

Hà Nội, ngày tháng 8 năm 2024

TỔNG HỢP VỀ MỘT SỐ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH
Khi ban hành Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định về lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp.

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

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

Tiếp theo đó, Chính phủ đã ban hành các Quyết định để nâng cao mức áp dụng TCKT và phê duyệt chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các – bon và khí mê – tan của ngành giao thông vận tải, cụ thể như sau:

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

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

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

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

Quyết định 876/QĐ-TTg, ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê – tan của ngành giao thông vận tải.

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

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

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

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

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

Đối với xe mô tô, xe gắn máy trong khu vực ASEAN đa phần các nước đã áp dụng hoặc có lộ trình áp dụng Euro 4 (Malaysia, Thailand, Singapore đang áp dụng Euro 4; Indonesia dự kiến áp dụng Euro 4 vào năm 2025, Philippine dự kiến áp dụng Euro 4 vào năm 2027)

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

Bên cạnh đó, trong dự thảo lần này cũng xem xét nâng tiếp tương ứng một mức tiêu chuẩn khí thải cho xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ và xe chở người có gắn động cơ có tham gia giao thông

Theo như trình bày ở trên thì tiêu chuẩn khí thải áp dụng cho ô tô, xe gắn sẽ được chuyển tiếp và giữ nguyên so với hiện tại. Do vậy sau đây sẽ chỉ tập trung vào việc đánh giá tác động của việc nâng mức tiêu chuẩn áp dụng đối với xe mô tô, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ và xe chở người có gắn động cơ có tham gia giao thông

1. Đánh giá tác động của việc áp dụng lộ trình TCKT mới.

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

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

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

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

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

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

b) Nhóm Bổ sung nâng mức tiêu chuẩn khí thải TCKT đối với đối tượng là xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ sản xuất, lắp ráp tham gia giao thông; xe chở người bốn bánh có gắn động cơ sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu tham gia giao thông; xe mô tô nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp mới.

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

- Các loại xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ sản xuất, lắp ráp tham gia giao thông phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 3 trong thử nghiệm và Mức 2 trong kiểm tra từ ngày 01/01/2028

- Các loại xe chở người bốn bánh có gắn động cơ sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu tham gia giao thông áp dụng tiêu chuẩn khí thải theo Mức 4 trong kiểm tra từ ngày 01/01/2028

- Các loại xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 trong thử nghiệm từ ngày 01/01/2028.

b1) Nhóm xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ và xe chở người có gắn động cơ có tham gia giao thông.

- Đánh giá tác động của việc áp dụng TCKT Mức 3 trong thử nghiệm (theo tiêu chuẩn của xe mô tô) và Mức 2 trong kiểm tra đối với xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ sản xuất, lắp ráp tham gia giao thông.

Loại xe hiện tại gần như chỉ có ở Việt Nam. Tiêu chuẩn khí thải áp dụng với loại xe này cũng đã gần khoảng gần 10 năm rồi, nên cũng cần phải nâng mức tiêu chuẩn lên. Loại xe này theo thống kê thì nhiều năm nay gần như không xuất hiện mới, nên tác động cũng gần như không đáng kể.

- Đánh giá tác động của việc áp dụng TCKT Mức 4 trong kiểm tra đối với xe chở người bốn bánh có gắn động cơ sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu tham gia giao thông.

Đối với loại xe này hiện nay chủ yếu sử dụng ở phạm vi hẹp, các khu du lịch, công viên, phố cổ.... thường là những nơi tập trung đông dân cư. Tiêu chuẩn khí thải áp dụng với loại xe này cũng đã gần khoảng gần 10 năm rồi, nên việc nâng mức tiêu chuẩn lên là cần thiết. Tuy nhiên thực tế trong thời gian qua các loại xe này đã chuyển nhiều sang sử dụng động cơ điện vì nhu cầu phù hợp dùng ở các khu du lịch, đông dân cư, do vậy cũng sẽ không tác động nhiều đến nhóm xe này.

b2) Nhóm xe mô tô.

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

Việc nâng cao mức TCKT đối với xe mô tô SXLR và nhập khẩu mới lên Mức 4 được đánh giá không ảnh hưởng đến hoạt động nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp bởi vì đa số công nghệ cho xe mô tô đáp ứng TCKT Mức 3 đã sẵn sàng có thể

đáp ứng TCKT Mức 4 không cần thay đổi quá nhiều về công nghệ. Do vậy tác động cũng không đáng kể

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

Tác động về kinh tế xã hội:

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

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

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

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

bản thân nhà sản xuất đã chế tạo động cơ với thiết bị tuần hoàn khí các te có ba tác dụng cân bằng áp suất, giảm phát thải ra môi trường và tối ưu việc đốt cháy hoàn toàn nhiên liệu (tiết kiệm nhiên liệu hơn), do vậy việc lọt khí từ khoang máy ra môi trường đã hoàn toàn được kiểm soát.

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

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

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

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

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

Do đó, để vừa đáp ứng yêu cầu bảo vệ môi trường, vừa tạo thuận lợi cho nhà sản xuất, nhập khẩu. VAMM mong muốn các bài thử nghiệm đã được áp dụng trong tiêu chuẩn khí thải Euro 3 sẽ tiếp tục được áp dụng trong Euro 4 mà không áp dụng thêm các bài thử nghiệm khác.

Đối với người sử dụng.

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

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

Chất lượng môi trường sống được cải thiện

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

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

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

Cải tiến khoa học công nghệ và kỹ thuật.

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

Thị trường cạnh tranh.

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

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

Nâng cao vị thế của Việt Nam trên trường Quốc tế

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

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

2. Tác động về thủ tục hành chính: Không phát sinh thêm thủ tục hành chính so với hiện tại.

3. Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không./.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**

Nguyễn Tô An