

Số: /TTr-MT

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

DỰ THẢO  
4.2025

## TỜ TRÌNH

### Ban hành Thông tư của Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp và Môi trường ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam

Kính trình: Bộ trưởng Đỗ Đức Duy

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Cục Môi trường kính trình Bộ trưởng dự thảo Thông tư ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia (QCVN) về khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành (sau đây gọi tắt là dự thảo Thông tư) như sau:

#### I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH THÔNG TƯ:

##### 1. Cơ sở chính trị, pháp lý

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.

Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 (Luật BVMT) quy định trách nhiệm của Bộ Tài nguyên và Môi trường (nay là Bộ Nông nghiệp và Môi trường):

- Tại điểm b Khoản 2 Điều 97 quy định nhóm quy chuẩn kỹ thuật môi trường về chất thải bao gồm: Nhóm quy chuẩn kỹ thuật môi trường về khí thải của hoạt động sản xuất, kinh doanh, dịch vụ và khí thải của phương tiện giao thông vận tải.

- Điểm a Khoản 2 Điều 102 quy định Bộ Tài nguyên và Môi trường (Bộ TN&MT) có trách nhiệm xây dựng và ban hành quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia.

- Điểm b Khoản 2 Điều 102 quy định trách nhiệm của Bộ Tài nguyên và Môi trường (Bộ TN&MT): “Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ ban hành lộ trình áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu hành ở Việt Nam.”

Thực hiện quy định của Luật BVMT, Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường đã ban hành:

- Quyết định 461/QĐ-BTNMT ngày 17/3/2021 về Kế hoạch của Bộ Tài nguyên và Môi trường thực hiện Chỉ thị số 03/CT-TTg ngày 18 tháng 01 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường kiểm soát ô nhiễm môi trường không khí, trong đó giao Tổng cục Môi trường (nay là Cục Môi trường) nhiệm vụ *“Hoàn thiện hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn quốc gia về môi trường đối với khí thải phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu hành ở Việt Nam”*.

- Quyết định số 1779/QĐ-BTNMT ngày 17 tháng 9 năm 2021 về việc phê duyệt điều chỉnh Kế hoạch xây dựng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường giai đoạn 2020 – 2022.

- Quyết định số 1463/QĐ-BTNMT ngày 02/6/2023 về việc phê duyệt điều chỉnh Danh mục và phân công đơn vị xây dựng văn bản pháp luật do Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, trong đó có Thông tư ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia (QCVN) về khí thải phương tiện ô tô đang lưu hành.

Ngày 13/3/2025, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà đã chủ trì buổi họp về việc xây dựng và trình ban hành quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành, tham dự buổi họp có đại diện Lãnh đạo các Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Xây dựng, Bộ Tư pháp, Bộ Công an và Bộ Nông nghiệp và Môi trường. Ngày 17/3/2025, Văn phòng Chính phủ đã có Thông báo số 111/TB-VPCP thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà tại cuộc họp về xây dựng QCVN về khí thải phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đang lưu hành. Trong đó, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà đã giao Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng, ban hành các quy định về kiểm soát khí thải phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu mới, Bộ Nông nghiệp và Môi trường chủ trì xây dựng, ban hành các quy định về kiểm soát khí thải phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đang lưu hành và giao Bộ Nông nghiệp và Môi trường khẩn trương hoàn thiện để ban hành.

Trước khi Luật BVMT được ban hành, để kiểm soát khí thải phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; hạn chế mức độ gia tăng ô nhiễm không khí, từng bước cải thiện, nâng cao chất lượng môi trường không khí nói chung, môi trường không khí các đô thị nói riêng, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành:

- 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;

- Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/9/2011 của Thủ tướng Chính phủ quy định về lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh có lắp động cơ nhiệt sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới.

