

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 mô tô, xe gắn máy
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

Hiện nay, trên thế giới, nhiều quốc gia đã có sự chuyển biến mạnh mẽ đối với các chính sách môi trường trong đó việc tăng cường quản lý phát thải từ phương tiện giao thông cơ giới cũng được chú trọng¹. Các quy chuẩn kỹ thuật về khí thải không chỉ áp dụng riêng đối với ô tô, mà còn được mở rộng sang xe mô tô và xe gắn máy, nhằm kiểm soát chặt chẽ và giảm thiểu lượng phát thải từ hoạt động giao thông vận tải. Bên cạnh đó, nhiều quốc gia không ngừng nghiên cứu, xây dựng và hoàn thiện các quy định khí thải theo hướng ngày càng nghiêm ngặt hơn. Điều này thể hiện rõ mức độ quan tâm của các quốc gia trên thế giới đối với việc kiểm soát ô nhiễm không khí từ hoạt động giao thông vận tải nhằm thực hiện công tác bảo vệ môi trường một cách toàn diện và hướng tới bảo vệ sức khỏe cộng đồng.

Các hiệp định quốc tế như Công ước khung của Liên Hợp Quốc về biến đổi khí hậu (UNFCCC) đã xác lập một khuôn khổ chung cho các nỗ lực chống biến đổi khí hậu và Thỏa thuận Paris (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 COP26²) đã tạo động lực cho các quốc gia tham gia cam kết giảm phát thải khí nhà kính đã phản ánh nhận thức rõ ràng, nỗ lực hướng tới phát triển bền vững. Những cam kết này đã thúc đẩy quá trình hoàn thiện, điều chỉnh và bổ sung các chính sách quản lý khí thải để phù hợp với xu thế toàn cầu và thực hiện các cam kết quốc tế.

¹ Ví dụ: các tiêu chuẩn Euro (Euro I – Euro VI) đã được áp dụng rộng rãi tại châu Âu, ảnh hưởng lớn đến việc thiết kế và sản xuất xe cơ giới cũng như giảm thiểu phát thải từ nguồn giao thông vận tải.

² Về giảm phát thải khí nhà kính, hiện đã có 147 quốc gia – chiếm gần 90% tổng lượng phát thải khí nhà kính toàn cầu và hơn 90% GDP thế giới – cam kết đưa mức phát thải ròng về “0” vào khoảng giữa thế kỷ này. Bên cạnh đó, 103 quốc gia, đại diện cho khoảng 40% lượng phát thải mê-tan toàn cầu, đã tham gia Cam kết toàn cầu về việc cắt giảm 30% lượng phát thải mê-tan vào năm 2030 so với mức của năm 2020. Đồng thời, 141 quốc gia, sở hữu 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 cũng đã ký Tuyên bố toàn cầu về chuyển đổi từ điện than sang năng lượng sạch, trong khi 25 quốc gia cùng với một số định chế tài chính quốc tế cam kết sẽ chấm dứt hỗ trợ cho các dự án năng lượng sử dụng nhiên liệu hóa thạch kể từ cuối năm 2022.

Nhằm giảm tác động tiêu cực của khí thải từ xe mô tô, xe gắn máy trong quá trình sử dụng tới môi trường không khí gây ảnh hưởng tới sức khỏe người dân, thực hiện các cam kết quốc tế và biến đổi khí hậu, nhiều quốc gia trên thế giới như Trung Quốc, Đài Loan, Thái Lan, Ấn Độ, Indonesia... đã đưa ra nhiều giải pháp như có lộ trình phát triển hệ thống giao thông để giảm di chuyển không cần thiết, giảm tiêu hao nhiên liệu trên một đơn vị hành trình di chuyển, sử dụng nhiên liệu sạch, nhiên liệu thay thế, kiểm soát khí thải đang lưu hành, song song với các giải pháp ở trên, giải pháp kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành là giải pháp phù hợp mang lại hiệu quả cao. Việc kiểm soát khí thải được thực hiện thông qua quy định về định kỳ kiểm tra khí thải không tải (Idling). Qua đó xe mô tô, xe gắn máy nếu không đáp ứng được tiêu chuẩn khí thải CO và HC thì phải bảo dưỡng, thay thế phụ tùng hoặc dừng sử dụng.

