|  |  |
| --- | --- |
| BỘ XÂY DỰNG **CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
|  | *Hà Nội, ngày 30 tháng 5 năm 2025* |

BÁO CÁO QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO TIÊU CHUẨN QUỐC GIA

# Thông tin chung

## Tên TCVN - Mã số TC2523

*Tên theo dự án tiêu chuẩn:*

# ﻿Phương tiện giao thông đường bộ – Xe mô tô xe gắn máy hai bánh – Giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp đánh giá

## Căn cứ xây dựng

* Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật số 68/2006/QH11 được Quốc hội thông qua ngày 29/6/2006 và có hiệu lực thi hành vào 01/01/2007;
* Nghị định số 127/2007/NĐ-CP ngày 01/8/2007 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật;
* Thông tư số 21/2007/TT-BKHCN ngày 28/9/2007 của Bộ Khoa học và Công nghệ hướng dẫn xây dựng và áp dụng tiêu chuẩn;
* Căn cứ quyết định số 778/QĐ-BGTVT ngày 26/06/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc Quyết định Giao Cục Đăng kiểm Việt Nam chủ trì xây dựng các tiêu chuẩn bổ sung vào kế hoạch xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn năm 2024 (bổ sung lần 1) và chủ trì xây dựng các quy chuẩn vào kế hoạch xây dựng các tiêu chuẩn, quy chuẩn năm 2025 của Bộ Giao thông vận tải;
* Căn cứ quyết định số 1259/QĐ-ĐKVN ngày 15/08/2024 của Cục Trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam về việc giao thực hiện nhiệm vụ xây dựng “Tiêu chuẩn giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp đánh giá đối với xe mô tô, xe gắn máy hai bánh” mã số TC2523;
* Căn cứ Đề cương và dự toán dự án xây dựng Tiêu chuẩn quốc gia “Tiêu chuẩn giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp đánh giá đối với xe mô tô, xe gắn máy hai bánh” mã số TC2523.

## Ban kỹ thuật Tiêu chuẩn

*(Theo Đề cương dự án xây dựng Tiêu chuẩn)*

1. Nguyễn Đức Tuấn Hiệp – Chủ trì biên soạn
2. Nguyễn Đông Phong - Thành viên
3. Lê Hồng Việt – Thành viên
4. Nguyễn Hoài Nam – Thành viên
5. Nguyễn Văn Truyền – Thành viên
6. Nguyễn Hải Dương – Thành viên

## Tiến độ thực hiện

*(Theo đề cương được phê duyệt)*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Nội dung công việc** | **Thời gian** | |
| **Bắt đầu** | **Kết thúc** |
| 1 | Lập dự án xây dựng tiêu chuẩn quốc gia (TCVN) | 7/2024 | 8/2024 |
| 2 | Biên soạn dự thảo TCVN | 8/2024 | 10/2024 |
|  | - Thu thập tài liệu, khảo sát, khảo nghiệm (nếu cần) | 8/2024 | 8/2024 |
|  | - Dịch và nghiên cứu các tài liệu chính làm cơ sở cho việc biên soạn tiêu chuẩn quốc gia | 8/2024 | 8/2024 |
|  | - Biên soạn dự thảo Ban kỹ thuật | 8/2024 | 9/2024 |
|  | - Gửi lấy ý kiến dự thảo Ban kỹ thuật | 9/2024 | 9/2024 |
|  | - Họp xem xét nội dung dự thảo Ban kỹ thuật | 9/2024 | 10/2025 |
|  | - Biên soạn dự thảo TCVN | 10/2024 | 10/2024 |
| 3 | Lấy ý kiến dự thảo TCVN | 10/2024 | 12/2024 |
| 4 | Hội nghị chuyên đề | 12/2024 | 1/2025 |
| 5 | Hoàn chỉnh dự thảo TCVN và lập hồ sơ dự thảo TCVN | 1/2025 | 2/2025 |
| 6 | Thẩm tra hồ sơ dự thảo TCVN | 2/2025 | 3/2025 |
| 7 | Gửi hồ sơ dự thảo TCVN để thẩm định | 3/2025 | 4/2025 |

## Tóm tắt quá trình xây dựng dự thảo

Căn cứ trên Đề cương và dự toán dự án xây dựng Tiêu chuẩn quốc gia - “Tiêu chuẩn giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp đánh giá đối với xe mô tô, xe gắn máy hai bánh” mã số TC2523 đã được phê duyệt, Ban biên soạn đã biên soạn và hoàn thành Dự thảo lần 1 “Tiêu chuẩn giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp đánh giá đối với xe mô tô, xe gắn máy hai bánh”.

