

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH

Trong dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải ô tô lưu hành ở Việt Nam

I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

1.1. Bối cảnh quốc tế, khu vực có liên quan

Trong bối cảnh toàn cầu, ngành giao thông và sản xuất ô tô đang trải qua một quá trình chuyển đổi mạnh mẽ với mục tiêu giảm thiểu ô nhiễm không khí và hạn chế phát thải khí nhà kính. Các tiêu chuẩn khí thải quốc tế – từ Euro 1 đến Euro 6, cùng với những nghiên cứu và dự thảo về Euro 7 – không chỉ là kim chỉ nam cho sự phát triển công nghệ xanh mà còn phản ánh cam kết mạnh mẽ của các quốc gia trong việc bảo vệ môi trường và sức khỏe cộng đồng.

Nhiều quốc gia đã cam kết giảm phát thải khí nhà kính, hướng tới mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050 – một cam kết được khẳng định tại các hội nghị như COP26¹. Điều này tạo ra động lực mạnh mẽ cho các quốc gia trong việc điều chỉnh chính sách nội địa để phù hợp với xu hướng toàn cầu. Các nước phát triển như Liên minh Châu Âu, Hoa Kỳ, Nhật Bản và Trung Quốc đã xây dựng các hệ thống quy định nghiêm ngặt, thúc đẩy đổi mới công nghệ qua việc áp dụng các giải pháp tiên tiến như bộ lọc hạt diesel (DPF), hệ thống chuyển đổi xúc tác (SCR) và hệ thống giám sát khí thải tự động.

Trên bình diện khu vực, các quốc gia ASEAN đang tiến hành nâng cao tiêu chuẩn khí thải nhằm tạo ra một thị trường ô tô không chỉ sạch hơn mà còn cạnh tranh hơn, đáp ứng yêu cầu của các hiệp định thương mại quốc tế. Sự chuyển mình này không chỉ là thách thức đối với ngành công nghiệp ô tô mà còn mở ra cơ hội để học hỏi và hội nhập, khi các nước trong khu vực bắt đầu triển khai các lộ trình chuyển đổi từ các tiêu chuẩn cũ sang các chuẩn mực tiên tiến hơn.

Hầu hết các nước trên thế giới đều đưa ra quy định về kiểm soát khí thải đối với ô tô đang lưu hành (chi tiết tại Phụ lục kèm theo Báo cáo), tuy nhiên cách thức quản lý và mức độ nghiêm ngặt khác nhau. Bên cạnh nâng cao tiêu chuẩn

¹ Về giảm phát thải khí nhà kính, có 147 quốc gia chiếm gần 90% lượng phát thải khí nhà kính và trên 90% GDP toàn cầu đã cam kết đưa mức phát thải ròng về “0” vào giữa thế kỷ. Có 103 quốc gia (chiếm 40% tổng lượng phát thải mê-tan toàn cầu) đã tham gia Cam kết giảm 30% phát thải mê-tan toàn cầu vào năm 2030 so với năm 2020; 141 quốc gia với hơn 90% diện tích rừng trên thế giới đã tham gia Tuyên bố Glasgow của các nhà lãnh đạo về rừng và sử dụng đất. Gần 50 quốc gia đã ký tham gia Tuyên bố toàn cầu về chuyển đổi điện than sang năng lượng sạch; 25 quốc gia và các định chế tài chính quốc tế tuyên bố không hỗ trợ cho phát triển năng lượng sử dụng nhiên liệu hóa thạch từ cuối năm 2022 trở đi.

khí thải, để đánh giá chính xác và kiểm soát chặt chẽ hơn chất lượng khí thải ô tô đang lưu hành, nhiều nước trên thế giới thực hiện đo nồng độ khí thải ở các chế độ có tải, bổ sung kiểm soát NO_x, kiểm tra chức năng hệ thống tự chuẩn đoán OBD, thực hiện kiểm tra giám sát nồng độ khí thải khi ô tô đang lưu hành trên đường.

1.2. Bối cảnh trong nước

a) Yếu tố Chính trị

Việt Nam đã khẳng định quyết tâm bảo vệ môi trường và nâng cao chất lượng không khí thông qua việc xây dựng, ban hành các chính sách và chương trình hành động. Điều này phản ánh qua các chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà, nhấn mạnh tính cấp bách trong việc xây dựng và áp dụng quy chuẩn khí thải đối với các phương tiện giao thông, đặc biệt ở các đô thị lớn như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh.

Việc khẩn trương xây dựng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia (QCVN) về khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ là hết sức cần thiết và cấp bách, đã được quy định trong Luật Bảo vệ môi trường và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Thời gian qua các bộ, ngành, địa phương theo chức năng, nhiệm vụ được giao đã triển khai xây dựng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, trong đó Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã xây dựng QCVN khí thải đối với xe ô tô lưu hành ở Việt Nam, tổ chức thẩm tra, thẩm định theo quy định của pháp luật hiện hành².

