

Số: /TTr-BNNMT

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

DỰ THẢO 1

TỜ TRÌNH

Ban hành Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Thực hiện quy định tại mục b, Khoản 2, Điều 102 của Luật Bảo vệ môi trường 2020 về “*Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ ban hành lộ trình áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu hành ở Việt Nam*” và các quy định về bảo vệ môi trường trong lĩnh vực giao thông vận tải; Ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Thông báo số 111/TB-VPCP ngày 17/3/2025, Bộ Nông nghiệp và Môi trường kính trình Thủ tướng Chính phủ dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam (sau đây gọi tắt là dự thảo Quyết định) với các nội dung như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH QUYẾT ĐỊNH

Tình trạng ô nhiễm môi trường không khí tại Việt Nam nói chung và một số đô thị lớn nói riêng có xu hướng gia tăng, chủ yếu tập trung vào ô nhiễm bụi, đặc biệt là bụi mịn PM_{2.5}. Tình hình diễn biến ô nhiễm không khí trên toàn quốc có tính quy luật về mặt thời gian (“mùa” ô nhiễm không khí, mang tính thời điểm trong ngày¹) và có chiều hướng gia tăng cả về không gian và thời gian tại các thành phố, đô thị lớn như thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, đặc biệt là khu vực Thủ đô Hà Nội trong 03 tháng cuối năm 2024 và tháng 01 năm 2025 có nhiều ngày trong một số thời điểm đã ghi nhận chỉ số chất lượng không khí (AQI) ở mức “rất xấu”², gây ảnh hưởng đến chất lượng môi trường và trực tiếp đến sức khỏe cộng đồng. Như vậy, có thể nhận định vấn đề ô nhiễm không khí tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh nói riêng và các đô thị khác trong toàn quốc chủ yếu tập trung vào ô nhiễm bụi, đặc biệt là bụi mịn PM_{2.5}.

Một trong những nguyên nhân chính phát sinh bụi, khí thải gây tác động, ô nhiễm môi trường không khí được chỉ ra là do số lượng lớn các phương tiện cơ giới tham gia giao thông³, trong đó có nhiều phương tiện cũ không đảm bảo tiêu

¹ “Mùa” ô nhiễm không khí thường diễn ra từ tháng 10 đến hết tháng 3 năm sau. Trong ngày, mức độ ô nhiễm cũng giao động, tập trung vào 6-8h sáng và 17-19h chiều.

² Chỉ số AQI dao động từ 200 đến dưới 300;

³ - **Toàn quốc:** Từ năm 2009 đến 2023, số phương tiện giao thông tăng chủ yếu là phương tiện cá nhân, trung bình mỗi năm sự gia tăng số lượng phương tiện giao thông khoảng 10% đến 15%, tăng nhanh tại các thành phố

chuẩn khí thải, niên hạn để lưu thông trong thành, tình trạng tắc đường và mật độ phương tiện giao thông lớn⁴, trong đó có hoạt động của các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu hành, mà cụ thể là của xe mô tô, xe gắn máy lưu hành. Theo báo cáo của Ngân hàng thế giới (WB) năm 2022⁵, số liệu kiểm kê phát thải PM_{2.5} năm 2015 tại khu vực Hà Nội từ hoạt động giao thông vận tải (chủ yếu đường bộ) khoảng 15%, bụi đường 23%. Theo một công bố (sử dụng mô hình tiếp nhận dựa trên số liệu quan trắc PM_{2.5} và một số chất ô nhiễm dạng khí) dựa trên số liệu nghiên cứu của Ngân hàng thế giới đóng góp lên nồng độ PM_{2.5} tại Hà Nội giai đoạn 8/2019-7/2020 của các nguồn liên quan với giao thông như sau: Phát thải trực tiếp từ giao thông đóng góp 12%, phần thứ cấp vô cơ từ nguồn tại chỗ (hình thành từ các khí tiền chất bao gồm nguồn giao thông như NO_x) đóng góp 18%, bụi cuốn lên (bao gồm bụi đường pha trộn với ô nhiễm từ giao thông, bụi từ xây dựng và xi măng) đóng góp 17%.