Bên cạnh đó, thực hiện Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, các văn bản quy phạm pháp luật đã được ban hành:

- Nghị định số 166/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới; tổ chức hoạt động của cơ sở đăng kiểm; niên hạn sử dụng của xe cơ giới;

- Thông tư số 47/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự, thủ tục kiểm định, miễn kiểm định lần đầu cho xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; trình tự, thủ tục chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới cải tạo, xe máy chuyên dùng cải tạo; trình tự, thủ tục kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy.

- Thông tư số 46/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự, thủ tục cấp mới, cấp lại, tạm đình chỉ hoạt động, thu hồi giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động kiểm định xe cơ giới của cơ sở đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy;

- Thông tư số 50/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia cơ sở vật chất kỹ thuật và vị trí cơ sở đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở bảo hành, bảo dưỡng xe cơ giới.

Như vậy, căn cứ vào điểm b khoản 2 Điều 97, điểm a khoản 2 Điều 102 Luật BVMT 2020, Bộ Nông nghiệp và Môi trường xây dựng và ban hành quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải của xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam là hoàn toàn phù hợp với quy định pháp luật, đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất.

## **2. Cơ sở thực tiễn**

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. Một trong nguyên nhân chính gây ô nhiễm môi trường không khí là do hoạt động giao thông vận tải, trong đó có hoạt động của các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đang lưu hành.

Ô nhiễm không khí từ hoạt động giao thông vận tải bao gồm cả bụi đường và khí thải từ số lượng lớn các phương tiện cơ giới tham gia giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, trong đó có nhiều phương tiện cũ không đảm bảo tiêu chuẩn khí thải, niên hạn để lưu thông trong thành phố. Thực tiễn chỉ ra, việc thường xuyên tắc nghẽn giao thông (do mật độ phương tiện quá cao) cũng làm tăng khí thải lên nhiều lần vào giờ cao điểm. Theo nghiên cứu của Ngân hàng thế giới năm 2021, 36% đóng góp ô nhiễm không khí thành phố Hà Nội từ nguồn bụi đường (năm 2019) và số liệu này năm 2015 là 23% (cao nhất trong tỷ lệ đóng góp các nguồn ô nhiễm); đối với phát thải PM<sub>2.5</sub> từ nguồn phương tiện giao thông đường bộ chiếm 20% (năm 2019).

Kết quả nghiên cứu khoa học của một số chuyên gia môi trường tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh cho thấy tỷ lệ ô nhiễm bụi từ hoạt động giao thông vận tải dao động trong khoảng từ 40% đến 60% (giai đoạn 2022-2025). Chất ô nhiễm không khí quan trọng cần tập trung kiểm soát là Cacbon monoxit (CO) và các hydrocacbon (HC). Một số HC như benzen, toluen, xylen... có ảnh hưởng lớn tới sức khỏe thậm chí gây ra rủi ro ung thư (benzen). Ngoài ra HC còn là tiền chất

đóng góp vào sự hình thành  $O_3$  và bụi mịn. Việc kiểm soát phát thải trong giao thông bao gồm việc kiểm soát dựa vào tiêu chuẩn/quy chuẩn xả thải hay kiểm soát dựa vào tiêu chuẩn/quy chuẩn chất lượng nhiên liệu.

Tắc đường là nguyên nhân dẫn đến khí thải từ số lượng lớn các phương tiện cơ giới tham gia giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, trong đó có nhiều phương tiện cũ không đảm bảo tiêu chuẩn khí thải, niên hạn để lưu thông trong thành phố cũng đồng loạt gia tăng.

Từ năm 2009 đến 2023, số phương tiện giao thông tăng chủ yếu là phương tiện cá nhân, trung bình mỗi năm sự gia tăng số lượng phương tiện giao thông khoảng 10% đến 15%, tăng nhanh tại các thành phố như thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng. Tính đến 12/2023 số phương tiện đã được đăng ký, quản lý toàn quốc được nâng lên 74.343.176 xe mô tô (thông tin tại Báo cáo Chính phủ số 164/BC-CP ngày 17/4/2024).

