chiếu các quy định về khoảng cách đèn cách các mép trong bảng 11 phù hợp với các quy định</p>	
	2.34.1.4.1.	<p>Khi lắp đặt hệ thống REESS phải phù hợp với vị trí lắp đặt trên xe của nhà sản xuất xe và các thông số kỹ thuật của hệ thống REESS ghi trên tem nhãn phải có một số nội dung thiết yếu như: Tên thương mại hoặc nhãn hiệu của nhà sản xuất; Đặc tính hóa học, công suất và kích thước vật lý của các cell pin; Số lượng cell pin và phương thức kết nối; Vật liệu, kích thước, khối lượng của hệ thống REESS; Các thiết bị phụ trợ cần thiết để hỗ trợ vật lý, quản lý nhiệt và điều khiển điện tử; Ngày sản xuất hệ thống REESS. Hệ thống lưu trữ năng lượng có thể sạc (REESS) trên xe M2 và M3 phải lắp đặt tách biệt với khoang hành khách để hành khách không thể chạm vào. Hệ thống thông gió và thoát nhiệt của hệ thống phải được lắp đặt độc lập với hệ thống thông gió</p>	<p>Việc quy định tem nhãn dán trên hệ thống REESS đảm bảo trong điều kiện thực tế: hệ thống REESS có tuổi thọ nên khi bán xe nhà sản xuất mới lắp REESS. Các thông tin trên tem dán để xác thực hệ thống REESS lắp lên xe trùng với hệ thống REESS đã được chứng nhận và không có sự thay đổi về kết cấu, hình dạng, khối lượng (đã được kèm theo khi làm chứng nhận kiểu loại xe)</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>của xe để kiểm soát khói và không khí độc hại thông vào khoang hành khách qua cửa hút gió</p> <p>Đề xuất của VAMA bỏ quy định này</p> <p>Quy định về tem nhãn đã được quy định cụ thể trong Nghị định 111/2021/ND-CP về Tem nhãn và thông tư 48/2022/TT-BGTVT về tem nhãn năng lượng.</p> <p>Nghị định 111/2021/ND-CP chỉ quy định 3 nội dung bắt buộc phải thể hiện trên nhãn hàng hóa khi về tới cảng 1. Tên hàng hóa; 2. Xuất xứ hàng hóa; 3. Tên & địa chỉ của nhà sx hoặc cơ sở chịu trách nhiệm. Nghị định không quy định bắt buộc thể hiện chi tiết về " Đặc tính hóa học, công suất và kích thước vật lý của các cell pin; Số lượng cell pin và phương thức kết nối; Vật liệu, kích thước, khối lượng của hệ thống REESS; Các thiết bị phụ trợ cần thiết để hỗ trợ vật lý, quản lý nhiệt và điều khiển điện tử; Ngày sản xuất hệ thống REESS"</p>	<p>và đảm bảo tính an toàn khi lắp lên xe</p> <p>Đối chiếu thông tư 48/2022/TT-BGTVT về tem nhãn năng lượng cho xe chứ không phải cho hệ thống REESS nên không tham chiếu thông tư này được</p> <p>Nghị định 111/2021/ND-CP là nghị định sửa đổi 43/2017/ND-CP trong phụ lục có quy định về tem nhãn cho các hàng hoá như sản phẩm hoá học hoặc thiết bị cơ khí. Hệ thống REESS là hệ thống bao gồm cả cơ khí và hoá học nên tem nhãn quy định phù hợp với 2 nghị định trên.</p> <p>Đối chiếu thực tế thì UNR 100 quy định về nội dung cho tem nhãn chính còn lại các tem nhãn phụ có nội dung các thông tin trên.</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
			Thực tế chứng minh trên các sản phẩm hiện tại từ quốc tế nhập về Việt Nam thì đều có nội dung như quy định trên	
	2.34.1.5.	<p>Bảo vệ an toàn dưới tác động của nước: Xe phải duy trì điện trở cách điện khisau tiếp xúc với môi trường nước (ví dụ: rửa xe, lái xe qua vùng nước đọng).</p> <p>VAMA đề xuất các điều khoản miễn trừ và thay thế trong UNR 100</p>	<p>Không tiếp thu và sửa đổi dự thảo vì Các điều khoản thay thế trong UNR 100 nêu là dưới tác động của nước chứ không phải điều khoản độc lập</p> <p>Ví dụ như cảnh báo điện trở cách điện dưới tác động của môi trường nước, nếu trong môi trường nước có sự cố bị rò rỉ thì hệ thống này mới cảnh báo.</p> <p>Ngoài ra hệ thống cảnh báo này kiểm soát thế nào? VAMA có thể đưa ra phương pháp đo cho phương án thay thế?</p>	