- Theo Công văn số 229/NETC ngày 31/10/2024 về việc góp ý kiến dự thảo “Tiêu chuẩn giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp đánh giá đối với xe mô tô, xe gắn máy hai bánh”, Trung tâm thử nghiệm khí thải phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (NETC), cơ quan chủ trì biên soạn, đã gửi Dự thảo tới nhiều đơn vị để lấy các ý kiến nhận xét góp ý. Sau khi hết thời gian lấy ý kiến góp ý, nhận được các ý kiến góp ý từ các cơ quan, tổ chức đến Trung tâm NETC, Ban biên soạn đã tiếp tục chỉnh sửa và hoàn thiện bản dự thảo, giải trình các ý kiến góp ý và câu hỏi liên quan.

- Ban biên soạn đã hoàn thành bản Dự thảo lần 2 và đã trình Cục Đăng kiểm Việt Nam theo công văn số 30/NETC ngày 04/2/2025 về việc đề xuất tổ chức Hội nghị nghiệm thu cấp cơ sở nhiệm vụ xây dựng Tiêu chuẩn quốc gia (TCVN).

- Ngày 14/2/2025, tại trụ sở Cục Đăng kiểm Việt Nam (ĐKVN), Lãnh đạo Cục đã chủ trì cuộc họp xem xét, đánh giá nghiệm thu cấp cơ sở dự thảo “Tiêu chuẩn giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp đánh giá đối với xe mô tô, xe gắn máy hai bánh” trong đó đã tổng hợp các nhận xét và kết luận cuộc họp trong Biên bản hội nghị nghiệm thu cấp Cục.

- Căn cứ theo Biên bản hội nghị nghiệm thu cấp Cục “Tiêu chuẩn giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp đánh giá đối với xe mô tô, xe gắn máy hai bánh”, Ban biên soạn đã tiếp thu chỉnh sửa hoàn thành bản Dự thảo lần 3.

- Ngày 05/3/2025, Cục ĐKVN đã có văn bản số ﻿851/ĐKVN-NETC gửi Bộ Xây dựng ﻿về việc trình dự thảo 02 tiêu chuẩn quốc gia (TCVN) liên quan đến phương tiện giao thông cơ giới đường bộ để Bộ Xây dựng xem xét và triển khai các bước tiếp theo.

- Ngày 13/5/2025, Bộ Xây dựng có công văn số 3335/﻿BXD-KHCNMT&VLXD về việc hoàn thiện 02 hồ sơ trình dự thảo TCVN về giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu đối với xe ô tô, xe mô tô và xe gắn máy.

# Phạm vi và đối tượng áp dụng của TCVN

- Đối tượng áp dụng: Tiêu chuẩn này áp dụng đối với các cơ sở sản xuất, lắp ráp (sản xuất, lắp ráp sau đây được viết tắt là “SXLR”) hoặc tổ chức, cá nhân nhập khẩu (tổ chức, cá nhân nhập khẩu sau đây viết tắt là “cơ sở nhập khẩu“) xe xe mô tô, xe gắn máy hai bánh và các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến việc thử nghiệm và chứng nhận mức tiêu thụ nhiên liệu đối với xe xe mô tô, xe gắn máy hai bánh (sau đây được viết tắt là “xe”).

- Phạm vi áp dụng: Tiêu chuẩn này quy định các yêu cầu về giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp đánh giá cho đội xe mô tô, xe gắn máy hai bánh được sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới.

Tiêu chuẩn này áp dụng cho mô tô và xe máy hai bánh được phân loại và có ký hiệu L3 và L1 theo TCVN 8658.

1. **Tình hình đối tượng tiêu chuẩn kỹ thuật trong nước và ngoài nước**

## Tình hình nghiên cứu ngoài nước

Xe máy được xem là phương tiện di chuyển phổ biến của người dân tại nhiều quốc gia trên thế giới, đặc biệt tại các nước đang phát triển. trong số các khu vực trên thế giới, lượng xe máy tiêu thụ tại Châu Á Thái Bình Dương và các khu vực khác của Châu Á như Nam Á và Đông Nam Á. Trong khi đó tại các quốc gia phát triển, xe máy, mô tô hai bánh vốn được xem như phương tiện để thể hiện cả tính của chủ sở hữu.

