|  |  |
| --- | --- |
| 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 TC2524

*Tên theo dự án tiêu chuẩn:*

# ﻿Phương tiện giao thông đường bộ – Ô tô con – 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 1260/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 ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống” mã số TC2524;
* 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 ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống” mã số TC2524.

## Ban kỹ thuật Tiêu chuẩn

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

1. Lê Hồng Việt – Chủ trì biên soạn
2. Chu Mạnh Phú - Thành viên Thư ký
3. Nguyễn Hải Dương – Thành viên
4. Nguyễn Đức Tuấn Hiệp – Thành viên
5. Nguyễn Hoài Nam – Thành viên
6. Nguyễn Văn Truyền – Thành viên
7. Phạm Thị Ngọc Bích - Thành viên
8. Nguyễn Nhân Hậu – Thành viên
9. Vũ Thị Hải Yến – Thành viên
10. Lê Văn Vệ – 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 | 7/2024 |
| 2 | Biên soạn dự thảo TCVN | 7/2024 | 2/2025 |
|  | - Thu thập tài liệu, khảo sát, khảo nghiệm (nếu cần) | 7/2024 | 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 ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống” mã số TC2524 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 ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống”.

- 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 ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống”, 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 (ĐKVN) 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 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 ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống” 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 ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống”, 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 ô tô con từ 09 chỗ trở xuống 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 ô tô con từ 09 chỗ trở xuống (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 cho xe ô tô con từ 09 chỗ trở xuống được sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới và phương pháp đánh giá giá trị tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung của đội xe.

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

## Tình hình nghiên cứu ngoài nước

Trong năm qua, ngành công nghiệp sản xuất và lắp ráp xe ô tô con dưới 9 chỗ đã chứng kiến những bước tiến vượt bậc. Toàn cầu, sản lượng đã đạt mức ấn tượng với 76 triệu đơn vị, phản ánh một sự tăng trưởng 10.2%. Đặc biệt, Liên minh Châu Âu (EU) tiếp tục khẳng định vị thế với 12.1 triệu đơn vị, tăng 11%. Trung Quốc, với sự tăng trưởng 9%, đã sản xuất hơn 25.3 triệu xe, chiếm lĩnh một phần ba thị trường toàn cầu. Hoa Kỳ cũng không kém cạnh với 7.6 triệu đơn vị và mức tăng trưởng 8.5%. Nhật Bản, quốc gia nổi tiếng với ngành công nghiệp ô tô, đã tăng trưởng 17.4%, với 7.7 triệu đơn vị được sản xuất. Thị trường bán xe ô tô mới toàn cầu cũng đã phục hồi mạnh mẽ, tăng gần 10% sau một năm ổn định. Đáng chú ý, thị trường xe ô tô điện mới đã tăng trưởng 37%, chiếm 14.6% thị phần, cho thấy xu hướng chuyển dịch sang năng lượng sạch đang ngày càng được ưa chuộng. Những con số này không chỉ phản ánh sự phục hồi của ngành sau đại dịch mà còn cho thấy hướng đi mới trong tương lai của ngành công nghiệp ô tô toàn cầu.