Lộ trình và quy định đối với khí thải xe máy giữ vai trò quan trọng trong việc bảo vệ môi trường và cải thiện chất lượng không khí đặc biệt đối với các quốc gia có số lượng lớn, tỷ lệ xe máy chiếm trọng số ví dụ như: Nhật Bản là một trong những quốc gia tiên phong trong việc kiểm soát khí thải từ xe máy. Tiêu chuẩn khí thải tại Nhật Bản do Bộ Đất đai, cơ sở hạ tầng, giao thông và du lịch Nhật Bản (Bộ MLIT) quản lý và tương tự như tiêu chuẩn Euro, được chia thành nhiều giai đoạn với mức độ nghiêm ngặt tăng dần; Ấn Độ là một trong quốc gia có số lượng xe máy lớn nhất thế giới, để kiểm soát khí thải từ xe máy, chính phủ Ấn Độ đã áp dụng tiêu chuẩn khí thải Bharat Stage,...

Có quy định và lộ trình áp dụng đối với khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành là một biện pháp quan trọng trong việc bảo vệ môi trường và cải thiện chất lượng không khí. Mặc Dù mỗi quốc gia có áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn và quy định riêng, nhưng mục tiêu chủ đạo hướng tới vẫn là kiểm soát, giảm thiểu khí thải từ xe mô tô, xe gắn máy và thúc đẩy sự phát triển bền vững. Tuy nhiên cách thức quản lý và mức độ nghiêm ngặt khác nhau tùy vào điều kiện thực tế về bối cảnh chính trị, kinh tế - xã hội – môi trường của từng quốc gia (*chi tiết tại Phụ lục kèm theo Báo cáo*).

1.2. Bối cảnh trong nước

a) Yếu tố Chính trị

Việt Nam đang bước vào *kỷ nguyên vươn mình của dân tộc*, các lĩnh vực văn hóa, xã hội, môi trường cần được chú trọng, bảo đảm hài hòa với phát triển kinh tế. Bên cạnh những nỗ lực trong phát triển kinh tế - xã hội, thời gian qua Việt Nam đã khẳng định quyết tâm bảo vệ môi trường nói chung và nâng cao chất lượng không khí nói riêng thông qua việc xây dựng, ban hành các chính sách và chương trình hành động. Quản lý môi trường không khí là vấn đề có tính liên ngành, liên lĩnh vực, đòi hỏi sự thống nhất trong chỉ đạo, đồng bộ trong phối hợp thực hiện. Thời gian qua, Đảng, Nhà nước đã rất quan tâm và chỉ đạo quyết liệt về vấn đề này³.

³ Thông Báo 153/TB-VPCP ngày 03/4/2025 của Văn phòng Chính phủ về việc thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà tại cuộc họp về các giải pháp toàn diện và cấp bách về xử lý ô nhiễm môi trường không khí tại các thành phố lớn

Điều này phản ánh qua các chỉ đạo sát sao 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 Minh⁴.

Yếu tố chính trị không đơn thuần là tạo động lực thúc đẩy quá trình xây dựng và ban hành chính sách mà còn đóng vai trò quan trọng trong việc thực thi đảm bảo tính nhất quán và kết quả trong việc triển khai thực hiện thông qua việc huy động nguồn lực, giao trách nhiệm cho các cơ quan quản lý. Trong bối cảnh xây dựng lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải đối với mô tô, xe gắn máy lưu hành tại Việt Nam, vai trò của hệ thống chính trị càng trở nên thiết yếu trong việc dẫn dắt, điều phối và bảo đảm sự phối hợp liên ngành giữa các cơ quan quản lý đạt hiệu quả. 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 đang nỗ lực vừa làm, vừa rút kinh nghiệm, vừa phải xem xét và kịp thời điều chỉnh để phù hợp thực tiễn theo chỉ đạo của Chính Phủ, trên tinh thần “*Vừa chạy vừa xếp hàng*”, “*Ăn tranh thủ ngủ khẩn trương, làm ngày không đủ tranh thủ làm đêm*” để sớm ban hành QCVN và lộ trình áp dụng đối với khí thải xe máy lưu hành tại Việt Nam.