Để kiểm soát, giảm thiểu tác động nguồn thải này đối với chất lượng môi trường không khí, từ năm 2005 đến nay, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành lộ trình áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, cụ thể là: Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg ngày 10/10/2005 của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (sau đây viết tắt là Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg); Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/9/2011 của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới (sau đây viết tắt là Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg); Quyết định số 16/2019/QĐ-TTg ngày 28/3/2019 của Thủ tướng Chính phủ 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 (sau đây viết tắt là Quyết định số 16/2019/QĐ-TTg); Quyết định số 19/2024/QĐ-TTg quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp (sau đây gọi tắt là Quyết định số 19/2024/QĐ-TTg). Tuy nhiên chưa có quy định để kiểm soát, kiểm định khí thải của xe mô tô, xe gắn máy lưu hành tại Việt Nam cho đến khi Quốc hội thông qua Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trong đó có quy định việc kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy (khoản 2 Điều 42 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ).

Ngày 17/11/2020 Luật Bảo vệ môi trường, luật số: 72/2020/QH14 chính thức được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua, tại

như thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng. Tính đến 12/2023 số phương tiện đã được đăng ký, quản lý toàn quốc được nâng lên 6.312.439 ô tô, 74.343.176 xe mô tô (thông tin tại Báo cáo Chính Phủ số 164/BC-CP ngày 17/4/2024).

- **Đối với thành phố Hà Nội:** toàn thành phố có khoảng hơn 9,2 triệu phương tiện các loại đang hoạt động trên địa bàn (chưa bao gồm phương tiện của các cơ quan T.U). Trong đó TP đang quản lý hơn 8 triệu phương tiện các loại, bao gồm 1,1 triệu ô tô và 6,9 triệu xe máy. Ngoài ra còn có khoảng 1,2 triệu ô tô, xe máy cá nhân từ các tỉnh.

⁴ Thống kê của Sở Giao thông Vận tải Hà Nội, năm 2024 thành phố xử lý được 13/33 điểm ùn tắc giao thông trong giờ cao điểm; phát sinh thêm 16 điểm mới và tổng số điểm ùn tắc hiện tại là 36 điểm.

⁵ Ngân hàng thế giới (World Bank) 2022 Không khí sạch cho Hà Nội: Những biện pháp khả thi.

khoản 7, Điều 65 có quy định: “*Chính phủ ban hành lộ trình chuyển đổi, loại bỏ phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường*”. Khoản 2, điều 102 có quy định Bộ Tài nguyên và Môi trường (nay là Bộ Nông nghiệp và Môi trường) chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) trình Thủ tướng Chính phủ ban hành lộ trình áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu hành ở Việt Nam, bao gồm phương tiện là xe mô tô, xe gắn máy lưu hành tại Việt Nam.

Như vậy, việc xây dựng và ban hành Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam là thực sự cần thiết để triển khai thực hiện các quy định mới được ban hành và kiểm soát nguồn khí thải từ phương tiện là xe mô tô, xe gắn máy, các nội dung trên cũng đồng thời thực hiện Quyết định 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ 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.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM, YÊU CẦU XÂY DỰNG QUYẾT ĐỊNH

1. Mục đích xây dựng Quyết định

Việc xây dựng Lộ trình áp dụng Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành nhằm mục tiêu kiểm soát, giảm thiểu tình trạng ô nhiễm không khí do khí thải gây ra, góp phần bảo vệ sức khỏe cộng đồng và cải thiện chất lượng môi trường sống. Đồng thời, lộ trình này tạo cơ sở pháp lý để từng bước loại bỏ phương tiện không đảm bảo tiêu chuẩn, quy chuẩn khí thải, thúc đẩy việc chuyển đổi sang phương tiện sạch, thân thiện với môi trường. Việc áp dụng lộ trình cũng nhằm thực hiện các cam kết quốc tế của Việt Nam về giảm phát thải khí nhà kính, ứng phó với biến đổi khí hậu, đồng thời hỗ trợ phát triển giao thông đô thị bền vững, hiện đại theo định hướng chiến lược quốc gia. Đây cũng là bước đi cần thiết nhằm tiến tới xây dựng hệ thống giao thông bền vững và phát triển đô thị xanh trong tương lai.

2. Quan điểm chỉ đạo xây dựng Quyết định

- Bảo vệ sức khỏe người dân và môi trường sống là ưu tiên hàng đầu: việc kiểm soát khí thải từ xe mô tô, xe gắn máy phải được đặt trong tổng thể mục tiêu bảo vệ môi trường, cải thiện chất lượng không khí đô thị và nâng cao sức khỏe cộng đồng.