Chính phủ các nước trên thế giới đang phải đương đầu với hai vấn đề riêng biệt nhưng có mối quan hệ mật thiết với nhau, đó là làm thế nào để giảm phát thải khí nhà kính (KNK) và giảm sự phụ thuộc vào nguồn năng lượng đến từ nhiên liệu hóa thạch và việc nhập khẩu xăng dầu. Các tiêu chuẩn về phát thải KNK và tiêu thụ nhiên liệu (TTNL) hiệu quả của phương tiện xe hạng nhẹ (LDV) đã có những bước cải tiến đáng kể trong hơn một thập kỷ qua. Hơn mười năm trước, chỉ có bốn (04) quốc gia ban hành các tiêu chuẩn bắt buộc về phát thải KNK / TTNL hiệu quả bao gồm: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Hoa Kỳ. Liên minh Châu Âu và Canada đã công bố ý định đưa ra các tiêu chuẩn phát thải KNK, nhưng cả hai đều không có khung pháp lý. Hiện nay, khoảng 10 chính phủ/liên minh, bao gồm Brazil, Canada, Trung Quốc, Liên minh Châu Âu, Ấn Độ, Nhật Bản, Mexico, Ả Rập Xê-út, Hàn Quốc và Hoa Kỳ đã thiết lập các tiêu chuẩn tiết kiệm nhiên liệu hoặc phát thải KNK cho xe hạng nhẹ. Tất cả quốc gia/liên mình này đều nằm trong số 15 thị trường xe hàng đầu trên toàn thế giới: gần 80% tổng lượng xe hạng nhẹ mới được bán trên toàn cầu hiện đang tuân theo một số loại tiêu chuẩn phát thải KNK hoặc tiêu chuẩn mức TTNL hiệu quả. Các thị trường lớn khác như Úc và Thái Lan cũng đang trong quá trình xây dựng các tiêu chuẩn bắt buộc.

Qua quá trình khảo sát, đã thu thập tài được một số thông tin, tiêu chuẩn, quy chuẩn có thể tham khảo để xây dựng Tiêu chuẩn đến từ các quy định Châu Âu, tiêu chuẩn Trung Quốc. Cụ thể:

- Tham khảo Quy định của Ủy ban Kinh tế Châu Âu của Liên hợp quốc: ECE 101 - Rev. 03 và các bản Sửa đổi 1 đến Sửa đổi 10 để cập nhật quy định về phương pháp thử đối với xe ô tô con M1.

- Tham khảo Quy định (EU) 2019/631 của Nghị viện và Hội đồng Châu Âu ngày 17 tháng 4 năm 2019 thiết lập các tiêu chuẩn về hiệu suất phát thải CO2 cho ô tô chở khách mới và xe thương mại hạng nhẹ mới để xây dựng phương pháp đảm bảo giá trị tiêu thụ nhiên liệu trung bình hàng năm của đội xe;

- Tham khảo Tiêu chuẩn quốc gia của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa GB 27999-2014 để xây dựng phương pháp đánh giá mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung của đội xe.

## Tình hình nghiên cứu trong nước

Trong những năm gần đây, thị trường đã ghi một loạt kỷ lục ấn tượng trong năm 2016 với số lượng xe bán ra tăng gấp đôi so với năm 2012. Tuy nhiên, năm 2017 thị trường đã có sự sụt giảm sau nhiều năm, khoảng 12,6%. Năm 2018, thị trường bắt đầu có sự phục hồi, đạt mức tăng trưởng 11,1%, trong khi năm 2019 tiếp tục tăng 14,3%. Doanh số xe ô tô con được bán ra vào năm 2020 đã tăng 8% bất chấp đại dịch Covid-19, cụ thể khoảng 385.000 xe đã được bán ra. Năm 2021, một năm khởi đầu tích cực cho thị trường Việt Nam khi trên thực tế, trong Quý 1, 88.950 xe đã được bán ra, tăng 40% so với Quý 1 năm 20201.

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 (TCVN) trong thử nghiệm tiêu thụ nhiên liệu, năng lượng xe xe ô tô con dưới 9 chỗ sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới sau đây:

- Thông tư liên tịch 43/2014/TTLT-BGTVT-BCT ngày 24/09/2015 Quy định về dán nhãn năng lượng đối với xe ô tô con loại từ 07 chỗ trở xuống;

- Thông tư 40/2017/TT-BGTVT ngày 09/11/2017 Hướng dẫn việc dán nhãn năng lượng đối với xe ô tô con loại trên 07 chỗ đến 09 chỗ;

- 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 9854:2013: Phương tiện giao thông đường bộ - Ô tô con - Giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp xác định;