Việt Nam đang tích cực, chủ động triển khai một cách bài bản các cam kết quốc tế, đặc biệt là các cam kết kể từ COP26 (tại COP26 Việt Nam đã cam kết, uyên bố đạt mức phát thải ròng bằng “0” vào 2050). Qua đó thể hiện quyết tâm mạnh mẽ trong việc chuyển đổi sang nền kinh tế xanh và bền vững, khẳng định về ý chí và trách nhiệm của Việt Nam trong cộng đồng quốc tế, hướng tới một tương lai xanh, bền vững.

Ngay sau COP26, Việt Nam đã khẩn trương cụ thể hóa, bắt tay thực hiện ngay những cam kết của mình trước cộng đồng quốc tế. Thực hiện các chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Trưởng Ban chỉ đạo, các thành viên Ban Chỉ đạo đã chủ động thực hiện công việc được phân công. Các bộ, ngành và địa phương đã có một số kết quả quan trọng⁵. Với vai trò là cơ quan thường trực của Ban Chỉ đạo, Bộ Tài nguyên và Môi trường (nay là Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã nỗ lực triển khai các nhiệm vụ và đã đạt được một số kết quả quan trọng. Cụ thể, Bộ TN&MT đã trình Chính phủ ban hành Đề án về những nhiệm vụ, giải pháp triển khai kết quả Hội nghị COP26; Chiến lược quốc gia về biến đổi khí hậu giai đoạn đến năm 2050.

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 xe mô tô, xe gắn máy lưu hành tại Việt Nam, cụ thể:

⁴ Thông báo 111/TB-VPCP ngày 17/3/2025 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.

⁵ Trong đó nổi bật là việc hoàn thiện Quy hoạch phát triển điện lực quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045; xây dựng Đề án về những nhiệm vụ, giải pháp triển khai kết quả Hội nghị COP26; Chiến lược Quốc gia về biến đổi khí hậu giai đoạn đến năm 2050; Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí carbon và khí methane của ngành giao thông vận tải; Kế hoạch hành động quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021-2030; Kế hoạch hành động giảm phát thải khí mê tan đến năm 2030.

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; Quyết định số 909/QĐ-TTg ngày 17/6/2010 phê duyệt đề án “Kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông tại các tỉnh, thành phố”.

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 đường bộ đang lưu hành.

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).

Thực hiện Quyết định số 909/QĐ-TTg, Bộ Giao thông vận tải cho rằng việc kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông cần gắn với quy định về kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy, tuy nhiên nội dung này chưa được quy định trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Vì vậy, ngày 19/01/2017, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 566/VPCP-CN chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải tiếp tục nghiên cứu quy định về áp dụng tiêu chuẩn khí thải và quy định về kiểm định khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy trong quá trình xây dựng Luật Giao thông đường bộ sửa đổi. Để đảm bảo đủ căn cứ pháp lý chặt chẽ để xây dựng QCVN khí thải xe mô tô, xe gắn máy tại kỳ họp thứ 7 ngày 27/6/2024 Quốc hội

khóa XV đã thông qua Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025, cụ thể tại khoản 2 Điều 42 quy định “*Việc kiểm định đối với xe mô tô, xe gắn máy chỉ thực hiện kiểm định khí thải*”.

Hiện nay, quy trình, thủ tục kiểm định khí thải xe máy sẽ được thực hiện theo quy định tại Thông tư 47/2024/TT-BGTVT⁶. Ngoài ra, không chỉ quy định thủ tục, Nghị định 168/2024/NĐ-CP⁷ đã quy định xử phạt với hành vi không kiểm định khí thải xe máy. Do đó 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.

c) Yếu tố Kinh tế - Xã hội – Môi trường

Quý I năm 2025 đã đi qua trong bối cảnh tình hình thế giới có những diễn biến phức tạp, khó lường; căng thẳng thương mại leo thang, tác động đến hoạt động xuất, nhập khẩu của các quốc gia trên thế giới, gây nguy cơ đứt gãy chuỗi sản xuất, cung ứng. Bên cạnh đó, thiên tai, biến đổi khí hậu gây hậu quả nghiêm trọng; nguy cơ về an ninh năng lượng, an ninh lương thực, an ninh mạng... gia tăng. Việt Nam là quốc gia đang phát triển, quy mô kinh tế còn khiêm tốn, xuất phát điểm thấp, độ mở cao, do đó, những biến động trên thế giới đều có thể ảnh hưởng đến nền kinh tế nước ta.