Các chính phủ trên thế giới đang phải đối mặt với hai thách thức khác nhau nhưng có liên quan chặt chẽ với nhau, đó là (1) làm thế nào để giảm phát thải khí nhà kính và (2) làm thế nào để giảm sự phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch (cả nguồn trong nước và nguồn nhập khẩu). Trên toàn cầu, có rất ít ví dụ về chính sách cải thiện mức tiêu thụ nhiên liệu trên xe hai bánh và xe ba bánh. Mỹ, EU và Nhật Bản cũng không có quy định về mức tiêu thụ nhiên liệu cho xe máy. Ở những quốc gia này, ô tô chở khách và xe hạng nhẹ là phương thức vận tải phổ biến hơn. Vì vậy, những phương tiện này tiêu thụ lượng nhiên liệu cao hơn đáng kể so với xe máy và các chính sách điều tiết mức tiêu thụ nhiên liệu của xe máy thường ít được quan tâm. Tuy nhiên, tiêu chuẩn khí thải của xe hai và ba bánh ở các nước này nghiêm ngặt hơn. Ví dụ, EU đã áp dụng tiêu chuẩn khí thải Euro V và Trung Quốc đã áp dụng tiêu chuẩn khí thải Euro IV cho xe hai và ba bánh. Mặc dù thiếu các quy định liên quan nhưng tác động tiêu thụ nhiên liệu và biến đổi khí hậu của việc sử dụng xe máy vẫn cần được xem xét đầy đủ.

Với sự phổ biến ngày càng tăng của xe máy trên khắp châu Á và ở các nước đang phát triển, việc phát triển các tiêu chuẩn tiêu thụ nhiên liệu cho xe máy cần được quan tâm nhiều hơn. Ngoài quy định của Đài Loan và Trung Quốc, không có quốc gia hay khu vực châu Á nào quy định mức tiêu thụ nhiên liệu (hoặc tiêu chuẩn phát thải khí nhà kính) đối với xe máy. Ấn Độ đang xem xét xây dựng tiêu chuẩn tiêu thụ nhiên liệu cho xe máy trong thời gian tới. Trong khi đó, Ấn Độ cũng đặt mục tiêu chuyển đổi sang xe hai bánh chạy điện và xe ba bánh chạy điện.

## Tình hình nghiên cứu trong nước

Xe hai bánh bao gồm xe máy và xe gắn máy là phương tiện giao thông chủ yếu ở Việt Nam. Năm 2018, cả nước có khoảng 59,2 triệu xe hai bánh được đăng ký nhưng chỉ có 39 triệu xe hai bánh lưu thông trên đường. Thị trường xe hai bánh Việt Nam đứng thứ hai trong khu vực Đông Nam Á (sau Indonesia) và thứ tư thế giới sau Ấn Độ, Trung Quốc và Indonesia. Doanh số xe hai bánh tăng liên tục từ năm 2017 đến 2018, đạt đỉnh vào năm 2018 với mốc hơn 3,5 triệu xe và bắt đầu giảm kể từ năm 2019. Do ảnh hưởng của đại dịch Covid, năm 2020, tổng doanh số xe hai bánh bán ra là 2,98 triệu chiếc. Năm 2021, có gần 100 công ty cung cấp xe hai bánh tại Việt Nam, gần 3,1 triệu xe hai bánh được bán vào năm 2021.

Do đó, việc thực hiện các tiêu chuẩn FC hoặc FE bắt buộc đối với xe máy và xe gắn máy mới là cách tiếp cận đầy hứa hẹn để giảm lượng khí thải CO2 từ ngành giao thông vận tải, giúp quốc gia đạt được mục tiêu về khí hậu và cải thiện chất lượng không khí. Việt Nam có tiềm năng trở thành nước tiên phong trong khu vực ASEAN và trên thế giới thiết lập các tiêu chuẩn tiết kiệm nhiên liệu cho xe máy, xe gắn máy và đẩy nhanh quá trình điện khí hóa.

Với việc tiêu thụ một lượng lớn nhiên liệu, các hoạt động GTVT đã phát thải một lượng lớn KNK, làm gia tăng biến đổi khí hậu. Trung bình mỗi năm, các hoạt động GTVT phát thải khoảng 30 triệu tấn CO2, trong đó vận tải đường bộ chiếm 85% lượng phát thải toàn ngành, vận tải đường thủy nội địa và ven biển chiếm 10%, vận tải hàng không 5%. Việt Nam có thể đạt được những bước tiến đáng kể trong việc giảm phát thải KNK từ lĩnh vực GTVT: lên đến 9% (tương ứng 53 triệu tấn vào năm 2030) chỉ với nguồn lực trong nước và 15-20% (tương ứng 87-117 triệu tấn vào năm 2030) có sự huy động hỗ trợ từ quốc tế và sự tham gia của khu vực tư nhân. Đặc biệt, với tiêu chuẩn tiêu thụ nhiên liệu cho các phương tiện mới có khả năng đóng góp giảm khí CO2 lần lượt là 4,5 – 5,13 triệu tấn vào năm 2030 và 21 – 25 triệu tấn vào năm 2050.

