

THUYẾT MINH TIÊU CHUẨN

TCVN::2025 PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ - Ô TÔ CON - GIỚI HẠN
MỨC TIÊU THỤ NHIÊN LIỆU VÀ PHƯƠNG PHÁP ĐÁNH GIÁ

Tên tiêu chuẩn:

Phương tiện giao thông đường bộ - Ô tô con - Giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu và phương pháp đánh giá.

1 Khái quát chung

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 minh 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 (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 27999-2019 để xây dựng phương pháp đánh giá mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung của đội xe.

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 2020.

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 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.

2 Lý do và mục đích xây dựng TCVN

2.1 Sự cần thiết

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 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. 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.

2.2 Các phương pháp

2.2.1 Về giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu:

Dự thảo TCVN được xây dựng với hai nội dung độc lập: giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu áp dụng riêng cho từng kiểu loại xe và mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình của toàn đội xe. Cách phân tách này không chỉ giúp minh bạch hóa nội dung quy định mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho cơ quan quản lý trong việc lựa chọn phương thức

quản lý phù hợp. Cụ thể, MEPS (Minimum Energy Performance Standards) là phương pháp quy định ngưỡng tiêu thụ nhiên liệu tối đa cho từng kiểu loại xe, trong khi CAFE (Corporate Average Fuel Economy) tập trung vào việc kiểm soát mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình của toàn đội xe thuộc một nhà sản xuất. Việc dự thảo TCVN bao quát cả hai nội dung sẽ giúp đảm bảo tính linh hoạt và khả năng áp dụng trong quá trình xây dựng QCVN về giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu cho phương tiện giao thông đường bộ.

Điều 5, Bảng 1 của dự thảo TCVN quy định giới hạn tiêu thụ nhiên liệu của mỗi kiểu loại xe mới, được đo bằng lít (l)/100 ki lô mét (km).

Do thời gian và kinh phí hạn chế nên không thể thu thập được đầy đủ thông tin cũng như khó khăn trong việc khảo sát thực tế, đánh giá tác động kinh tế-xã hội để đưa ra được các mức giới hạn tiêu thụ nhiên liệu mới, nên dự thảo TCVN này vẫn giữ nguyên mức giới hạn tiêu thụ nhiên liệu trong TCVN 9854:2013.

Bảng 1 - Giới hạn tiêu thụ nhiên liệu (FC) và hiệu quả sử dụng nhiên liệu (FE)

Khối lượng bản thân, M (kg)	Giới hạn tiêu thụ nhiên liệu, FC (l/100 km)	Hiệu quả sử dụng nhiên liệu, FE (km/l)
550 < M ≤ 610	4,8	21,5
610 < M ≤ 750	5,6	17,8
750 < M ≤ 865	6,1	16,4
865 < M ≤ 980	6,24	15,6
980 < M ≤ 1090	6,57	14,9
1090 < M ≤ 1205	7,5	13,4
1205 < M ≤ 1320	7,9	12,7
1320 < M ≤ 1430	8,5	11,8
1430 < M ≤ 1540	9,6	10,4
1540 < M ≤ 1660	9,8	10,2
1660 < M ≤ 1770	10,6	9,4
1770 < M ≤ 1880	11,0	9,1
1880 < M ≤ 2000	12,0	8,4
2000 < M ≤ 2110	12,2	8,2
2110 < M ≤ 2280	14,5	6,9
2280 < M ≤ 2510	14,7	6,8

2510 < M ≤ 3500	15,4	6,5
-----------------	------	-----

2.2.2 Về phương pháp tính toán mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung của đội xe:

Dự thảo TCVN được biên soạn dựa trên cơ sở tham khảo Tiêu chuẩn quốc gia GB 27999-2019 của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa (Fuel Consumption Evaluation Methods and Targets for Passenger Cars). Tiêu chuẩn GB 27999-2019 là một tài liệu kỹ thuật tiên tiến, đã được xây dựng và áp dụng thành công tại một trong những thị trường ô tô lớn nhất thế giới. Tiêu chuẩn này cung cấp các phương pháp tính toán chi tiết và khoa học, đồng thời đặt ra các mục tiêu rõ ràng để kiểm soát và giảm thiểu mức tiêu thụ nhiên liệu của đội xe. Việc sử dụng GB 27999-2019 làm cơ sở biên soạn dự thảo TCVN không chỉ đảm bảo tính học hỏi từ các thực tiễn tốt trên thế giới mà còn phù hợp với xu hướng quốc tế về quản lý hiệu quả năng lượng, giúp hỗ trợ xây dựng quy định phù hợp với điều kiện phát triển của ngành giao thông vận tải Việt Nam, đồng thời đáp ứng cam kết giảm phát thải khí nhà kính.