Theo nguồn trang Thông tin điện tử Cục Thống kê, tình hình kinh tế xã – xã hội Năm 2025, kết quả tình hình kinh tế – xã hội tháng sau tốt hơn tháng trước, quý I/2025 tốt hơn cùng kỳ năm trước trên hầu hết các lĩnh vực là thành quả ban đầu của những nỗ lực bền bỉ của cả hệ thống chính trị, sự chỉ đạo, điều hành quyết liệt, linh hoạt và hiệu quả của Chính phủ, sự chung tay của các Bộ, ngành, địa phương trong triển khai các giải pháp nhằm tháo gỡ khó khăn, tạo điều kiện thuận lợi của các thành phần trong nền kinh tế phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh. Việc Việt Nam tăng trưởng thuộc nhóm cao trong khu vực và quốc tế là tín hiệu đáng mừng trong bối cảnh hiện nay.

Tổng sản phẩm trong nước (GDP) quý I năm 2025 tăng 6,93%, trong đó: Khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản tăng 3,74%, đóng góp 0,43 điểm phần trăm vào mức tăng tổng giá trị tăng thêm toàn nền kinh tế; Khu vực công nghiệp và xây dựng tăng 7,42 phần trăm, đóng góp 2,87 điểm phần trăm; Khu vực dịch vụ tăng 7,70%, đóng góp 3,83 điểm phần trăm

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. Kể từ năm 2019 đến nay, mặc dù tốc độ tăng dân số của Việt Nam giảm do mức sinh giảm nhưng quy mô dân số vẫn duy trì trạng thái ổn

⁶ Thông tư số 47/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) 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

⁷ Nghị định 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe.

định, bình quân mỗi năm tăng khoảng gần 1 triệu người. 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 ngày⁸) 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”⁹, 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 hấp¹⁰.

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%.

⁸ "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.

⁹ Chỉ số AQI dao động từ 200 đến dưới 300;

¹⁰ 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.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

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

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

- *Thứ hai*, thiết lập cơ sở pháp lý để kiểm soát khí thải đối với mô tô, xe gắn máy lưu hành tiến 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*, giảm thiểu và hạn chế phát thải từ phương tiện cơ giới cá nhân, góp phần cải thiện chất lượng không khí trên cả nước, đặc biệt tại các đô thị lớn. (chịu nhiều tác động ô nhiễm từ hoạt động giao thông vận tải do có số lượng và mật độ xe mô tô, xe gắn máy lưu hành cao).

- *Thứ tư*, từng bước loại bỏ phương tiện cũ nát, lạc hậu, không đáp ứng yêu cầu về khí thải, cùng với đó thúc đẩy chuyển đổi phương tiện sạch hơn, phương tiện thân thiện với môi trường.

- *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.

- *Thứ sáu*, góp phần thực hiện cam kết quốc tế của Việt Nam về bảo vệ môi trường, giảm phát thải khí nhà kính.

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 mô tô, xe máy đang lưu hành là một trong những nguyên nhân góp phần gây ô nhiễm không khí.

- Theo thông tin từ Bộ Y tế, tiếp xúc với các chất ô nhiễm trong không khí làm tăng nguy cơ mắc các bệnh viêm đường hô hấp cấp, viêm phổi tắc nghẽn mãn tính, hen suyễn, các bệnh tim mạch và đột quỵ. Ngoài ra có thể gây tổn thương da, các bệnh về mắt, tác động đến hệ thần kinh, hệ miễn dịch, ảnh hưởng đến sức khỏe tâm thần nhất là nhóm người nhạy cảm.

- Trong thời gian qua, tại một số thành phố lớn của nước ta đã xảy ra tình trạng ô nhiễm không khí, có nguy cơ gây ảnh hưởng đến sức khỏe người dân trong cộng đồng. Ngành y tế đã liên tục có những cảnh báo, chỉ đạo các đơn vị chủ động hướng dẫn người dân phòng người, bảo vệ sức khỏe trước tình hình ô nhiễm không khí¹¹.