Yếu tố chính trị không chỉ là động lực thúc đẩy việc ban hành và thực thi chính sách nói chung và quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải phương tiện ô tô lưu hành ở Việt Nam nói riêng mà còn là cơ sở tạo nên một môi trường pháp lý, hành chính vững chắc, góp phần đảm bảo tính đồng bộ, hiệu quả và bền vững của các biện pháp giảm thiểu ô nhiễm từ hoạt động của xe ô tô đang lưu hành ở tầm vi mô và giảm ô nhiễm môi trường không khí ở tầm vĩ mô. Điều này thể hiện qua sự chỉ đạo sát sao của các Lãnh đạo cấp cao và sự phối hợp chặt chẽ giữa Bộ Nông nghiệp và Môi trường với Bộ Xây dựng cùng với các Bộ, ngành có liên quan.

Ngoài ra, tại Hội nghị COP26 năm 2021, Việt Nam cam kết đạt mức phát thải ròng bằng "0" vào năm 2050, cho thấy quyết tâm mạnh mẽ trong việc chuyển đổi sang nền kinh tế xanh và bền vững, đồng thời là nền tảng cho sự thay đổi và bổ sung các quy định có liên quan đến giảm phát thải. Đồng thời thể hiện sự quyết tâm và nỗ lực mạnh mẽ của cả hệ thống chính trị, các Bộ, ngành và người dân trong việc thực hiện cam kết của Việt Nam tại COP26 và đồng hành cùng thế giới chống biến đổi khí hậu, góp phần phát triển xanh và bền vững đất nước.

² Thông tin chỉ đạo tại Thông báo số 111/TB-VPCP của Văn Phòng Chính Phủ ngày 17/3/2025 về việc kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà tại cuộc họp về xây dựng quy chuẩn quốc gia về khí thải phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đang lưu hành.

b) Yếu tố Pháp lý

Các văn bản pháp luật về bảo vệ môi trường là nền tảng pháp lý cho việc xây dựng QCVN về khí thải, cụ thể:

Ngày 17/11/2020, Quốc hội đã thông qua Luật Bảo vệ môi trường trong đó có quy định yêu cầu 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 quốc gia về khí thải của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu hành ở Việt Nam.

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.

Bên cạnh đó, Thủ tướng Chính phủ đã quyết liệt chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương thực hiện nhiều giải pháp để bảo vệ, cải thiện chất lượng môi trường không khí: Thủ tướng Chính phủ ký Quyết định số 985a/QĐ-TTg ngày 01/6/2016 phê duyệt Kế hoạch hành động quốc gia về quản lý chất lượng không khí đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025 trong đó yêu cầu tăng cường kiểm soát các chất gây ô nhiễm trong khí thải từ các phương tiện giao thông; xây dựng, ban hành, tổ chức triển khai các văn bản quy phạm, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới.

Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 03/CT-TTg ngày 18/01/2021 về tăng cường kiểm soát ô nhiễm môi trường không khí với nhiều giải pháp cấp bách, quan trọng, trong đó Thủ tướng Chính phủ cũng yêu cầu Bộ Nông nghiệp và Môi trường rà soát, báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc thực hiện 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, hoàn thành trong quý IV năm 2021. Tiếp theo, Thủ tướng Chính phủ đã ký ban hành Quyết định số 1973/QĐ-TTg ngày 23/11/2021 về việc phê duyệt Kế hoạch quốc gia về quản lý chất lượng môi trường không khí giai đoạn 2021-2025, trong đó, giao Bộ Nông nghiệp và Môi trường rà soát, hoàn thiện và trình 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 sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và đang lưu hành ở Việt Nam).

c) Yếu tố Kinh tế - Xã hội

Tổng sản phẩm trong nước (GDP) quý IV/2024 ước tính tăng 7,55% so với cùng kỳ năm trước, duy trì xu hướng quý sau cao hơn quý trước (quý I tăng 5,98%, quý II tăng 7,25%, quý III tăng 7,43%). Về cơ cấu nền kinh tế năm 2024, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm tỷ trọng 11,86%; khu vực công nghiệp và xây dựng chiếm 37,64%; khu vực dịch vụ chiếm 42,36%; thuế sản phẩm trừ trợ

cấp sản phẩm chiếm 8,14% (Cơ cấu tương ứng của năm 2023 là 11,86%; 37,58%; 42,30%; 8,26%)³.

Dân số trung bình của Việt Nam năm 2024 là 101,3 triệu người. Chất lượng dân số được cải thiện, mức sinh giảm mạnh và cơ bản duy trì mức sinh thay thế từ năm 2005 trở lại đây. Tỷ lệ gia đình sử dụng internet cáp quang băng thông rộng đạt 82,9%. Về thực trạng lao động Quý IV/2024 nói chung: lao động có việc làm ước tính là 52,1 triệu người; số người thiếu việc làm trong độ tuổi lao động là 764,6 nghìn người; thu nhập bình quân của lao động là 8,2 triệu đồng/tháng; tỷ lệ thất nghiệp trong độ tuổi lao động là 2,22%. Theo kết quả sơ bộ từ Khảo sát mức sống dân cư năm 2024, tình hình thu nhập và đời sống của hộ dân cư được cải thiện. Công tác an sinh xã hội tiếp tục được các cấp, các ngành từ Trung ương đến địa phương quan tâm thực hiện.