	2.38.	<p>Các hệ thống hỗ trợ người lái nâng cao (ADAS - Advanced Driver Assistance Systems) và các phương tiện giao thông thông minh (Bao gồm Xe tự động (Automated Vehicles) và Xe tự hành (Fully Automated Vehicles hoặc Autonomous) nếu được trang bị trên xe, nhà sản xuất phải đảm bảo công</p>	<p>Tiếp thu một phần và sửa lại dự thảo</p> <p>Đối với hệ thống ADAS và các loại phương tiện thông minh, thế giới chưa nhất quán về quy</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>bổ, cung cấp tài liệu của nhà sản xuất cho các hệ thống khi được lắp trên xe với cơ quan quản lý cũng như cung cấp đầy đủ thông tin cho khách hàng</p> <p>VAMA đề xuất sửa dự thảo như trên với lý do: Như đã trình bày trong c- Đối với yêu cầu về việc cung cấp bằng chứng, báo cáo thử nghiệm hoặc tài liệu phê duyệt kiểu loại của các hệ thống: Hiện tại, không có tiêu chuẩn ECE chung về phê duyệt kiểu loại cho ADAS cũng như các phương tiện giao thông thông minh mà chỉ có tiêu chuẩn ECE riêng biệt quy định cho từng hệ thống, bao gồm 14 tiêu chuẩn ECE quy định cụ thể như: Hệ thống cảnh báo lệch làn, phanh khẩn cấp, hỗ trợ phanh, kiểm soát áp suất lốp, cảnh báo điểm mù, .. (Xin vui lòng xem đính kèm số 1).</p> <p>Ngoài ra còn có các hệ thống được nhà sản xuất công bố thuộc các hệ thống hỗ trợ người lái nâng cao, tuy nhiên chưa được quy định trong bất kỳ tiêu chuẩn ECE nào như: Hệ thống nhận diện biển báo giao thông, hỗ trợ đỗ xe tự động, hỗ trợ khởi động trên đường đồi, điều chỉnh ghế 10 hướng.... Do đó, nhà sản xuất không thể cung cấp báo cáo thử nghiệm hay tài liệu phê duyệt kiểu cho những hệ thống, chức năng này.</p> <p>Hiện tại, Việt Nam chưa tự động công nhận chứng nhận ECE của các nước theo Hiệp định 1958, vì vậy, việc yêu cầu các tài liệu phê duyệt kiểu cần được xem xét kỹ lưỡng để nhất quán với các hiệp định mà Việt Nam là nước thành viên.</p>	<p>định cho loại phương tiện này. Ngoài ra các hệ thống được xây dựng trên nhiều nền tảng kỹ thuật khác nhau dẫn đến việc thực hiện chứng nhận, thử nghiệm cũng chưa có quy định đồng nhất.</p> <p>Ngoài ra, không chỉ duy nhất hệ thống UNECE quy định một số hệ thống ADAS mà các hãng sản xuất cũng tự phát triển các hệ thống này cho riêng mình nên không thể quy định cụ thể các yêu cầu kỹ thuật vì điều này dựa trên yếu tố phát triển công nghệ của hệ thống</p> <p>Việt Nam thì chưa có thiết bị, quy định cụ thể (Tiêu chuẩn và quy chuẩn) đối với các hệ thống và phương tiện này nên việc quy định này mang tính chung và thừa nhận kết quả thử nghiệm an toàn, chứng</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>Theo Nghị định 116/2017/NĐ-CP ban hành ngày 17/10/2017 về Quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô và Thông tư 25/2019/TT-BGTVT ban hành ngày 5/7/2019 Quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp ô tô, chỉ có 6 loại linh kiện yêu cầu thử nghiệm và chứng nhận kiểu loại bao gồm gương chiếu hậu dùng cho xe ô tô, đèn chiếu sáng phía trước, kính an toàn, lớp, vành hợp kim và thùng nhiên liệu. Trong trường hợp áp dụng bản Dự thảo 3, quy chuẩn và thông tư, nghị định chưa nhất quán với nhau.