2.2.3 Về mục tiêu tiêu thụ nhiên liệu trên toàn đội xe tại Việt Nam:

Dự thảo TCVN được biên soạn dựa trên cơ sở tham khảo Báo cáo “Nghiên cứu, đề xuất giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu cho xe máy và ô tô con từ 9 chỗ trở xuống tại Việt Nam đến năm 2030, hướng tới mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050” và ý kiến góp ý của Hội đồng Quốc tế về Giao thông Sạch (ICCT). Các tài liệu này được thực hiện bởi Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) và Viện Khoa học và Công nghệ Giao thông vận tải (ITST). Nội dung báo cáo tập trung nghiên cứu các quy định quản lý mức tiêu thụ nhiên liệu (TTNL) đối với phương tiện giao thông đường bộ trên thế giới, phân tích các mô hình áp dụng quốc tế, đồng thời nhận diện tác động của việc giới hạn mức TTNL đối với phương tiện giao thông cơ giới sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới tại Việt Nam. Các khía cạnh được xem xét bao gồm:

- Sự phát triển của ngành ô tô, xe máy;
- Cơ hội việc làm, lao động và thu nhập;

- Tác động đến các ngành liên quan;
- Nguồn thu ngân sách và tăng trưởng kinh tế.

Báo cáo đã đưa ra các đề xuất mức tiêu thụ nhiên liệu tiêu chuẩn cho xe máy và ô tô con từ 9 chỗ trở xuống, dựa trên thực tiễn của Việt Nam và kinh nghiệm quốc tế. Đây là một nghiên cứu quan trọng bởi các loại phương tiện này chiếm phần lớn trong giao thông đường bộ, đồng thời có vai trò then chốt trong việc giảm phát thải khí nhà kính và hướng tới phát triển giao thông bền vững. Việc sử dụng báo cáo này làm nền tảng xây dựng dự thảo TCVN không chỉ đảm bảo tính khả thi trong điều kiện thực tế của Việt Nam mà còn góp phần hiện thực hóa các mục tiêu quốc gia về giảm phát thải khí nhà kính và phát triển năng lượng xanh.

2.2.4 Về phương pháp đánh giá việc đáp ứng mục tiêu tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung của đội xe:

Dự thảo TCVN được xây dựng trên cơ sở tham khảo Quy định (EU) 2019/631 của Nghị viện và Hội đồng Châu Âu ban hành ngày 17 tháng 4 năm 2019. Quy định này thiết lập các tiêu chuẩn về hiệu suất phát thải CO₂ cho ô tô chở khách mới và xe thương mại hạng nhẹ mới, đồng thời đưa ra một hệ thống theo dõi và báo cáo minh bạch, hiệu quả để đảm bảo mục tiêu tiêu thụ nhiên liệu trung bình hàng năm của đội xe.

Hệ thống theo dõi và báo cáo theo Quy định (EU) 2019/631 là nền tảng quan trọng để đánh giá mức độ tuân thủ các tiêu chuẩn môi trường và tiết kiệm nhiên liệu. Phương pháp này cung cấp dữ liệu chính xác và chi tiết, không chỉ giúp cơ quan quản lý theo dõi hiệu suất tiêu thụ nhiên liệu thực tế của đội xe mà còn hỗ trợ doanh nghiệp trong việc cải tiến công nghệ và tối ưu hóa sản phẩm nhằm đạt mục tiêu giảm phát thải.

Việc áp dụng phương pháp luận từ Quy định (EU) 2019/631 vào dự thảo TCVN sẽ giúp đảm bảo tính thống nhất, minh bạch và khoa học trong việc đánh giá, đồng thời tạo cơ sở vững chắc để hướng tới các tiêu chuẩn quốc tế về tiêu thụ nhiên liệu và phát thải khí nhà kính, phù hợp với cam kết của Việt Nam về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

2.2.5 Về phương pháp đo mức tiêu thụ nhiên liệu:

Dự thảo TCVN đã viện dẫn phương pháp đo được quy định trong Phần II của QCVN 09:2024/BGTVT 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 này đã được xây dựng thông qua quá trình lấy ý kiến từ các cơ quan, ban ngành liên quan và được thẩm định bởi Bộ Khoa học và Công nghệ. Việc viện dẫn QCVN 09:2024 không chỉ đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ trong quy trình thử nghiệm và chứng nhận mức tiêu thụ nhiên liệu cho xe ô tô con mà còn tránh sự chồng chéo hoặc khác biệt trong các tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng, góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và minh bạch hóa tiêu chí đánh giá.