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 ngày⁴) 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”⁵, gây ảnh hưởng đến chất lượng môi trường và trực tiếp đến sức khỏe cộng đồng. Một số khu vực trong nội thành Hà Nội, chất lượng không khí đã ở mức kém và xấu, giá trị $PM_{2.5}$ đã vượt QCVN, có thể ảnh hưởng đáng kể tới sức khỏe của con người, đặc biệt là nhóm người nhạy cảm. 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 $PM_{2.5}$.

Thực trạng ô nhiễm không khí kéo dài, đặc biệt là vào “mùa” ô nhiễm không khí diễn ra các năm trở lại đây đã gây tác động không nhỏ đến kinh tế - xã hội, cụ thể: có rất nhiều nguồn tin không chính thống, thu thập số liệu không chính xác hoặc các bài báo mang thiên hướng giật tít với mục đích thu hút người đọc mà không quan tâm đến nội dung đã gây hoang mang cho người dân và trong khoảng thời gian “mùa” ô nhiễm nhu cầu trang bị khẩu trang, máy lọc không khí và chi phí cho y tế đặc biệt với nhóm người già, trẻ nhỏ, người nhạy cảm tăng cao do mắc các bệnh liên quan đến hô hấp⁶.

³ Thông cáo báo chí tình hình kinh tế – xã hội quý IV và năm 2024, Cục Thống kê.

⁴ “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.

⁵ Chỉ số AQI dao động từ 200 đến dưới 300;

⁶ Thống kê của Ngân hàng Thế giới cho thấy, ô nhiễm không khí tại Việt Nam đã gây thiệt hại tới 5 - 7 % GDP hàng năm. Bên cạnh đó, theo nghiên cứu của Đại học Fulbright Việt Nam, ô nhiễm không khí ở nước ta đã tạo ra thiệt hại kinh tế khoảng 9,86 - 12,45 tỷ USD vào năm 2013 và tăng lên đáng kể những năm gần đây. Chỉ tính riêng Hà Nội, ước tính chi phí khám, chữa bệnh về hô hấp, thiệt hại kinh tế do nghỉ ốm với người dân nội thành là 1.500 đồng/người/ngày và quy đổi tổng thiệt hại kinh tế do mắc các bệnh đường hô hấp khoảng 2000 tỷ đồng/năm.

Một trong những nguyên nhân chính gây ô nhiễm không khí là hoạt động giao thông vận tải, trong đó có hoạt động của các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đang lưu hành. Kết quả nghiên cứu của một số chuyên gia môi trường cho thấy tỷ lệ đóng góp ô nhiễm bụi từ hoạt động giao thông vận tải giao động trong khoảng từ 20% đến 60%.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

Quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải phương tiện ô tô lưu hành ở Việt Nam đặt ra các mục tiêu cụ thể nhằm kiểm soát và giảm phát thải từ phương tiện ô tô đang lưu hành, bao gồm:

- *Thứ nhất*, hướng tới bảo vệ sức khỏe cộng đồng và hạn chế tối đa tác động tiêu cực của khí thải ô tô lên sức khỏe của người dân (*Mục tiêu hướng tới bảo vệ sức khỏe con người phải đặt lên hàng đầu*).

- *Thứ hai*, nâng cao mức quy định khí thải từ đó áp dụng lộ trình siết chặt mức phát thải đối với ô tô lưu hành hướng tới tiệm cận với các nước trong khu vực trong việc quản lý và kiểm soát nguồn gây ô nhiễm từ hoạt động giao thông vận tải.

- *Thứ ba*, hướng tới cải thiện chất lượng môi trường không khí, giảm mức độ ô nhiễm trên cả nước nói chung và các đô thị lớn nói riêng (chịu nhiều tác động ô nhiễm từ hoạt động giao thông vận tải do có số lượng và mật độ xe ô tô lưu hành cao).

- *Thứ tư*, thúc đẩy chuyển đổi phương tiện sạch hơn và khuyến khích loại bỏ phương tiện cũ không đạt chuẩn và chuyển sang các phương tiện có công nghệ sạch hơn.

- *Thứ năm*, tăng cường năng lực quản lý, kiểm soát và hoàn thiện hệ thống chính sách trong chức năng, nhiệm vụ được giao của Bộ Nông nghiệp và Môi trường.

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH

1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

1.1. Xác định vấn đề bất cập

a) Ảnh hưởng đến sức khỏe của người dân

- Ô nhiễm khí thải từ ô tô đang lưu hành là một trong những nguyên nhân gây ô nhiễm không khí gây ra các bệnh hô hấp, tim mạch, ung thư và suy giảm chức năng não bộ.