Hiện nay, Việt Nam đang áp dụng các văn bản quy phạm pháp luật (VBQPPL) và Tiêu chuẩn quốc gia trong thử nghiệm tiêu thụ nhiên liệu, năng lượng xe Mô tô, xe máy sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới sau đây:

- Thông tư số: 59/2018/TT-BGTVT ngày 17 tháng 12 năm 2018 của Bộ Giao thông vận tải (GTVT) về hướng dẫn việc dán nhãn năng lượng đối với xe mô tô, xe gắn máy sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu;

- Thông tư 48/2022/TT-BGTVT ngày 30/12/2022 Hướng dẫn về dán nhãn năng lượng đối với xe ô tô con, xe mô tô, xe gắn máy sử dụng điện và hybrid điện;

- TCVN 7356:2014: Phương tiện giao thông đường bộ - Mô tô, xe máy hai bánh - Giới hạn tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp xác định;

- TCVN 9726:2013: Phương tiện giao thông đường bộ – Khí thải gây ô nhiễm, khí thải CO2 và tiêu thụ nhiên liệu của mô tô hai bánh lắp động cơ cháy cưỡng bức hoặc cháy do nén – Yêu cầu và phương pháp thử trong phê duyệt kiểu

1. **Mục đích xây dựng TCVN**

Tháng 9 năm 2020, Việt Nam đã hoàn thành cập nhật NDC và là một trong 20 quốc gia đệ trình báo cáo này sớm nhất lên Ban thư ký Công ước khung của Liên hiệp quốc về biến đổi khí hậu (UNFCCC). So với năm 2015, mức đóng góp trong NDC cập nhật tăng cả về lượng giảm phát thải và tỉ lệ giảm phát thải. Theo đó, Việt Nam sẽ giảm 9% tổng lượng phát thải KNK so với kịch bản phát thải thông thường (BAU) bằng các hành động do quốc gia tự thực hiện và sẽ giảm tới 27% khi có sự hỗ trợ quốc tế theo cơ chế mới của Thỏa thuận Paris. Tại Hội nghị về biến đổi khí hậu của Liên Hợp Quốc (COP26), Thủ tướng Phạm Minh Chính đã công bố các cam kết mạnh mẽ nhằm giải quyết biến đổi khí hậu và cam kết đạt mức phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050. Bản NDC cập nhật năm 2022 của Việt Nam được thực hiện trên cơ sở NDC đã gửi Liên hợp quốc năm 2020 và bổ sung những điểm mới, nỗ lực của Việt Nam thực hiện cam kết đã đưa ra tại Hội nghị COP26. Nội dung NDC năm 2022 cam kết giảm phát thải CO2 không có điều kiện của Việt Nam đối với hoạt động GTVT được thể hiện ở 10 giải pháp gồm:

- E17: Giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu đối với xe cơ giới sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới;

- E18: Chuyển đổi phương thức vận tải hành khách từ sử dụng phương tiện cá nhân sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng;

- E19: Chuyển đổi phương thức vận tải từ đường bộ sang đường sắt;

- E20: Chuyển đổi phương thức vận tải từ đường bộ sang đường thủy nội địa và đường ven biển;

- E21: Khuyến khích sử dụng xe buýt CNG;

- E22: Tăng hệ số tải của ô tô tải;

- E23: Sử dụng nhiên liệu sinh học;

- E24: Khuyến khích sử dụng xe ô tô điện;

- E25: Sử dụng xe máy điện;

- E26: Sử dụng xe buýt điện.

Trong 10 giải pháp trên, giải pháp giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu (E17) được cho là có đóng góp giảm phát thải CO2 hiệu quả nhất, chiếm tới 34,33% tổng lượng giảm phát thải.