¹¹ Ngày 15/01/2024, Bộ Y tế, Cục Quản lý Môi trường y tế ban hành Công văn 12/MT-SKHC năm 2024 nhằm tăng cường khuyến cáo cộng đồng các biện pháp bảo vệ sức khỏe trước ảnh hưởng của ô nhiễm không khí.

b) Mức độ 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 và có chiều hướng gia tăng.

- Hiện nay, Việt Nam là một trong các quốc gia có số lượng xe máy và tỷ lệ sở hữu xe máy cao nhất trên thế giới, đặc biệt tại các đô thị lớn có số lượng và mật độ xe lớn¹² tỉ lệ thuận với nguy cơ ùn tắc và tích tụ, mức độ 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 lớn¹³.

- 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) Chưa có quy định khí thải hiện hành đáp ứng yêu cầu bảo vệ môi trường

- Hiện nay, chỉ có TCVN 6438:2018 là tiêu chuẩn quy định các mức giới hạn tối đa cho phép của khí thải xe mô tô, xe gắn máy, nhưng theo Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật, TCVN chỉ mang tính khuyến nghị, tự nguyện áp dụng. Chỉ những QCVN do cơ quan nhà nước ban hành mới có tính bắt buộc về pháp lý.

- Tính đến thời điểm hiện tại cũng chưa có QCVN đối với khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam, nên chưa đủ căn cứ để thực hiện đầy đủ 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 quy định mức khí thải bắt buộc đối xe mô tô, xe gắn máy với lưu hành ở Việt Nam.

- Sự chênh lệch giữa quy chuẩn khí thải của xe nhập khẩu, xe sản xuất, lắp mới và xe lưu hành tạo ra bất cập trong việc kiểm soát phát thải. Hiện nay với chỉ có quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp tại Quyết định số 19/2024/QĐ-TTg ngày 15/11/2024 do Thủ tướng Chính phủ ban hành, do cần để có sự đồng bộ trong công tác quản lý, kiểm soát khí thải đòi hỏi cần có quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành tại Việt Nam.

¹² Toàn quốc: 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 6.312.439 ô tô, 74.343.176 xe mô tô (thông tin tại Báo cáo Chính Phủ số 164/BC-CP ngày 17/4/2024).

Đối với thành phố Hà Nội: toàn thành phố có khoảng hơn 9,2 triệu phương tiện các loại đang hoạt động trên địa bàn (chưa bao gồm phương tiện của các cơ quan T.U). Trong đó TP đang quản lý hơn 8 triệu phương tiện các loại, bao gồm 1,1 triệu ô tô và 6,9 triệu xe máy. Ngoài ra còn có khoảng 1,2 triệu ô tô, xe máy cá nhân từ các tỉnh.

¹³ Theo báo cáo của Ngân hàng thế giới (WB) năm 2022, số liệu kiểm kê phát thải PM_{2.5} năm 2015 tại khu vực Hà Nội từ hoạt động giao thông vận tải (chủ yếu đường bộ) khoảng 15%, bụi đường 23%. Theo một công bố (sử dụng mô hình tiếp nhận dựa trên số liệu quan trắc PM_{2.5} và một số chất ô nhiễm dạng khí) dựa trên số liệu nghiên cứu của Ngân hàng thế giới đóng góp lên nồng độ PM_{2.5} tại Hà Nội giai đoạn 8/2019-7/2020 của các nguồn liên quan với giao thông như sau: Phát thải trực tiếp từ giao thông đóng góp 12%, phần thứ cấp vô cơ từ nguồn tại chỗ (hình thành từ các khí tiền chất bao gồm nguồn giao thông như NOx) đóng góp 18%, bụi cuốn lên (bao gồm bụi đường pha trộn với ô nhiễm từ giao thông, bụi từ xây dựng và xi măng) đóng góp 17%.

- Hiện nay, mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam chủ yếu chỉ phải đáp ứng Mức 1, Mức 2 theo TCVN 6438:2018, thấp hơn đáng kể so với tiêu chuẩn áp dụng ở các nước trong khu vực và quốc tế.

- Thực tế cũng chỉ có quy định loại bỏ xe tự chế, niên hạn sử dụng đối với ô tô, chưa có cơ chế loại bỏ dần các xe mô tô, xe máy cũ nát, lạc hậu có mức phát thải cao, dẫn đến tình trạng xe 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 xe mô tô, xe máy 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

Dựa vào 04 nhóm vấn đề nêu ở trên, Bộ Nông nghiệp và Môi trường hướng tới các mục tiêu giải quyết vấn đề như sau:

- Bảo vệ sức khỏe cộng đồng, giảm thiểu và hạn chế các tác động tiêu cực của việc phát thải từ nguồn xe mô tô, xe máy đang lưu hành.