- Trẻ em, người già, phụ nữ mang thai và người có bệnh nền chịu tác động lớn nhất kéo theo đó là chi phí điều trị cao, giảm năng suất lao động, ảnh hưởng đến phát triển bền vững.

b) Ô nhiễm không khí từ phương tiện giao thông gia tăng

- Hoạt động giao thông vận tải là một trong những nguồn phát thải lớn các chất ô nhiễm không khí.

- Theo các nghiên cứu môi trường, nồng độ bụi mịn $PM_{2.5}$ tại các đô thị lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh thường xuyên vượt ngưỡng khuyến nghị của WHO, trong đó nguồn từ giao thông chiếm tỷ trọng lớn.

- Các phương tiện sử dụng động cơ đốt trong (đặc biệt là xe cũ) có mức phát thải cao hơn nhiều so với các phương tiện mới và chưa có quy định bắt buộc nâng cấp hoặc loại bỏ.

c) Quy định khí thải hiện hành chưa đáp ứng yêu cầu bảo vệ môi trường

- Hiện tại chưa có QCVN đối với khí thải xe ô tô lưu hành ở Việt Nam, vì vậy cần phải xây dựng và ban hành QCVN này để thực hiện quy định tại Luật Bảo vệ môi trường, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ để sớm triển khai áp dụng lộ trình áp dụng mức khí thải phương tiện ô tô lưu hành ở Việt Nam.

- Hiện nay, ô tô đang lưu hành ở Việt Nam chủ yếu chỉ phải đáp ứng Mức 2 theo TCVN 6438:2018, thấp hơn đáng kể so với tiêu chuẩn áp dụng ở các nước trong khu vực như Thái Lan (Euro 4), Singapore (Euro 5-6).

- Sự chênh lệch giữa quy chuẩn khí thải của xe nhập khẩu, xe sản xuất mới và xe đang lưu hành tạo ra bất cập trong việc kiểm soát phát thải.

- Chưa có cơ chế loại bỏ dần các phương tiện cũ có mức phát thải cao, dẫn đến tình trạng phương tiện cũ vẫn tiếp tục lưu hành, gây ô nhiễm nặng nề hơn.

d) Chưa có lộ trình rõ ràng để nâng cao quy định về khí thải ô tô lưu hành

- Các doanh nghiệp vận tải và người dân chưa có định hướng rõ ràng về việc nâng cấp hoặc thay thế phương tiện do chưa có một lộ trình chính thức từ phía nhà nước.

- Việc thay đổi tiêu chuẩn khí thải cần phải đảm bảo tính khả thi để các đối tượng chịu tác động có đủ thời gian thích ứng.

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

- Xây dựng lộ trình áp dụng QCVN khí thải cho phương tiện giao thông cơ giới đường bộ một cách khả thi và hiệu quả.

- Giảm thiểu tác động tiêu cực của khí thải giao thông đến chất lượng không khí và sức khỏe cộng đồng.

- Đồng bộ hóa quy định về khí thải với các tiêu chuẩn quốc tế, nâng cao khả năng quản lý và kiểm soát ô nhiễm từ phương tiện cơ giới.

- Tạo động lực thúc đẩy công nghệ xanh trong lĩnh vực giao thông, hỗ trợ sự chuyển đổi sang phương tiện ít phát thải hơn.

- Đảm bảo sự công bằng và tính khả thi khi triển khai, giảm thiểu ảnh hưởng tiêu cực đến kinh tế - xã hội trong quá trình áp dụng quy chuẩn mới.

2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp

2.1. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

- Giải pháp A: Không quy định lộ trình áp dụng QCVN về khí thải phương tiện ô tô lưu hành ở Việt Nam.

- Giải pháp B: Quy định lộ trình áp dụng QCVN về khí thải phương tiện ô tô lưu hành ở Việt Nam

2.2. Đánh giá tác động từng giải pháp

2.2.1. Giải pháp A

a) Tác động kinh tế

- Tác động tích cực:

+ Không làm phát sinh chi phí nghiên cứu quy định lộ trình áp dụng QCVN về khí thải phương tiện ô tô lưu hành ở Việt Nam.

+ Không phát sinh chi phí tuân thủ cho doanh nghiệp và cá nhân, các doanh nghiệp vận tải và chủ phương tiện không cần đầu tư nâng cấp hoặc thay thế xe cũ.

- Tác động tiêu cực:

+ Ô nhiễm không khí do khí thải từ phương tiện giao thông sẽ tiếp tục gây bệnh, làm tăng chi phí chăm sóc sức khỏe.

+ Việt Nam có thể bị tụt hậu trong xu hướng phát triển phương tiện giao thông thân thiện với môi trường, làm giảm khả năng thu hút vốn FDI vào lĩnh vực này.

+ Xe cũ, hiệu suất thấp tiếp tục lưu hành, tiêu tốn nhiều nhiên liệu hơn, làm tăng chi phí vận hành cho doanh nghiệp và cá nhân.

b) Tác động xã hội

- Tác động tích cực: những người sử dụng xe cũ, xe có mức phát thải cao không phải chịu áp lực tài chính từ việc bảo trì bảo dưỡng, nâng cấp hoặc thay thế phương tiện.