</p> <p>Đối với yêu cầu thử nghiệm chứng minh: Theo thông tin từ Tập đoàn ở nước ngoài của các thành viên, không phải tất cả các hệ thống ADAS hay cấp độ tự động nào của xe thông minh cũng có thể mô phỏng và kiểm tra thực tế, một số các thử nghiệm cần có sự đầu tư cũng như xây dựng, phát triển cơ sở hạ tầng phù hợp hoàn toàn mới nhằm hỗ trợ cho việc thực nghiệm kiểm chứng, ví dụ đối với việc thử nghiệm, kiểm chứng chức năng phanh khẩn cấp theo ECE 152 (Advanced Emergency Braking System (AEBS) for M1 and N1 vehicles, cần có hình nộm để kiểm tra tính năng, hình nộm có kết nối wifi, cảm biến tốc độ và khoảng cách của xe có chi phí rất cao lên tới hàng trăm triệu đô; hay thử nghiệm kiểm chứng hệ thống Blue Cruise Control thì xe cần được vận hành ở một số cung đường nhất định (Blue Zone) mà phải được</p>	<p>nhận an toàn từ nước ngoài về hệ thống này. Nhà sản xuất sẽ công bố thông tin và đảm bảo an toàn cho các hệ thống này khi lắp ráp hoặc sử dụng trên phương tiện.</p> <p>Các phương tiện thông minh và các hệ thống xử lý thông tin, tín hiệu đang cần xây dựng tính pháp lý và khung kỹ thuật trong hệ thống pháp luật của Việt Nam. Các yếu tố về cơ sở hạ tầng kỹ thuật cũng phải đồng nhất với loại phương tiện này thì mới có căn cứ quy định cho phương tiện</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>phê duyệt bởi các Bộ ngành khác như Bộ Công An, Bộ Thông tin truyền thông,... Do đó, gây ra tăng chi phí và khối lượng công việc cho nhà sản xuất và đặc biệt một số thử nghiệm không thể thực hiện được trong điều kiện tại Việt Nam.</p>		
	2.34.1.4.	<p>Hệ thống lưu trữ năng lượng điện có thể sạc lại (REESS) phải phù hợp với các yêu cầu an toàn của Phần 2 quy định UNECE No.100 (**)(Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to specific requirements for the electric power train bao gồm báo cáo thử nghiệm REESS độc lập (theo phần 2 UNECE No.100) hoặc tài liệu thử nghiệm toàn xe được lắp đặt loại REESS tương ứng.”</p> <p>VAMA đề nghị sửa đổi dự thảo như trên với lý do: 2.34.1.4: Theo tìm hiểu của VAMA và tham khảo kinh nghiệm tại các công ty mẹ, hầu hết các nhà sản xuất ô tô đều không thực hiện chứng nhận phê duyệt kiểu riêng cho pin xe điện (Phần 2), mà sẽ kết hợp chứng nhận chung theo UN-R 100 (Phần 1 & 2) vì mỗi nhà sản xuất ô tô sẽ đặt hàng nhà sản xuất pin theo yêu cầu thiết kế riêng của mình mà không sử dụng chung cùng loại pin. Do đó, việc cung cấp riêng về Tài liệu phê duyệt kiểu loại theo phần 2 của UN R100 là khó khăn với các thành viên VAMA.</p> <p>Mặt khác, theo kinh nghiệm quốc tế, để thực hiện việc này, tại các quốc gia áp dụng, đều có phòng thử nghiệm theo UN R100. Tuy nhiên, hiện nay,</p>	<p>Không tiếp thu và giữ nguyên dự thảo vì lý do: VAMA đang nhằm lẫn QCVN là yêu cầu kỹ thuật và các yêu cầu kỹ thuật này được tham khảo từ phần 2 của UNECE 100 đó là các phép thử an toàn đối với hệ thống REESS, ngoài ra khi lắp trên xe thì hệ thống REESS phải đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật lắp đặt trên xe; Trong điều kiện kỹ thuật hiện tại của Việt Nam các trung tâm thử nghiệm chưa có đủ năng lực thử nghiệm nên thừa