Theo thông tin do Bộ Công an cung cấp tính từ ngày 01/01/2021 đến 30/6/2024 số lượng xe mô tô đăng ký mới do Bộ Công an quản lý là 10.568.119 xe, cụ thể: năm 2021 đăng ký mới 2.802.871 xe; năm 2022 đăng ký mới 3.527.451 xe; năm 2023 đăng ký mới 2.825.387 xe; 6 tháng đầu năm 2024 đăng ký mới 1.412.410 xe.

Số lượng xe mô tô, xe gắn máy đang tham gia lưu hành là rất lớn. Tuy nhiên hiện tại chưa có QCVN đối với khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang 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 xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã phối hợp với các Bộ có liên quan (Bộ Xây dựng, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Công Thương, Bộ Tài chính, Bộ Công an), Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM)) để thực hiện nghiên cứu, đánh giá đối với từng lộ trình áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải của phương tiện giao thông đã được ban hành và có đề xuất kiến nghị đối với từng đối tượng phương tiện giao thông. Trong đó việc rà soát, ban hành quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành là một phần quan trọng, liên hệ chặt chẽ với việc xây dựng, đề xuất lộ trình áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải của phương tiện giao thông.

## **II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG THÔNG TƯ:**

### **1. Mục đích:**

Dự thảo Thông tư được ban hành bảo đảm sự phù hợp, đồng bộ với Luật Bảo vệ môi trường, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và các văn bản quy định chi tiết Luật Bảo vệ môi trường, phù hợp với yêu cầu thực tiễn, nâng cao hiệu quả bảo vệ môi trường nước mặt nói riêng và bảo vệ môi trường nói chung.

## **2. Quan điểm xây dựng:**

a) Bảo đảm phù hợp Luật Bảo vệ môi trường, các luật khác có liên quan, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước; bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ với các văn bản pháp luật khác trong hệ thống pháp luật hiện hành.

b) Bảo đảm phù hợp với sự phát triển kinh tế - xã hội.

c) Xây dựng các quy định bảo đảm tính đầy đủ, chi tiết, có tính khả thi để triển khai thi hành.

## **III. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG:**

### **1. Phạm vi điều chỉnh:**

Ban hành kèm theo Thông tư này Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành ở Việt Nam.

### **2. Đối tượng áp dụng:**

Dự thảo Thông tư áp dụng đối với các cơ quan, tổ chức và cá nhân có hoạt động liên quan đến phương tiện xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành tại Việt Nam (không áp dụng đối với các loại xe mô tô, xe gắn máy, xe máy chuyên dùng của quân đội, công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh do Bộ Quốc phòng và Bộ Công an quy định).

## **IV. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG THÔNG TƯ:**

Thực hiện chương trình ban hành văn bản quy phạm pháp luật thuộc phạm vi quản lý nhà nước của Bộ Tài nguyên và Môi trường và Chương trình công tác của Chính phủ năm 2025, Cục Môi trường được giao chủ trì xây dựng dự thảo Thông tư, cụ thể như sau:

- Ngày 25/10/2024, Thứ trưởng Lê Công Thành đã ký Quyết định số 3430/QĐ-BTNMT việc thành lập Tổ soạn thảo Thông tư ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành.

- Cục Môi trường đã phối hợp với Viện Cơ khí Động lực, Đại học Bách khoa Hà Nội tổ chức khảo sát thực tế việc đo khí thải phương tiện ô tô; nghiên cứu, rà soát kinh nghiệm quốc tế (các nước Đài Loan, Trung Quốc, Singapore, Thái Lan, Châu Âu...).

- Cục Môi trường đã tiến hành các cuộc họp tổ soạn thảo và chuyên gia xây dựng dự thảo QCVN.