- Thực hiện lộ trình một cách thận trọng, khả thi, có phân kỳ phù hợp: lộ trình áp dụng cần tính toán đầy đủ tác động kinh tế - xã hội, tránh gây xáo trộn lớn cho đời sống người dân và hoạt động sản xuất kinh doanh, đặc biệt là nhóm người thu nhập thấp phụ thuộc vào xe mô tô, xe gắn máy.

- Ưu tiên áp dụng trước tại các khu vực có nguy cơ ô nhiễm không khí nghiêm trọng: nghiên cứu triển khai thí điểm tại các đô thị lớn (như Hà Nội, Thành

phố Hồ Chí Minh...) trước khi nhân rộng ra toàn quốc, kết hợp với các giải pháp hỗ trợ kỹ thuật, truyền thông và chính sách ưu đãi.

- Kết hợp chặt chẽ giữa kiểm soát khí thải với thúc đẩy phương tiện sạch: song song với kiểm soát và loại bỏ phương tiện không đạt chuẩn khí thải, cần khuyến khích người dân chuyển đổi sang phương tiện xanh như xe máy điện, xe sử dụng công nghệ thân thiện môi trường.

- Bảo đảm sự đồng thuận xã hội và hỗ trợ người dân trong quá trình thực hiện: cần có cơ chế hỗ trợ phù hợp như hỗ trợ kỹ thuật kiểm định, hỗ trợ chuyển đổi phương tiện, truyền thông nâng cao nhận thức để tạo sự đồng thuận cao từ xã hội, người dân và cộng đồng.

3. Yêu cầu xây dựng Quyết định

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

b) Tuân thủ đúng quy định được nêu tại điểm b khoản 2, Điều 102 Luật Bảo vệ môi trường năm 2020, trong đó giao “*Bộ Tài nguyên và Môi trường (nay là Bộ Nông nghiệp và Môi trường chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) trình Thủ tướng Chính phủ ban hành lộ trình áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu hành ở Việt Nam*”;

c) Đồng bộ với hệ thống văn bản pháp luật quy định về quy chuẩn khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam;

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

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO QUYẾT ĐỊNH

Việc triển khai xây dựng dự thảo Quyết định này được Bộ Nông nghiệp và Môi trường tuân thủ đúng quy định của Luật số 80/2015/QH13 về Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 22/6/2015 và Luật số 63/2020/QH14 về việc Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 18/6/2020, thông qua các hệ thống văn bản, quyết định dưới đây, bao gồm:

1. Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 (điểm b khoản 2 Điều 102).

2. Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (khoản 2 Điều 42).

3. Dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia (QCVN) về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

Dự thảo Quyết định đã được triển khai xây dựng theo đúng quy định và gửi lấy ý kiến rộng rãi trên Website Cổng thông tin Chính phủ, của Bộ Nông nghiệp và Môi trường; gửi lấy ý kiến bằng văn bản các bộ, ngành có liên quan và 63 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương. Đến thời điểm hiện tại, đơn vị chủ trì soạn thảo đã nhận được ý kiến của các bộ, ngành và ý kiến của các tỉnh, thành phố;

trên Cổng thông tin Chính phủ có ý kiến và Website của Bộ Nông nghiệp và Môi trường có ý kiến. Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã nghiên cứu, tổng hợp, tiếp thu giải trình các ý kiến góp ý nhận được và hoàn thiện dự thảo Quyết định với các nội dung cụ thể như sau:

IV. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA DỰ THẢO QUYẾT ĐỊNH

1. Phạm vi điều chỉnh

Quyết định này quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

2. Đối tượng áp dụng

1. Quyết định này áp dụng đối với các cơ quan quản lý có liên quan, tổ chức, cá nhân sử dụng xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông, lưu hành.

2. Quyết định này không áp dụng đối với xe mô tô, xe gắn máy thuộc phạm vi quản lý của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an.

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

1. Bố cục

“Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định về lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam” gồm 06 Điều:

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

2. Nội dung cơ bản của Quyết định

“Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Quyết định này quy định về lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

1. Quyết định này áp dụng đối với các cơ quan quản lý có liên quan, tổ chức, cá nhân sử dụng xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông, lưu hành.