nhận các kết quả thử nghiệm và chứng nhận của nước ngoài về hệ thống REESS (điều 3.1.11) của dự thảo đã nêu</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>Việt Nam chưa có phòng thử trong nước nào có thể đáp ứng các yêu cầu để thực hiện và cấp chứng nhận kiểu loại cho REESS (theo phần 2 của UN-R 100) cũng như chứng nhận kiểu loại cho xe điện (theo phần 1 của UN-R100). Do đó, nếu áp dụng, doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp trong nước phải chuyển xe/hệ thống sang nước ngoài để thực hiện việc lấy chứng nhận phê duyệt kiểu với chi phí lớn và thời gian dài, ảnh hưởng lớn đến hoạt động sản xuất, kinh doanh.</p>	<p>Việc VAMA đề xuất thừa nhận theo báo cáo thử nghiệm hệ thống REESS hoặc chứng nhận kèm theo xe theo UNECE 100 là thủ tục hành chính, không nằm trong yêu cầu kỹ thuật được mà sẽ nằm trong thông tư hay hướng dẫn thực hiện điều 3.1.11 của dự thảo quy chuẩn. Bên cạnh đó thực tế có chứng nhận kiểu loại độc lập cho hệ thống REESS theo phần 2 của UNECE 100 phù hợp với một kiểu loại xe tương ứng hoặc chứng nhận kiểu loại của xe kèm theo hệ thống REESS cụ thể nên việc VAMA có thể thực hiện việc thừa nhận chứng nhận của hệ thống REESS nhập khẩu về phù hợp với kiểu loại xe cụ thể đã được chứng nhận là có tính khả thi và không cần mang sang</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
			<p>nước ngoài thử nghiệm và chứng nhận. Nếu VAMA nêu quan điểm là nhà sản xuất hệ thống REESS tại Việt Nam thì bắt buộc phải thử nghiệm và chứng nhận tại trung tâm thử nghiệm có khả năng thử nghiệm an toàn và cấp giấy chứng nhận</p>	
	3.1.6.	<p>'Cơ sở sản xuất trong nước có trách nhiệm kiểm tra các sản phẩm sản xuất, lắp ráp hàng loạt đảm bảo đáp ứng được các quy định về độ trượt ngang theo quy định tại mục 2.4.7, hiệu quả phanh theo quy định tại mục 2.5.8, cường độ và độ lệch đèn chiếu sáng phía trước trên thiết bị theo quy định tại mục 2.22.6, sai số đồng hồ tốc độ theo quy định tại mục 2.27.3, khí thải theo quy định tại mục 2.29.1.2, mức tiếng ồn theo quy định tại 2.29.2. Sản phẩm sản xuất, lắp ráp hàng loạt khi được kiểm tra ở các hạng mục trên được phép ở điều kiện xuất xưởng theo quy định của nhà sản xuất. Việc kiểm tra tiếng ồn của các sản phẩm sản xuất, lắp ráp hàng loạt có thể thực hiện theo phương pháp kiểm tra xác suất. Cơ sở sản xuất phải đăng ký cụ thể với cơ quan quản lý chất lượng về phương thức và tỷ lệ lấy mẫu để kiểm tra xác suất.” VAMA đề xuất sửa đổi dự thảo như trên với lý do</p>	<p>Giữ nguyên dự thảo không sửa đổi vì mục 3.1.6 đã và đang hiện hữu trong QCVN 09:2015/BGTVT và các đơn vị sản xuất lắp ráp đều thực hiện theo các thông tư quản lý vận lý do gì lại thay đổi? Việc kiểm tra, lấy mẫu theo các phương thức và tỷ lệ cơ sở sản xuất có thể đề xuất sửa đổi trong các văn bản thông tư quản lý Các phương thức kiểm tra nhanh như lực phanh hoặc kiểm tra khí thải thì VAMA có thể xây</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>'Làm rõ việc thực hiện kiểm tra các sản phẩm sản xuất, lắp ráp hàng loạt như trên sẽ chỉ áp dụng được ở các cơ sở sản xuất, lắp ráp tại Việt Nam vì đối với các cơ sở sản xuất ở nước ngoài, các trang thiết bị và quy định về xuất xưởng phải đảm bảo quy định của nước sở tại.