- Về việc lấy ý kiến rộng rãi, dự thảo Quy chuẩn đã được gửi lấy ý kiến các đơn vị liên quan theo quy định gồm có:

+ Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã gửi Công văn số ...../BNNT-MT ngày .../4/2025 để lấy ý kiến rộng rãi dự thảo Quy chuẩn trên Cổng thông tin điện tử Chính phủ. Cổng Thông tin điện tử Chính phủ đã có Công văn số ..../TTĐT-DLĐT ngày .../..../2025 gửi Bộ Nông nghiệp và Môi trường thông báo sau 60 ngày đăng tải.

+ Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã gửi Công văn số .../BNNMT-MT ngày .../.../2025 để lấy ý kiến đóng góp của các bộ, ngành, ủy ban nhân dân các tỉnh/thành phố trực thuộc Trung ương, VCCI và Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam.

- Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã hoàn thiện dự thảo Thông tư và đã gửi Bộ Khoa học và Công nghệ để thẩm định tại Công văn số ...../BNNMT-KHCN ngày .../.../2025.

- Ngày .../.../2025, Bộ Khoa học và Công nghệ đã tổ chức Hội đồng thẩm định hồ sơ dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải phương tiện xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành.

- Ngày .../.../2025, Bộ Nông nghiệp và Môi trường có Công nghệ công văn số ...../BNNMT-MT gửi Bộ Khoa học và đề nghị khẩn trương thẩm định QCVN về khí thải phương tiện mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam để ban hành.

- Ngày ...../...../2025, Bộ Khoa học và Công nghệ đã có Công văn số ....../BKHCN-TĐC về việc thẩm định dự thảo QCVN khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

Quá trình xây dựng và thẩm định dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam đã được Cục Môi trường và Tổ soạn thảo thực hiện đầy đủ theo trình tự, thủ tục quy định tại Điều 32 Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật; Nghị định số 127/2007/NĐ-CP ngày 01/8/2007 của Chính phủ hướng dẫn chi tiết thi hành một số điều của Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật; Khoản 1 Mục IV Thông tư số 23/2007/TT-BKHCN ngày 28/9/2007 của Bộ Khoa học và Công nghệ hướng dẫn xây dựng, thẩm định và ban hành quy chuẩn kỹ thuật.

## **V. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA THÔNG TƯ:**

Cục Môi trường báo cáo và kiến nghị ban hành 01 Thông tư riêng kèm theo Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

### **1. Kết cấu và nội dung cơ bản của dự thảo Thông tư ban hành QCVN như sau:**

1.1. Phần căn cứ pháp lý: Căn cứ pháp lý của Thông tư bao gồm Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật, Luật Bảo vệ môi trường và các Nghị định quy định chi tiết thi hành.

1.2. Phạm vi ban hành (Điều 1): Ban hành kèm theo Thông tư là Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia.

1.3. Hiệu lực thi hành (Điều 2): Quy định về ngày có hiệu lực thi hành của Thông tư.

1.4 Tổ chức thực hiện (Điều 3): Quy định về trách nhiệm của Bộ, các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này.

## **2. Kết cấu và nội dung cơ bản của từng dự thảo QCVN như sau:**

2.1. Quy định chung: Bao gồm các nội dung về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, giải thích từ ngữ.

2.2. Quy định kỹ thuật: Quy định giá trị giới hạn tối đa cho phép của các thông số CO, HC của xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành;

2.3. Phương pháp đo: Quy định về Phương pháp đo các thông số khí thải đối với phương tiện mô tô, xe gắn máy; Yêu cầu về thiết bị đo trong kiểm tra khí thải.

2.4. Quy định quản lý: Quy định việc áp dụng các mức khí thải theo quy định; Việc kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành tại Việt Nam phải được thực hiện bởi đơn vị được chứng nhận đủ điều kiện kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy thuộc trách nhiệm quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng.