- Thiết lập cơ sở pháp lý đầy đủ theo quy định, đồng bộ để kiểm soát, phân loại và kiểm định khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành. Tiến tới tiệm cận với các tiêu chuẩn quốc tế, nâng cao khả năng quản lý.

- Đồng bộ hóa hệ thống tiêu chuẩn – quy chuẩn giữa các nhóm phương tiện (xe mới, xe nhập khẩu, xe đang sử dụng), tránh phân mảnh, bất cập trong áp dụng.

- Từng bước hạn chế, thải bỏ các xe mô tô, xe gắn máy đã cũ nát, lạc hậu, công nghệ không đáp ứng đạt quy định về khí thải.

- Cải thiện chất lượng không khí theo từng giai đoạn của lộ trình áp dụng quy chuẩn khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy thông qua việc giảm thiểu hạn chế khí thải phát sinh.

- 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 đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

- Giải pháp B: Quy định lộ trình áp dụng QCVN về khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy 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 xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

+ Không phát sinh chi phí tuân thủ các hộ kinh doanh nhỏ sử dụng xe máy làm phương tiện vận chuyển.

+ Người dân, đặc biệt là nhóm thu nhập thấp, không phải tốn kém chi phí kiểm định, bảo trì, bảo dưỡng và sửa chữa hoặc thay thế xe cũ.

+ Không phát sinh chi phí đầu tư công cho xây dựng, vận hành hệ thống kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy (đối với cơ quan, đơn vị của nhà nước).

- Tác động tiêu cực:

+ Mức độ ảnh hưởng của ô nhiễm không khí (trong đó có nguyên nhân từ hoạt động giao thông vận tải) sẽ tiếp tục gia tăng ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe của người dân kéo theo chi phí điều trị các bệnh có liên quan. Đồng thời kéo theo giảm năng suất lao động từ đó gián tiếp ảnh hưởng đến các hoạt động phát triển kinh tế.

+ 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, sửa chữa cho doanh nghiệp và cá nhân.

+ Không kích thích, tạo động lực đầu tư vào nghiên cứu đổi mới công nghệ dẫn tới trì trệ, không tăng trưởng của lĩnh vực sản xuất xe mô tô, xe gắn máy. Đồng thời gián tiếp tác động đến thị trường xe điện, phụ tùng xe điện, công nghệ sản xuất pin, tái chế pin.

+ Thiếu nền tảng cho cơ chế “thu hồi – tái chế xe cũ”, vốn là xu hướng tất yếu của kinh tế tuần hoàn.

+ Chi nhiều kinh phí ngân sách cho các nhiệm vụ, dự án và hành động giảm thiểu phát thải và xử lý ô nhiễm hơn.

b) Tác động xã hội

- Tác động tích cực:

+ Những người sử dụng xe cũ, xe có mức phát thải cao không phải hoang mang về mặt tâm lý.

+ Không tạo thêm gánh nặng, áp lực kinh tế đặc biệt đối với nhóm người yếu thế, có thu nhập thấp, người dân nông thôn, vùng sâu vùng xa đang sử dụng phương tiện cũ.

- Tác động tiêu cực:

+ Gây suy giảm chất lượng sống đặc biệt tại các đô thị lớn và nhóm người nhạy cảm (người già, trẻ nhỏ, phụ nữ mang thai) dễ bị tổn thương, ảnh hưởng do tác động của ô nhiễm không khí.

+ Gây giảm niềm tin của người dân vào các quy định của pháp luật nói chung và các chính sách môi trường vì không có các hành động, quy định cụ thể để bảo vệ sức khỏe cộng đồng.

+ Không tạo được động lực xã hội cho việc thay đổi hành vi sử dụng phương tiện của người dân, tiếp tục chuộng xe cũ, lạc hậu phát thải cao và không chuyển đổi phương tiện sạch đồng nghĩa với việc không thể cải thiện chất lượng không khí, ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững.

c) Tác động đến môi trường

- Tác động tích cực: Không có tác động tích cực đến môi trường.