</p> <p>Các điều kiện thử nghiệm cụ thể được quy định trong thử nghiệm, chứng nhận kiểu loại, do đó điều kiện thử nghiệm rất nghiêm ngặt và quá trình thực hiện mất nhiều thời gian, ví dụ như: xe phải được đổ 90% bình nhiên liệu khi kiểm tra chỉ tiêu lực phanh, cường độ và độ lệch đèn chiếu sáng, dầu động cơ phải đạt được 80oC (đối với xe xăng) và đạt nhiệt độ làm việc bình thường (đối với xe dầu) khi đo khí thải, ...Trên thực tế, khi xe xuất xưởng thì bình nhiên liệu chỉ được đổ khoảng 5-6 lít, để đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển, mặt khác, để đảm bảo dầu động cơ phải đạt được nhiệt độ làm việc thì cần phải mất thời gian 5-6 phút cho 1 xe, do đó sẽ ảnh hưởng đến sản lượng của nhà máy vì làm tăng cycle time cho từng sản phẩm, và việc nổ máy xe trong thời gian dài như vậy cho từng xe trong sản xuất hàng loạt gây lượng phát thải lớn đi ngược lại với mục tiêu bảo vệ môi trường.</p>	<p>dụng phương pháp, trị số kiểm tra và đề xuất để sửa đổi các văn bản quản lý hoặc nội dung yêu cầu kỹ thuật trong quy chuẩn.</p> <p>Để giảm thời gian kiểm tra thì nhà sản xuất có thể đề xuất các điều kiện thử khác nghiệt hơn hoặc trị số khác nghiệt hơn VD: Các điều kiện thử nghiệm cụ thể được quy định trong thử nghiệm, chứng nhận kiểu loại, do đó điều kiện thử nghiệm rất nghiêm ngặt và quá trình thực hiện mất nhiều thời gian, ví dụ như: xe phải được đổ 90% bình nhiên liệu khi kiểm tra chỉ tiêu lực phanh. VAMA có thể đề xuất phương pháp kiểm tra không đổ 90% bình nhiên liệu nhưng chỉ tiêu lực phanh lớn hơn (theo thiết kế), nếu đạt theo giá trị đó thì có thể</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
			<p>không cần đổ dầu như vậy. Hiện nay, quy định đã miễn kiểm định lần đầu mà cơ sở sản xuất lại cắt giảm kiểm tra xuất xưởng thì việc đảm bảo chất lượng và an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường của phương tiện có được kiểm soát đồng đều không? Đề nghị VAMA cần xem lại đề xuất trên vì sẽ có lợi cho nhà sản xuất nhưng bất lợi cho nhà quản lý.</p>	
		<p>Góp ý thông tư ban hành 3. Điều khoản chuyển tiếp: c) Các kiểu loại xe ô tô nhập khẩu có cùng kiểu loại với kiểu loại xe đã được cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhập khẩu thì được tiếp tục nhập khẩu các kiểu loại xe này theo hiệu lực của giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đã được cấp lần đầu. VAMA đề xuất sửa dự thảo như trên với lý do: Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhập khẩu được cấp cho từng xe dựa trên các kết quả thử nghiệm của mẫu xe cùng kiểu loại như thử nghiệm khí thải, thử</p>	<p>Tiếp thu và sửa đổi thông tư</p>	

TT	Mục	Ý kiến	Giải trình	Ghi chú
		<p>nghiệm an toàn và kết quả đánh giá COP chứ không có giấy chứng nhận kiểu loại như đối với xe sản xuất, lắp ráp trong nước. Theo điều khoản chuyển tiếp mục b), các giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đã được cấp cho kiểu loại ô tô sản xuất lắp ráp thì tiếp tục sử dụng đến hết thời hạn giấy chứng nhận hoặc hết thời hạn giấy chứng nhận đã được xác định hiệu lực của giấy chứng nhận (thông thường 3 năm). Do đó, VAMA đề xuất thời hạn 3 năm tính từ thời điểm kiểu loại xe ô tô nhập khẩu được cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật lần đầu để hài hòa với quy định cho kiểu loại xe sản xuất lắp ráp trong nước.</p>		