2.2.6 Về phương pháp quy đổi giá trị mức tiêu thụ nhiên liệu giữa các chu trình thử nghiệm:

Dự thảo TCVN được xây dựng trên cơ sở tham khảo Báo cáo của Hội đồng Quốc tế về Giao thông Sạch (ICCT) với tiêu đề “Phát triển các hệ số chuyển đổi chu trình thử nghiệm trong các tiêu chuẩn phát thải CO₂ của xe hạng nhẹ trên toàn thế giới”. Báo cáo này là một tài liệu quan trọng, cung cấp các phương pháp khoa học để quy đổi giá trị tiêu thụ nhiên liệu và phát thải CO₂ giữa các chu trình thử nghiệm khác nhau, như NEDC, WLTP và FTP-75, vốn được áp dụng tại nhiều quốc gia trên thế giới. Ý nghĩa nổi bật của báo cáo nằm ở việc đảm bảo tính tương thích và so sánh được giữa các tiêu chuẩn phát thải và tiêu thụ nhiên liệu của các quốc gia. Điều này đặc biệt cần thiết trong bối cảnh các nước ngày càng hội nhập sâu rộng trong lĩnh vực tiêu chuẩn hóa phương tiện giao thông. Báo cáo cung cấp dữ liệu thực nghiệm và mô hình hóa tiên tiến, giúp xác định chính xác các hệ số chuyển đổi giữa các chu trình thử nghiệm, từ đó tăng cường độ tin cậy và tính khả thi trong việc xây dựng chính sách quản lý tiêu thụ nhiên liệu.

Việc tham khảo báo cáo của ICCT không chỉ giúp dự thảo TCVN đảm bảo tính khách quan và khoa học mà còn tạo điều kiện để Việt Nam tiệm cận với các tiêu chuẩn quốc tế, đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp và cơ quan quản lý trong việc triển khai các biện pháp giám sát, kiểm soát tiêu thụ nhiên liệu một cách hiệu quả và minh bạch.

3. Phạm vi áp dụng của tiêu chuẩn

Tiêu chuẩn này quy định các yêu cầu về giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu cho xe ô tô chở người đến 08 chỗ (không kể chỗ của người lái xe) được sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới và phương pháp đánh giá mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình chung của đội xe.

Tiêu chuẩn này áp dụng cho ô tô chở người đến 08 chỗ (không kể chỗ của người lái xe) được phân loại theo quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, có ký hiệu M1 theo TCVN 6785, bao gồm: xe ô tô con hybrid điện, xe ô tô con thuần điện, xe được lắp động cơ đốt trong sử dụng nhiên liệu xăng không chì, xăng E5 hoặc nhiên liệu diesel (sau đây được viết tắt là “xe”).

4. Tài liệu chính làm căn cứ xây dựng TCVN

QCVN 09:2024/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô;

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;

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;

Tiêu chuẩn quốc gia của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa GB 27999-2019 Phương pháp đánh giá mức tiêu thụ nhiên liệu và mục tiêu cho xe ô tô con;

Báo cáo “Nghiên cứu, đề xuất giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu cho xe máy và ô tô con từ 9 chỗ trở xuống tại Việt Nam đến năm 2030, hướng tới mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050” thực hiện bởi Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) và Viện Khoa học và Công nghệ Giao thông vận tải (ITST);

Báo cáo “Phát triển các hệ số chuyển đổi chu trình thử nghiệm trong các tiêu chuẩn phát thải CO₂ của xe hạng nhẹ trên toàn thế giới” của Hội đồng Quốc tế về Giao thông Sạch (ICCT).

5. Kiến nghị của Tổ biên soạn:

Dự thảo tiêu chuẩn đã được các thành viên trong Tổ biên soạn và một số chuyên gia biên soạn, hiệu đính và hoàn thiện.

Dự thảo tiêu chuẩn hoàn toàn phù hợp với các quy định hiện hành. Tuy nhiên để áp dụng, chúng tôi mong các cơ quan, đơn vị, chuyên gia cho ý kiến về các nội dung kỹ thuật có phải sửa đổi, điều chỉnh cho phù hợp với tình hình thực tế để đảm bảo tính khả thi khi tiêu chuẩn được công bố.

Đề nghị các chuyên gia và các cơ quan góp ý về thuật ngữ, định nghĩa và nội dung tiêu chuẩn nhằm đảm bảo tính chính xác, khoa học cũng như để tạo điều kiện thuận lợi cho việc áp dụng tiêu chuẩn trong thực tiễn.

Hà Nội, ngày 02 tháng 6 năm 2025

TM. Tổ biên soạn

Chủ trì biên soạn



Lê Hồng Việt