- Tác động tiêu cực:

+ Không kiểm soát, hạn chế được khí thải từ hơn 70 triệu xe xe mô tô, xe máy lưu hành trên cả nước, đặc biệt là các xe cũ, công nghệ lạc hậu có mức phát thải cao.

+ Tiếp tục góp phần làm góp phần làm suy giảm chất lượng không khí đặc biệt tại các thành phố lớn (Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Hải Phòng...) và không cải thiện được chất lượng không khí.

d) Tác động đến thủ tục hành chính

- Tác động tích cực: Không phát sinh thêm thủ tục hành chính.

- Tác động tiêu cực:

+ Không hình thành được hệ thống quản lý, kiểm định, kiểm soát chất lượng khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành.

+ Bất cập trong công tác quản lý, gây khó khăn cho lực lượng chức năng khi xử lý các phương tiện gây ô nhiễm (ví dụ như việc triển khai vùng phát thải thấp cần có quy định về khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành để phân loại, hạn chế phương tiện).

+ Không thực hiện được việc kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành.

e) 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.

+ Không triển khai thực hiện được quy định tại Luật Bảo vệ môi trường 2020, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 2024 và các chỉ đạo của Chính phủ.

+ Gây bất cập khi chỉ có quy định mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp mới mà không kiểm soát, quy định về khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành dẫn đến lỗ hổng pháp lý.

+ Làm gián đoạn việc triển khai áp dụng đồng bộ các quy chuẩn khí thải đối với các loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

2.2.2. Giải pháp B

* Giai đoạn từ 01/01/2027

a) *Quy định áp dụng*: Bắt đầu thực hiện kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành từ 01 tháng 01 năm 2027 đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành trên địa bàn 02 thành phố trực thuộc Trung ương, gồm thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Cụ thể:

- Xe mô tô sản xuất trước năm 2008, áp dụng Mức 1 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

- Xe mô tô sản xuất từ năm 2008 đến năm 2016, áp dụng Mức 2 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

- Xe mô tô sản xuất từ năm 2017 đến ngày 30 tháng 6 năm 2026, áp dụng Mức 3 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

- Xe mô tô sản xuất sau ngày 01 tháng 7 năm 2026, áp dụng Mức 4 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

- Xe gắn máy sản xuất trước năm 2016, áp dụng Mức 1 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

- Xe gắn máy sản xuất từ năm 2017 đến ngày 30 tháng 6 năm 2027, áp dụng Mức 2 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

- Xe gắn máy sản xuất từ ngày 01 tháng 7 năm 2027, áp dụng Mức 4 - Giới hạn lớn nhất cho phép của khí thải quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật môi trường quốc gia về khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam.

b) *Tác động tích cực*

- Cải thiện chất lượng môi trường sống, góp phần bảo vệ sức khỏe cộng đồng, đặc biệt là nhóm người dễ bị tổn thương (trẻ em, người cao tuổi), cải thiện năng suất lao động thông qua việc các bệnh liên quan đến ô nhiễm không khí.

- Giảm chi phí y tế gián tiếp và thiệt hại kinh tế do các bệnh liên quan đến ô nhiễm không khí (hô hấp, tim mạch...) trên địa bàn 02 thành phố.

- Tạo động lực nghiên cứu công nghệ đối với xe mô tô, xe gắn máy đối với các doanh nghiệp, hiệp hội xe máy. Thúc đẩy phát triển xe điện đồng thời tạo cơ hội phát triển cho các ngành công nghiệp phụ trợ (sản xuất pin, tái chế pin, thu mua tái chế linh kiện xe máy cũ,...).

- Với định hướng, quan điểm xã hội hóa việc kiểm định khí thải xe máy sẽ tạo nên cơ hội kinh doanh, mở ra cơ hội việc làm cho người dân. Bên cạnh đó thúc đẩy thị trường dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa để đạt chuẩn khí thải.

- Góp phần hoàn thiện hệ thống pháp luật về kiểm soát khí thải xe máy, cụ thể hóa các quy định tại Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 và Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024.