2. Quyết định này không áp dụng đối với xe mô tô, xe gắn máy thuộc phạm vi quản lý của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

a) *Xe mô tô lưu hành ở Việt Nam* là xe cơ giới tham gia giao thông ở Việt Nam quy định tại điểm e khoản 1 Điều 34 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

b) *Xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam* là xe cơ giới tham gia giao thông ở Việt Nam quy định tại điểm g khoản 1 Điều 34 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Điều 4. Lộ trình áp dụng quy chuẩn khí thải

1. Thời điểm bắt đầu thực hiện kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành:

Từ 01 tháng 01 năm 2027 đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành trên địa bàn 02 thành phố trực thuộc Trung ương, gồm thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

Từ 01 tháng 01 năm 2028 đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành trên địa bàn 04 thành phố trực thuộc Trung ương còn lại, gồm thành phố Hải Phòng, thành phố Đà Nẵng, thành phố Cần Thơ và thành phố Huế.

Từ 01 tháng 01 năm 2030 đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành trên địa bàn các tỉnh, thành phố còn lại. Tùy theo tình hình thực tế, các tỉnh, thành phố này có thể quy định áp dụng thời hạn sớm hơn.

2. Xe mô tô sản xuất trước năm 2008, áp dụng Mức 1 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

3. Xe mô tô sản xuất từ năm 2008 đến năm 2016, áp dụng Mức 2 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

4. Xe mô tô sản xuất từ năm 2017 đến ngày 30 tháng 6 năm 2026, áp dụng Mức 3 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

5. Xe mô tô sản xuất sau ngày 01 tháng 7 năm 2026, áp dụng Mức 4 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

6. Xe gắn máy sản xuất trước năm 2016, áp dụng Mức 1 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

7. Xe gắn máy sản xuất từ năm 2017 đến ngày 30 tháng 6 năm 2027, áp dụng Mức 2 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

8. Xe gắn máy sản xuất từ ngày 01 tháng 7 năm 2027, áp dụng Mức 4 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

9. Xe mô tô, xe gắn máy lưu hành trên địa bàn thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh phải đáp ứng quy định về khí thải Mức 2 trở lên, tính từ ngày 01 tháng 01 năm 2032.

10. Xe mô tô, xe gắn máy lưu hành vào “vùng phát thải thấp” của thành phố Hà Nội theo quy định của Luật Thủ đô phải đáp ứng quy định về khí thải theo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân.

Điều 5. Tổ chức thực hiện

1. Bộ Nông nghiệp và Môi trường:

a) Hướng dẫn tổ chức thực hiện lộ trình này;

b) Xây dựng, ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam, trong đó có quy định các Mức giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải xe mô tô, xe gắn máy bảo đảm có hiệu lực theo đúng lộ trình quy định tại khoản 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 Điều 4 Quyết định này;

b) Căn cứ vào tình hình thực tế tiếp tục nghiên cứu, xây dựng các quy định nâng cao mức khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam và mở rộng đối tượng áp dụng để trình Thủ tướng Chính phủ công bố lộ trình tiếp theo.

2. Bộ Xây dựng:

a) Chủ trì tổ chức việc kiểm tra, chứng nhận xe mô tô, xe gắn máy đáp ứng mức khí thải quy định tại Quyết định này; giám sát các cơ sở kiểm định khí thải tuân thủ mức khí thải trong kiểm tra, chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;

b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Nông nghiệp và Môi trường, Bộ Công an Tổ chức kiểm tra định kỳ và đột xuất hoạt động kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy;

c) Triển khai các hoạt động tuyên truyền, phổ biến cho cộng đồng về hoạt động kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy.

3. Bộ Công Thương

Đảm bảo cung ứng nhiên liệu cho xe mô tô, xe gắn máy phù hợp với lộ trình áp dụng mức khí thải quy định tại Quyết định này.

4. Bộ Khoa học và Công nghệ

a) Nghiên cứu, rà soát quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về nhiên liệu để sửa đổi, bổ sung phù hợp với lộ trình áp dụng các mức khí thải quy định tại Quyết định này;

b) Rà soát các quy định về việc công nhận, chỉ định tổ chức kiểm định, hiệu chuẩn phương tiện đo khí thải theo quy định của pháp luật về đo lường để sửa đổi, bổ sung phù hợp với lộ trình áp dụng các mức khí thải quy định tại Quyết định này.

5. Bộ Công An:

Chỉ đạo, hướng dẫn lực lượng công an các địa phương thực hiện kiểm tra, kiểm soát xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông tuân thủ mức khí thải quy

định tại Quyết định này; xử lý các trường hợp vi phạm quy định về mức khí thải theo quy định.

6. Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ: căn cứ theo chức năng nhiệm vụ, phối hợp với Bộ Nông nghiệp và Môi trường, Bộ Xây dựng trong việc triển khai thực hiện.

7. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương:

a) Phối hợp với Nông nghiệp Môi trường và Bộ Xây dựng tổ chức triển khai thực hiện Quyết định này;

b) Căn cứ điều kiện kinh tế, xã hội và yêu cầu công tác bảo vệ môi trường tại địa phương, ban hành quy định riêng về khu vực, vùng phát thải thấp hoặc hạn chế lưu thông phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; quy định lộ trình áp dụng mức khí thải tại địa phương theo hướng nghiêm ngặt hơn mức khí thải quy định tại Quyết định này, phù hợp với quy định của Luật Bảo vệ môi trường và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Điều 6. Hiệu lực và trách nhiệm thi hành

1. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày..... tháng năm 2025.

2. Sau thời hạn 03 (ba) tháng kể từ ngày có hiệu lực áp dụng các mức khí thải, các cơ quan nhà nước có thẩm quyền triển khai kiểm tra việc thực hiện các quy định về kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy theo lộ trình quy định tại Điều 4 Quyết định này.

3. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.”

VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN ĐẢM BẢO CHO VIỆC THỰC HIỆN QUYẾT ĐỊNH SAU KHI ĐƯỢC THÔNG QUA

1. Về nguồn lực tài chính

Khi Quyết định được ban hành, các quy định lộ trình áp dụng mức khí thải xe mô tô lưu hành được áp dụng thực tiễn sẽ không phát sinh đáng kể chi phí cho quản lý nhà nước, tổ chức các nhân có liên quan. Các chi phí chủ yếu bao gồm:

- a) Kinh phí xây dựng các văn bản, tài liệu hướng dẫn kỹ thuật;
- b) Tổ chức tuyên truyền, phổ biến, tập huấn cho các tổ chức, cá nhân.

2. Điều kiện đảm bảo cho việc thực hiện Quyết định

Điều kiện đảm bảo cho việc thực hiện Quyết định bao gồm:

- a) Điều kiện về nguồn lực tài chính:

- Được bố trí nguồn kinh phí từ nguồn ngân sách nhà nước để thực hiện các hoạt động xây dựng tài liệu hướng dẫn kỹ thuật, tổ chức các chương trình truyền thông, phổ biến kiến thức, đào tạo, tập huấn cho các tổ chức, cá nhân có liên quan.

- Tạo điều kiện cho việc tiếp cận các nguồn lực từ cơ quan, đơn vị, hỗ trợ của các tổ chức xã hội, tổ chức quốc tế hoặc lồng ghép vào các chương trình, dự án khác để có nguồn kinh phí bảo đảm cho việc thực hiện Quyết định.

b) Điều kiện về tổ chức bộ máy, cơ chế phối hợp: Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với các bộ, cơ quan ngang bộ có liên quan tổ chức hướng dẫn các doanh nghiệp, tổ chức cá nhân có liên quan để triển khai thực hiện Quyết định.

c) Điều kiện về kiểm tra, thanh tra, giám sát: định kỳ và đột xuất (khi cần) thực hiện công tác kiểm tra, thanh tra, giám sát tình hình thực hiện Quyết định.

d) Về nguồn nhân lực:

Tận dụng tối đa hệ thống sẵn có về quản lý, kiểm định khí thải sẵn có của Bộ Xây dựng và của các đại lý, cơ sở sửa chữa, bảo dưỡng của các hãng sản xuất xe mô tô, xe gắn máy. Triển khai xã hội hóa công tác kiểm định khí thải theo quy định hiện hành để đảm bảo không gây ra tình trạng ùn ứ khi kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy, không làm ảnh hưởng đến người dân, doanh nghiệp.

Trên đây là Tờ trình dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam, kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định./.

(Xin gửi kèm theo: (1) Tờ trình dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ; (2) Dự thảo Quyết định; (3) Báo cáo thẩm định của Bộ Tư pháp (sẽ được bổ sung sau khi Bộ Tư pháp thẩm định); (4) Báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp (sẽ được bổ sung sau khi Bộ Tư pháp thẩm định); (5) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong dự thảo Quyết định; (6) Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến của cơ quan, tổ chức, cá nhân (sẽ được bổ sung sau khi hoàn thành lấy ý kiến)).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Phó Thủ tướng CP Trần Hồng Hà (để báo cáo);
- Bộ trưởng Đỗ Đức Duy (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ;
- Vụ PC; Cục MT;
- Lưu: VT, MT.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Công Thành