Một số VBQPPL đã được ban hành để cụ thể hoá cam kết của Việt Nam trong việc giải quyết vấn đề biến đổi khí hậu như Nghị định số 06/2022/NĐ-CP ngày 07 tháng 1 năm 2022 quy định giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và bảo vệ tầng ô-dôn. Ngày 22 tháng 7 năm 2022 Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 876/QĐ-TTg (Gọi tắt là Quyết định 876) 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. Theo đó, Bộ Giao thông vận tải chủ trì xây dựng quy định áp dụng giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ theo lộ trình. Trước tình hình đó, ngày 22 tháng 12 năm 2023 Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 1679/QĐ-BGTVT về việc Ban hành kế hoạch thực hiện Chương tình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải. Trong đó, Cục Đăng kiểm Việt Nam được giao xây dựng quy định giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu cho phương tiện giao thông đường bộ.

Hiện nay, Việt Nam đang ở giai đoạn áp dụng việc dán nhãn năng lượng đối với xe ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống, xe mô tô và xe gắn máy được sản xuất, lắp ráp từ linh kiện rời, hoàn toàn mới hoặc nhập khẩu chưa qua sử dụng. Tuy các giới hạn tiêu thụ nhiên liệu trong TCVN 7356:2014 chưa được quy định bắt buộc áp dụng nhưng theo thống kê ban đầu của Hiệp hội Các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM) cho xe xe Mô tô, xe gắn máy trong giai đoạn 2016-2020, đa số các xe bán ra đạt được theo giới hạn tiêu thụ nhiên liệu cho các kiểu loại xe riêng lẻ (MEPS) theo quy định tại Mục 4 TCVN 7356:2014. Do vậy, việc áp dụng các mức giới hạn tiêu thụ nhiên liệu cũ theo TCVN 7356:2013 sẽ không có hiệu quả trong việc giảm phát thải khí các-bon của ngành giao thông vận tải. Ngoài ra, đặt mục tiêu mức TTNL trung bình cho nhà sản xuất thay vì mục tiêu cho các mẫu xe riêng lẻ là một cách làm phổ biến ở các khu vực trên thế giới. Do các mẫu xe hiệu quả có thể bù đắp lại các tác động tiêu cực của các mẫu xe kém hiệu quả hơn từ cùng một nhà sản xuất, các cơ quan quản lý có thể đặt ra các tiêu chuẩn khắt khe hơn cho tất cả các phương tiện thay vì đặt mục tiêu cho từng mẫu phương tiện riêng lẻ nhằm thúc đẩy sự đổi mới công nghệ, và vẫn khả thi cho các nhà sản để đạt được mục tiêu giảm mức TTNL.

Để cụ thể hóa quy định tiêu thụ năng lượng cho xe Mô tô, xe gắn máy được sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu theo tình hình mới và phương pháp đánh giá giá trị tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung của đội xe, việc ban hành QCVN về tiêu thụ năng lượng đối với xe Mô tô, xe gắn máy là việc làm cần thiết. Đồng thời, để các cơ sở sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu xe Mô tô, xe gắn máy và các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến việc thử nghiệm, kiểm tra chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe Mô tô, xe gắn máy có thời gian chuẩn bị thì đây là thời điểm thích hợp để xây dựng dự thảo QCVN.

# Các tài liệu gốc và tài liệu tham khảo để xây dựng TCVN

- Tài liệu chính làm căn cứ xây dựng TCVN/QCVN (bản chụp kèm theo): tham khảo các nội dung, tài liệu sau:

+ Kinh nghiệm của một số nước, khu vực trên thế giới (Trung Quốc, Châu Âu, Mỹ....)

+ Tiêu chuẩn kỹ thuật toàn cầu số 2 bao gồm các bản sửa đổi: bản sửa đổi 1, bản đính chính kỹ thuật 1 cho bản sửa đổi 1 và bản sửa đổi 2006/72/EC của Chỉ thị 97/24/EC (Directive 97/24/EC);

+ Báo cáo Phân tích đường cơ sở mức tiêu thụ nhiên liệu (TTNL) và đề xuất quy định về mức TTNL cho ô tô con từ 9 chỗ trở xuống thuộc dự án Sáng kiến giao thông trong NDC tại các nước châu Á (NDC-TIA) thực hiện bởi nhóm ICCT;

+ Báo cáo Nghiên cứu, đề xuất chính sách và mức tiêu thụ nhiên liệu tiêu chuẩn dựa trên phương pháp tính toán mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung cho xe mô tô, xe gắn máy và ô tô con đến 9 chỗ tại việt nam đến năm 2030 thực hiện bởi Viện Khoa học và Công nghệ GTVT (ITST)