- Tác động tiêu cực:

+ Ô nhiễm khí thải làm tăng tỷ lệ bệnh hô hấp, tim mạch, ung thư, đặc biệt ở trẻ em, người già và người có bệnh nền từ đó dễ gây ảnh hưởng đến an sinh xã hội.

+ Không có quy định kiểm soát khí thải đồng nghĩa với việc không thể cải thiện chất lượng không khí, ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững.

c) Tác động đến thủ tục hành chính

- Tác động tích cực: Không cần xây dựng quy trình kiểm tra khí thải mới, không phát sinh điều chỉnh quy trình, thủ tục đăng kiểm.

- Tác động tiêu cực:

+ Hệ thống quản lý phương tiện thiếu hiệu quả do không có công cụ để loại bỏ phương tiện phát thải cao, gây khó khăn trong kiểm soát ô nhiễm từ giao thông.

+ Bất cập trong đăng kiểm phương tiện khi không có quy định nâng cấp tiêu chuẩn khí thải, việc kiểm định và quản lý xe ô tô sẽ tiếp tục dựa trên tiêu chuẩn lạc hậu, không phù hợp với thực tế.

d) Tác động đối với hệ thống pháp luật

- Tác động tích cực: Không cần sửa đổi, bổ sung quy định pháp luật hiện hành giúp giữ nguyên hệ thống pháp luật hiện tại, không gây xáo trộn trong chính sách quản lý.

- Tác động tiêu cực:

+ Không đáp ứng cam kết quốc tế về môi trường

+ Việc không có lộ trình quy định về kiểm soát khí thải đi ngược lại với các chính sách khác về kiểm soát ô nhiễm môi trường không khí.

2.2.2. Giải pháp B

* Giai đoạn đến trước năm 2026:

a) Quy định áp dụng

- Áp dụng Mức 1 và Mức 2 đối với xe sản xuất trước năm 2017 (ô tô lắp động cơ cháy cưỡng bức và ô tô lắp động cơ cháy do nén).

- Bắt đầu áp dụng Mức 3 cho xe sản xuất từ 2017 (ô tô lắp động cơ cháy cưỡng bức và ô tô lắp động cơ cháy do nén) từ 01/01/2026.

- Đối với ô tô có đăng ký biển số của Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh lắp động cơ cháy cưỡng bức và ô tô lắp động cơ cháy do nén có năm sản xuất từ năm 2017 áp dụng Mức 4 từ ngày 01 tháng 01 năm 2026.

b) Tác động tích cực

- Hạn chế tác động đột ngột đến thị trường ô tô, giúp doanh nghiệp và người dân có thời gian chuẩn bị.

- Tạo điều kiện cho các trung tâm đăng kiểm và cơ sở hạ tầng kỹ thuật nâng cấp, đảm bảo khả năng kiểm tra khí thải theo tiêu chuẩn mới.

- Tác động ô nhiễm không khí giảm dần, đặc biệt ở các thành phố lớn khi loại bỏ dần xe quá cũ có mức phát thải cao.

c) Tác động tiêu cực

- Các dòng xe cũ vẫn tiếp tục được sử dụng, chưa thể giảm nhanh ô nhiễm khí thải trong thời gian ngắn.

- Các doanh nghiệp vận tải chưa chịu áp lực lớn về chuyển đổi xe, có thể trì hoãn việc nâng cấp công nghệ.

* Giai đoạn từ năm 2026 trở đi:

a) Quy định áp dụng

- Từ 01/01/2026, áp dụng Mức 4 cho xe sản xuất từ 2022 (ô tô lắp động cơ cháy cưỡng bức và ô tô lắp động cơ cháy do nén).

- Từ 01/01/2028, áp dụng Mức 5 cho xe sản xuất từ 2022 (ô tô lắp động cơ cháy cưỡng bức và ô tô lắp động cơ cháy do nén).

- Đối với ô tô có đăng ký biển số của Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh lắp động cơ cháy cưỡng bức và ô tô lắp động cơ cháy do nén có năm sản xuất từ năm 2022 áp dụng Mức 5 từ ngày 01 tháng 01 năm 2027.

b) Tác động tích cực

- Giảm đáng kể lượng phát thải từ phương tiện giao thông khi nhiều xe đời mới phải đáp ứng tiêu chuẩn khí thải cao hơn, giúp cải thiện chất lượng không khí toàn diện

- Kích thích thị trường ô tô chuyển đổi sang xe có tiêu chuẩn phát thải thấp, mở ra cơ hội cho các dòng xe điện và xe hybrid.

- Các cơ quan quản lý có thể cải thiện năng lực giám sát khí thải với hệ thống đăng kiểm nâng cấp.

- Thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô tại Việt Nam phát triển theo hướng xanh hơn, giảm sự phụ thuộc vào công nghệ cũ.