- TCVN 7792:2015: Phương tiện giao thông đường bộ - Phương pháp đo phát thải CO2 và tiêu thụ nhiên liệu và/ hoặc tiêu thụ năng lượng điện cho ô tô con được dẫn động bằng động cơ đốt trong hoặc được dẫn động bằng hệ dẫn động hybrid điện và phương pháp đo tiêu thụ năng lượng điện cho xe loại M1 và N1 được dẫn động bằng hệ dẫn động điện - 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 và thử nghiệm khí thải mức 5 đối với xe ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống được sản xuất, lắp ráp từ linh kiện rời, hoàn toàn mới hoặc nhập khẩu chưa qua sử dụng, được quy định tại các VBQPPL sau:

- Thông tư liên tịch 43/2014/TTLT-BGTVT-BCT ngày 24/09/2015 Quy định về dán nhãn năng lượng đối với xe ô tô con loại từ 07 chỗ trở xuống;

- Thông tư 40/2017/TT-BGTVT ngày 09/11/2017 Hướng dẫn việc dán nhãn năng lượng đối với xe ô tô con loại trên 07 chỗ đến 09 chỗ;

- 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;

- QCVN 109:2021/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải mức 5 đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới;

Các TCVN liên quan đến thử nghiệm tiêu thụ nhiên liệu xe ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống được sản xuất, lắp ráp từ linh kiện rời, hoàn toàn mới hoặc nhập khẩu chưa qua sử dụng:

- TCVN 9854:2013: Phương tiện giao thông đường bộ - Ô tô con - Giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp xác định;

- TCVN 7792:2015: Phương tiện giao thông đường bộ - Phương pháp đo phát thải CO2 và tiêu thụ nhiên liệu và/ hoặc tiêu thụ năng lượng điện cho ô tô con được dẫn động bằng động cơ đốt trong hoặc được dẫn động bằng hệ dẫn động hybrid điện và phương pháp đo tiêu thụ năng lượng điện cho xe loại M1 và N1 được dẫn động bằng hệ dẫn động điện - Yêu cầu và phương pháp thử trong phê duyệt kiểu.

Việc áp dụng nhãn năng lượng và thử nghiệm khí thải mức 5 đối với xe ô tô con từ 09 chỗ trở xuống, bao gồm cả xe sản xuất, lắp ráp từ linh kiện rời hoặc nhập khẩu mới chưa qua sử dụng, đã thúc đẩy các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu ô tô trong nước đưa công nghệ hiện đại và tiên tiến vào Việt Nam. Điều này góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường và nâng cao hiệu suất tiết kiệm nhiên liệu cho các dòng xe ô tô con tại Việt Nam. Tuy nhiên, các Thông tư hướng dẫn dán nhãn năng lượng và QCVN 109:2021/BGTVT hiện nay chưa quy định mức phát thải CO2 cũng như giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu đối với xe ô tô con. Do đó, việc áp dụng các VBQPPL này chưa đạt hiệu quả cao trong việc giảm phát thải khí các-bon của ngành giao thông vận tải.

Năm 2013 Bộ Khoa học và Công nghệ đã ban hành TCVN 9854:2013 về giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp xác định cho xe ô tô con. Tuy các giới hạn tiêu thụ nhiên liệu trong TCVN 9854:2013 chưa được quy định bắt buộc áp dụng nhưng theo thống kê ban đầu của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) cho xe ô tô con từ 9 chỗ trở xuống 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 9854:2013. Do vậy việc áp dụng các mức giới hạn tiêu thụ nhiên liệu cũ theo TCVN 9854:2013 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 giải quyết những khó khăn, vướng mắc trong việc giảm phát thải khí các-bon của ngành giao thông vận tải cũng như cụ thể hóa quy định giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu cho xe ô tô con theo tình hình mới và phương pháp đánh giá giá trị tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung của đội xe, việc thay thế TCVN 9854:2013 về giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu đối với xe ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống là việc làm cần thiết. Đồng thời, để các cơ sở sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu xe ô tô 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 ô tô có thời gian chuẩn bị thì đây là thời điểm thích hợp để xây dựng dự thảo tiêu chuẩn.