2.5. Tổ chức thực hiện: Quy định về tổ chức thực hiện QCVN.

## **3. Về số hiệu của QCVN:**

Cục Môi trường đề xuất lấy số hiệu của QCVN mới là **QCVN 03:2025/BNNMT**.

## **4. Các vấn đề khác:**

a) Tính tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên: Dự thảo Thông tư không có nội dung liên quan đến các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên.

b) Về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới: dự thảo Thông tư không có quy định tạo ra sự phân biệt về giới.

## **VI. TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN GÓP Ý, Ý KIẾN THẨM ĐỊNH**

### **1. Ý kiến góp ý của các Bộ, ngành, địa phương và các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan**

Cục Môi trường đã tổng hợp ý kiến góp ý của các bộ, ngành, địa phương, cá nhân, tổ chức có liên quan thông qua các cuộc họp Tổ soạn thảo, cuộc họp lấy ý kiến các chuyên gia; 01 hội thảo quốc gia (khu vực phía Bắc) để lấy ý kiến của các Bộ, ngành, địa phương, hiệp hội, các viện nghiên cứu, trung tâm nghiên cứu, trường đại học và cộng đồng doanh nghiệp; ý kiến góp ý của tổ chức, cá nhân thông qua việc đăng tải lấy ý kiến trên Cổng Thông tin điện tử của Chính phủ và của Bộ Nông nghiệp và Môi trường.

Cục Môi trường đã nhận được ý kiến góp ý của .... cơ quan, đơn vị (... Bộ, cơ quan ngang Bộ; .../63 Ủy ban nhân dân, Sở Nông nghiệp và Môi trường các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; **VCCI** và Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam; các đơn vị trực thuộc Bộ Nông nghiệp và Môi trường) đối với dự thảo QCVN nêu trên.

Chi tiết việc tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý của các Bộ, ngành, địa phương và các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đã được tổng hợp, báo cáo trong

quá trình gửi Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định theo đúng quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật.

## **2. Ý kiến thẩm định của Bộ Khoa học và Công nghệ**

- Đối với các nội dung kỹ thuật (phương pháp đo, giá trị, thể thức):...
- Đối với nội dung yêu cầu cần có đánh giá tác động:...

## **VII. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH**

Về điều kiện đảm bảo về nguồn nhân lực, tài chính để đảm bảo thi hành Thông tư: Việc đo kiểm khí thải xe mô tô, xe gắn máy được quy định tại Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (2024).

Đo kiểm khí thải xe mô tô, xe gắn máy là nội dung mới được quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, do đó áp dụng các quy định tại Nghị định, thông tư nêu trên, các tổ chức, cơ sở đo kiểm khí thải xe mô tô, xe gắn máy sẽ dần dần được hình thành.

Theo số liệu của Cục Đăng kiểm ước tính, đến năm 2028 trên cả nước cần có khoảng 5.000 tổ chức, cơ sở hoạt động kiểm tra, kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy mới có thể đảm bảo việc đo kiểm khoảng 70 triệu xe trên cả nước.

## **VIII. NHỮNG VẤN ĐỀ XIN Ý KIẾN (Sẽ bổ sung nếu có)**

Trên đây là Tờ trình về Thông tư ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia (QCVN) về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam, Cục Môi trường kính trình Bộ trưởng xem xét, quyết định./.

(Xin gửi kèm theo Tờ trình này: (1) Dự thảo Thông tư đã được chỉnh lý sau khi có ý kiến thẩm định; (2) Báo cáo thẩm định; báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định; (3) Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến của cơ quan, tổ chức, cá nhân; (4) Báo cáo thuyết minh xây dựng QCVN); (5) Báo cáo quá trình xây dựng Thông tư.

### **Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thứ trưởng Lê Công Thành (để báo cáo);
- Vụ Pháp chế, Vụ KH&CN;
- Lưu: VT, MT.

**CỤC TRƯỞNG**

**Hoàng Văn Thúc**