- Nâng cao hình ảnh quốc gia trong việc thực hiện cam kết về bảo vệ môi trường và chống biến đổi khí hậu.

c) Tác động tiêu cực

- Chi phí sở hữu phương tiện có thể tăng do giá xe mới sản xuất theo tiêu chuẩn khí thải cao hơn.

- Các doanh nghiệp vận tải buộc phải nâng cấp đội xe, tạo áp lực tài chính nếu không có cơ chế hỗ trợ.

- Người dân có thể gặp khó khăn trong việc mua bán xe cũ khi các xe có tiêu chuẩn khí thải thấp dần bị loại bỏ khỏi thị trường.

- Do có thời gian dài trong quá trình chuẩn bị nên tác động tiêu cực không đáng kể.

2.3. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Quan nghiên cứu đánh giá, Bộ Nông nghiệp và Môi trường có nhận định như sau với 2 lựa chọn giải pháp như sau:

- “Giải pháp A: Không quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải phương tiện ô tô lưu hành ở Việt Nam” có thể giúp giảm chi phí ngắn hạn nhưng gây ra nhiều hệ lụy tiêu cực lâu dài, bao gồm ô nhiễm không khí, ảnh hưởng sức khỏe, gia tăng chi phí y tế và cản trở sự phát triển công nghệ xanh. Điều này đòi hỏi phải có một lộ trình kiểm soát khí thải phù hợp để cân bằng giữa lợi ích kinh tế và bảo vệ môi trường.

- “*Giải pháp B: Quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải phương tiện ô tô lưu hành ở Việt Nam*” là giải pháp cần thiết để giảm thiểu tình trạng ô nhiễm không khí ngày càng nghiêm trọng, bảo vệ sức khỏe cộng đồng và đảm bảo cam kết môi trường của Việt Nam. Mặc dù giải pháp này đòi hỏi đầu tư chi phí và sự điều chỉnh trong hệ thống quy định pháp lý tuy nhiên các tác động tích cực lâu dài về kinh tế, xã hội và môi trường sẽ vượt trội hơn rất nhiều. Điều này không chỉ giúp Việt Nam nâng cao chất lượng không khí mà còn thúc đẩy sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô xanh, góp phần vào quá trình chuyển đổi năng lượng và phát triển bền vững.

Qua phân tích đánh giá các tác động của chính sách, mặt tích cực và tiêu cực của các giải pháp, Bộ Nông nghiệp và Môi trường đề xuất lựa chọn “*Giải pháp B: Quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải phương tiện ô tô lưu hành ở Việt Nam*” là phương án tối ưu nhất cả về lợi ích và chi phí so với Giải pháp A là không quy định.

III. Lấy ý kiến

Bộ Nông nghiệp và Môi trường lấy ý kiến các cơ quan, hiệp hội, doanh nghiệp, các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; trên trang website của Bộ Nông nghiệp và Môi trường; trên Cổng thông tin điện tử của Chính phủ và tiếp thu, giải trình ý kiến.

IV. Giám sát và đánh giá

Bộ Nông nghiệp và Môi trường và Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm tổ chức thi hành, giám sát đánh giá việc thực hiện Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải phương tiện ô tô lưu hành ở Việt Nam của Luật Bảo vệ môi trường và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Trên đây là Báo cáo Đánh giá tác động của chính sách trong đề nghị xây dựng dự thảo “*Quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải phương tiện ô tô lưu hành ở Việt Nam*” của Bộ Nông nghiệp và Môi trường. Trong quá trình thực thi các chính sách quy định tại Quyết định này, nếu có phát sinh vướng mắc, Bộ Nông nghiệp và Môi trường có trách nhiệm tổng hợp, báo cáo và đề xuất Thủ tướng Chính phủ hướng xử lý./.

BỘ NÔNG NGHIỆP VÀ MÔI TRƯỜNG

Phụ lục

Công tác quản lý khí thải phương tiện ô tô đang lưu hành của một số quốc gia trên thế giới

1. Các nước liên minh Châu Âu:

Việc kiểm soát chất lượng ô tô đang lưu hành theo được thực hiện theo chỉ thị 2014/45/EU. Theo đó ô tô hạng nhẹ sau 4 năm từ ngày đăng ký phải thực hiện kiểm định lần đầu, sau đó thực hiện 2 năm 1 lần; các loại ô tô hạng nặng, taxi phải thực hiện kiểm tra định kỳ hàng năm. Đối với ô tô xăng không có hệ thống xử lý khí thải, mức giới hạn nồng độ CO ở chế độ không tải thường là 3,5%. Đối với ô tô xăng có hệ thống xử lý khí thải, giới hạn nồng độ CO là 0,5% ở chế độ không tải thường và 0,3% ở chế độ không tải nhanh cho xe đăng ký trước tháng 07/2002; 0,3% ở chế độ không tải thường và 0,2% ở chế độ không tải nhanh cho xe đăng ký sau tháng 07/2002. Hệ số dư lượng không khí phải nằm trong khoảng 1 ± 0.03 hoặc theo công bố của nhà sản xuất. Thành phần HC và NOx không bị giới hạn trong tiêu chuẩn. Ô tô diesel được kiểm tra khí thải ở chế độ gia tốc tự do, mức giới hạn độ khối là 2,5m-1 đối với ô tô có động cơ diesel không tăng áp, 3m-1 đối với có động cơ diesel tăng áp, 1,5m-1 đối với ô tô đăng ký sau ngày 01/7/2008 và 0,7m-1 đối với ô tô diesel đạt Euro 6. Với các ô tô diesel hiện đại, phép đo độ khối không còn phù hợp do độ khối quá nhỏ nên hiện nay một số nước như Hà Lan, Đan Mạch bước đầu thay thế bằng phép đo số hạt trong khí thải ô tô diesel.