# 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....)

+ Quy định của Ủy ban Kinh tế Châu Âu của Liên hợp quốc: ECE 101 - Rev. 03 và các bản Sửa đổi;

+ Quy định (EU) 2019/631 của Nghị viện và Hội đồng Châu Âu;

+ Tiêu chuẩn quốc gia của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa GB 27999-2014;

+ 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 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 điều chỉnh tên mục 5 “Phương pháp xác định và giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu riêng cho kiểu loại xe” thành “﻿Phương pháp xác định mức tiêu thụ nhiên liệu riêng cho kiểu loại xe” theo ý kiến góp ý. Việc điều chỉnh này là cần thiết vì hiện tại các quốc gia đã và đang triển khai các quy định quản lý mức TTNL cho xe cơ giới như Châu Âu, Nhật Bản, Hàn Quốc, Mỹ, ... chi áp dụng mô hình quản lý CAFC hoặc CAFE. Về hiệu quả đạt mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính chung của quốc gia, mô hình CAFC hiệu quả hơn MEPS trong việc giám sát và quản lý mục tiêu vì nó kiểm soát tổng lượng TTNL của doanh nghiệp nói riêng và ngành ô tô nói chung, dựa trên mức TTNL của từng kiểu loại xe và sản lượng, khác với MEPS chỉ kiểm soát TTNL từng loại xe mà không kiểm soát về sản lượng. Ngoài ra, việc áp dụng phương pháp MEPS sẽ ảnh hưởng trực tiếp tới doanh nghiệp khi buộc phải dừng sản xuất lắp ráp và nhập khẩu một số kiểu loại xe đang có nhu cầu từ thị trường. Theo đó sẽ gián tiếp ảnh hướng tới người tiêu dùng, các doanh nghiệp phụ trợ và nguồn thu ngân sách nhà nước.

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 ô tô con loại từ 09 chỗ trở xuống” đến các đơn vị sau:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TT** | **Đơn vị lấy ý kiến** | **Phản hồi** |
| 1 | Hiệp hội các nhà sản xuất Ô tô Việt Nam (VAMA) | Có phiếu nhận xét |
| 2 | Hiệp hội các nhà nhập khẩu xe Việt Nam (VIVA) | Đã nhận xét trong cuộc họp |
| 3 | Công ty cổ phần sản xuất Ô tô Hyundai Thành Công Việt Nam | Có phiếu nhận xét |
| 4 | Công ty TNHH Phát triển Công nghiệp Ô tô Việt Nam (VAD) | Đã nhận xét trong cuộc họp |
| 5 | Ban kỹ thuật TCVN/TC22 Phương tiện giao thông đường bộ | Có phiếu nhận xét |
| 6 | Hội đồng quốc tế và giao thông sạch (ICCT) | Có phiếu nhận xét |
| 7 | Phòng Pháp chế-Thanh tra-Khoa học công nghệ | Đã nhận xét trong cuộc họp |
| 8 | Trung tâm thử nghiệm xe cơ giới (VMTC) | Không có ý kiến |
| 9 | Phòng chất lượng xe cơ giới (VAQ) | Đã nhận xét trong cuộc họp |
| 10 | Phòng kiểm định xe cơ giới | Có phiếu nhận xét |

*Tổng cộng:*

Số đơn vị gửi lấy ý kiến: 10

Số đơn vị có phản hồi gửi nhận xét bằng văn bản (sau khi kết thúc thời gian lấy ý kiến): 05 đơn vị.

Số đơn vị có nhận xét trong cuộc họp cơ sở: 09 đơn vị. Số đơn vị không có ý kiến: 01 đơn vị.

*Giải trình các ý kiến góp ý trong tài liệu kèm theo.*

# 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**

**Lê Hồng Việt**