*(các tài liệu gốc kèm theo báo cáo)*

# Nội dung và bố cục Tiêu chuẩn

Các phần của tiêu chuẩn (bản dự thảo kèm theo) gồm:

1. *Phạm vi áp dụng*
2. *Tài liệu viện dẫn*
3. *Thuật ngữ, định nghĩa, ký hiệu và thuật ngữ viết tắt*
4. *Tài liệu kỹ thuật và mẫu thử*
5. *Phương pháp xác định và giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu riêng cho kiểu loại xe*
6. *Phương pháp tính toán mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung của đội xe*
7. *Các phụ lục*

# Các đề nghị thay đổi so với đề cương được duyệt

Đề nghị điều chỉnh tên mục 3 “Thuật ngữ và định nghĩa” thành “Thuật ngữ, định nghĩa, ký hiệu và thuật ngữ viết tắt”theo ý kiến góp ý. Việc điều chỉnh này là cần thiết nhằm phản ánh đầy đủ và chính xác nội dung của mục, đồng thời phù hợp với thực tế sử dụng trong dự thảo TCVN, trong đó có nhiều ký hiệu kỹ thuật và thuật ngữ viết tắt chuyên ngành. Việc bổ sung bảng liệt kê và giải thích các thuật ngữ viết tắt sẽ giúp người đọc dễ hiểu, thống nhất cách diễn giải và nâng cao tính minh bạch của tiêu chuẩn.

Đề nghị chuyển nội dung Mục 7 “Phương pháp đánh giá việc đáp ứng mục tiêu tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung của đội xe” vào thành một phần nội dung của Mục 6 “Phương pháp tính toán mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung của đội xe” theo ý kiến góp ý. Việc sắp xếp lại như vậy là hợp lý về mặt cấu trúc, đảm bảo tính logic và liên kết chặt chẽ giữa nội dung tính toán và nội dung đánh giá kết quả đạt được. Thực tế, hai nội dung này có quan hệ chặt chẽ và bổ trợ lẫn nhau trong quá trình xây dựng và kiểm soát chính sách tiết kiệm năng lượng cho đội xe.

# Giải trình tiếp thu các ý kiến góp ý cho Dự thảo Tiêu chuẩn

## Ý kiến góp ý (Trung tâm NETC lấy ý kiến)

Sau khi Ban biên soạn hoàn thành bản dự thảo tiêu chuẩn, căn cứ trên tình hình thực tế để chuẩn bị cho việc xem xét đánh giá nghiệm thu cấp cơ sở, Trung tâm NETC đã gửi Công văn số 229/NETC ngày 31/10/2024 về việc góp ý kiến dự thảo “Tiêu chuẩn giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp đánh giá đối với xe mô tô, xe gắn máy hai bánh” đến các đơn vị sau:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TT** | **Đơn vị lấy ý kiến** | **Phản hồi** |
| 1 | Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM) | Có phiếu nhận xét |
| 2 | Hiệp hội Ô tô, Xe đạp, Xe máy Việt Nam – VAMOBA | Đã nhận xét trong cuộc họp |
| 3 | Ban kỹ thuật TCVN/TC22 Phương tiện giao thông đường bộ | Có phiếu nhận xét |
| 4 | Hội đồng quốc tế và giao thông sạch (ICCT) | Đã nhận xét trong cuộc họp |
| 5 | Phòng Pháp chế-Thanh tra-Khoa học công nghệ | Đã nhận xét trong cuộc họp |
| 6 | Trung tâm thử nghiệm xe cơ giới (VMTC) | Không có ý kiến |
| 7 | Phòng chất lượng xe cơ giới (VAQ) | Đã nhận xét trong cuộc họp |

*Tổng cộng:*

Số đơn vị gửi lấy ý kiến: 07

Số đơn vị có phản hồi gửi nhận xét bằng văn bản (sau khi kết thúc thời gian lấy ý kiến): 02 đơn vị.

Số đơn vị có nhận xét trong cuộc họp cơ sở: 04 đơn vị. Số đơn vị không có ý kiến: 01 đơn vị.

# Kết luận

Trên đây là Báo cáo quá trình xây dựng dự thảo và Thuyết minh Tiêu chuẩn, giải trình tiếp thu các ý kiến góp ý của chuyên gia.

Kính trình Cục Đăng kiểm Việt Nam, Bộ Xây dựng và các đơn vị liên quan xem xét làm các thủ tục tiếp theo cho dự thảo tiêu chuẩn nêu trên.

**T/M BAN BIÊN SOẠN**

**Nguyễn Đức Tuấn Hiệp**