2. Hoa Kỳ

Việc kiểm soát khí thải ô tô đang lưu hành ở Mỹ được thực hiện tùy vào quy định của từng bang. Một số bang không yêu cầu kiểm tra định kỳ (Alaska, Arkansas, Florida, Kentucky...), một số bang chỉ yêu cầu kiểm tra an toàn kỹ thuật hoặc chỉ kiểm tra chất lượng khí thải (có thể chỉ ở một số hạt) (Tây Virginia, Colorado, North Carolina, Nevada, California...), một số bang kiểm tra cả an toàn kỹ thuật và chất lượng khí thải (New York, Massachusetts, Pennsylvania, New Hampshire, Vermont...). Thời gian kiểm định và chu trình thử cũng tùy thuộc từng bang, thông thường ô tô sau 6-7 năm sử dụng sẽ bắt đầu kiểm tra định kỳ 1-2 năm/lần, với các chu trình thử không tải thường, không tải nhanh, có tải theo chu trình (IM240) (đối với ô tô xăng), gia tốc tự do (ô tô diesel). Nhiều bang đã thực hiện việc kiểm tra hoạt động của hệ thống tự chuẩn đoán (OBD) trên ô tô trong kỳ kiểm định. Đồng thời, cơ quan quản lý (EPA) cũng thường xuyên lấy mẫu ngẫu nhiên ô tô đang lưu hành để đánh giá sự phù hợp về chất lượng khí thải trong thời gian sử dụng theo quy định.

3. Nhật Bản

Nhật Bản cũng kiểm soát chất lượng khí thải ô tô đang lưu hành định kỳ tại các cơ sở kiểm định đồng thời giám sát thực tế trên đường. Kiểm tra định kỳ thực hiện 2 năm 1 lần đối với ô tô cá nhân sau 3 năm sử dụng, xe tải dưới 8 tấn sau 2 năm sử dụng, thực hiện 1 năm 1 lần đối với xe tải trên 8 tấn. Đối với ô tô xăng ở

chế độ không tải thường, nồng độ CO và HC không vượt quá 1% và 300ppm, đối với ô tô diesel độ khói ở chế độ gia tốc tự do không vượt quá 20%.

4. Trung Quốc

Ở Trung Quốc, việc kiểm tra khí thải được thực hiện bởi các cơ sở thử nghiệm của nhà nước và tư nhân, tuy nhiên năng lực của các cơ sở tư nhân thường không đủ để kiểm tra đầy đủ các hạng mục. Quy định về thời gian kiểm tra định kỳ như sau: Ô tô con sau 6 năm sử dụng và xe con kinh doanh sau 5 năm sử dụng phải thực hiện kiểm tra khí thải 2 lần mỗi năm. Xe tải cá nhân dưới 10 năm sử dụng, kiểm tra hàng năm, hơn 10 năm sử dụng phải kiểm tra 6 tháng 1 lần. Xe tải kinh doanh dưới 5 năm sử dụng, kiểm tra hàng năm, hơn 5 năm sử dụng phải kiểm tra 6 tháng 1 lần. Bên cạnh việc đo HC, CO ở chế độ đo không tải (đối với ô tô xăng) và đo độ khói ở chế độ gia tốc tự do (đối với ô tô diesel), từ ngày 01/5/2019 bổ sung quy định kiểm soát khí thải ở các chế độ đo có tải trên băng thử (Thông tin tại Bảng 2) (giới hạn a áp dụng cho mọi loại xe, giới hạn b áp dụng cho xe đăng ký ở thành phố nhiều hơn 5 triệu xe). Ngoài ra, một số thành phố lớn ở Trung Quốc giám sát khí thải ô tô hạng nặng bằng hệ thống cảm biến trên đường, nếu nồng độ khí thải vượt quá giới hạn cho phép 2 lần trong 6 tháng thì phải thực hiện kiểm tra bảo dưỡng.

5. Hàn Quốc

Hàn Quốc kiểm soát khí thải từ ô tô đang lưu hành theo dạng định kỳ và dạng kiểm tra toàn diện tùy theo số năm sử dụng. Kiểm tra định kỳ thực hiện 2 năm 1 lần với ô tô con sau 4 năm sử dụng, từ 6 đến 12 tháng 1 lần đối với xe tải sau sử dụng 1-2 năm (tùy loại), thành phần kiểm soát gồm HC, CO, hệ số dư lượng không khí ở chế độ không tải đối với ô tô xăng, độ khói ở chế độ gia tốc tự do đối với ô tô diesel. Kiểm tra toàn diện thực hiện 2 năm 1 lần đối với ô tô con sau 6 năm sử dụng, mỗi năm 1 lần đối với xe tải sau sử dụng từ 3-4 năm, thành phần kiểm soát gồm HC, CO, NOx đối với ô tô xăng, độ khói và NOx đối với ô tô diesel ở chế độ có tải.

6. Đài Loan

Đài Loan kiểm soát chất lượng khí thải từ ô tô đang lưu hành bởi các Sở giao thông vận tải. Ô tô cá nhân dưới 5 năm sử dụng chưa phải đo khí thải khi tham gia giao thông, từ 5 năm đến 10 năm phải được kiểm tra hàng năm, trên 10 năm phải được kiểm tra 2 lần/năm. Mức giới hạn nồng độ khí thải được thắt chặt dần theo các năm. Đối với ô tô xăng, từ ngày 01/7/1987 áp dụng mức giới hạn CO 4,5%, HC 1200ppm, từ ngày 01/7/1990 CO 3,5%, HC 900ppm và từ ngày 01/8/1992 CO 1,2%, HC 220ppm ở chế độ không tải thường. Đối với ô tô diesel, độ khói được đo bằng giấy lọc với hai mức giới hạn tương ứng ở chế độ gia tốc tự do và toàn tải như sau: từ ngày 01/7/1988 là 2,8m-1 và 50%, từ ngày 01/7/1993 là 1,6m-1 và 40%, từ ngày 01/7/1999 là 1,2m-1 và 35%, từ ngày 01/10/2006 là 1,0m-1 và 30%, từ ngày 01/01/2012 là 0,6m-1 và 20%, từ ngày 01/01/2015 là 0,6m-1 (chế độ gia tốc tự do).

7. Các nước trong khu vực Đông Nam Á thực hiện kiểm soát khí thải ô tô đang lưu hành chủ yếu với các phương pháp đơn giản như ở chế độ không tải đối với ô tô xăng và gia tốc tự do đối với ô tô diesel.

a) Indonesia

Khuyến khích kiểm tra khí thải ô tô cá nhân tự nguyện (không bắt buộc) ở Jakarta 2 năm 1 lần, trong khi quy định đối với ô tô taxi và xe buýt 1 năm 2 lần sau 3 năm sử dụng, ô tô hạng nặng sau 1 năm sử dụng. Mức giới hạn CO 4,5%, HC 1200ppm với ô tô xăng, độ khối 50HSU đối với ô tô diesel. Một số nước áp dụng các mức giới hạn khí thải khác nhau dựa trên thời điểm đăng ký xe.

b) Singapore

Quy định ô tô cá nhân sau 3 năm sử dụng phải kiểm tra khí thải 2 năm 1 lần, sau 10 năm sử dụng phải kiểm tra hàng năm, xe tải dưới 10 năm sử dụng phải kiểm tra mỗi năm 1 lần, trên 10 năm sử dụng kiểm tra 6 tháng 1 lần. Đối với ô tô xăng, Singapore áp dụng mức giới hạn ở chế độ không tải thường CO 6,0%, HC 1200ppm cho xe đăng ký trước ngày 01/10/1986, CO 4,5% cho xe đăng ký từ ngày 01/10/1986 đến trước ngày 01/7/1992, CO 3,5% cho xe đăng ký từ ngày 01/7/1992 đến trước ngày 01/01/2001 (giới hạn HC giữ nguyên), CO 1,0%, HC 300ppm cho xe đăng ký từ ngày 01/01/2001 đến trước ngày 01/4/2014 và CO 0,5%, không quy định HC từ ngày 01/4/2014; chế độ không tải nhanh chỉ áp dụng cho xe đăng ký từ ngày 01/4/2014 với mức giới hạn CO 0,3%, HC 200ppm và hệ số dư lượng không khí lambda từ 0,97-1,03. Đối với ô tô diesel, độ khối giới hạn 40 HSU ở chế độ gia tốc tự do.

c) Thái Lan

Tương tự, ở Thái Lan ô tô cá nhân sau 7 năm sử dụng phải kiểm tra khí thải định kỳ hàng năm, ô tô xăng đăng ký trước ngày 01/11/1993 mức giới hạn ở chế độ không tải thường CO 4,5%, HC 600ppm, xe đăng ký từ ngày 01/11/1993 CO 1,5%, HC 200ppm, xe đăng ký từ ngày 01/01/2007 CO 0,5%, HC 100ppm. Đối với ô tô diesel, độ khối giới hạn 45% ở chế độ gia tốc tự do và 35% ở chế độ toàn tải. Thủ đô Bangkok cũng thực hiện việc giám sát chất lượng khí thải ô tô trên đường.