- Nâng cao nhận thức cộng đồng về vai trò của kiểm soát khí thải, mở rộng ra thì việc bảo trì, bảo dưỡng kiểm tra xe ngoài đảm bảo để đạt yêu cầu quy định về khí thải thì còn giúp sớm phát hiện các lỗi, hỏng hóc của xe từ đó giảm thiểu rủi ro tai nạn giao thông do vận hành.

- Thúc đẩy, tạo nền tảng cho cơ chế “thu hồi – tái chế xe cũ” hướng tới phát triển kinh tế tuần hoàn. Từ đó mở ra cơ hội kinh doanh, việc làm cho người dân trong lĩnh vực tái chế phế liệu.

- Là căn cứ để xây dựng vùng phát thải thấp tại các khu trung tâm sau nội đô trước mắt và mở rộng cho giai đoạn tiếp theo.

- Đây là giai đoạn thí điểm then chốt, quyết định tính khả thi của toàn bộ lộ trình. Nếu triển khai hiệu quả tại Hà Nội và TP Hồ Chí Minh, sẽ tạo nền tảng kỹ thuật, pháp lý và xã hội cho mở rộng toàn quốc.

- Đánh dấu nỗ lực trong việc kiểm soát, hạn chế khí thải từ mô tô, xe máy lưu hành

c) Tác động tiêu cực

- Phát sinh chi phí cho người dân, đặc biệt là nhóm thu nhập thấp sử dụng xe cũ (trước 2008) không đạt chuẩn, có thể buộc phải sửa chữa hoặc thay thế mới phương tiện.

- Phát sinh chi phí đầu tư ban đầu cho hạ tầng kiểm định (thiết bị, nhân lực, cơ sở vật chất) và quản lý hành chính.

- Nếu không có hệ thống thu hồi, xử lý xe cũ phù hợp, có thể phát sinh ô nhiễm từ phương tiện cũ, hỏng không được xử lý đúng cách.

- Rủi ro quá tải hệ thống kiểm định trong thời gian đầu nếu không có phương án hợp lý hoặc truyền thông kịp thời.

- Có thể gây ra vấn đề xã hội, gây ra các phản ứng xã hội nếu thiếu chính sách hỗ trợ tài chính, truyền thông nâng cao nhận thức đặc biệt với nhóm người yếu thế, có thu nhập thấp ở nội đô.

*** Giai đoạn từ 01/01/2028**

a) *Quy định áp dụng:* Áp dụng kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành tại Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ và Thừa Thiên Huế tương tự như giai đoạn trước.

b) Tác động tích cực

- Cải thiện chất lượng sống, sức khỏe cộng đồng mở rộng tại các Thành phố trực thuộc trung ương đang đô thị hóa nhanh, có mật độ xe mô tô, xe gắn máy cao.

- Mở rộng hiệu quả kiểm soát khí thải từ các 02 thành phố ra các thành phố lớn khác, giúp giảm phát thải cải thiện chất lượng không khí.

- Tiếp tục tạo động lực nghiên cứu công nghệ đối với xe mô tô, xe gắn máy đối với các doanh nghiệp, hiệp hội xe máy. Thúc đẩy phát triển xe điện đồng thời tạo cơ hội phát triển cho các ngành công nghiệp phụ trợ (sản xuất pin, tái chế pin, thu mua tái chế linh kiện xe máy cũ,...).

- Tiếp tục mở rộng cơ hội kinh doanh, mở ra cơ hội việc làm cho người dân với mô hình cơ sở kiểm định. Bên cạnh đó cũng tiếp tục thúc đẩy thị trường dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa để đạt chuẩn khí thải.

- Mở rộng phạm vi, nâng cao nhận thức cộng đồng về vai trò của kiểm soát khí thải. Tiếp tục thúc đẩy, tạo nền tảng cho cơ chế “thu hồi – tái chế xe cũ”

- Tăng cường sự đồng bộ chính sách môi trường giữa địa phương, nâng cao năng lực quản lý.

- Giai đoạn năm 2028 là bước mở rộng phạm vi áp dụng quy định khí thải, đóng vai trò cầu nối từ thí điểm (năm 2027) đến triển khai toàn quốc (năm 2030). Thành công trong giai đoạn này sẽ tạo đà cho sự đồng bộ chính sách và hiệu quả môi trường về dài hạn trong giai đoạn tiếp theo

c) Tác động tiêu cực

- Phát sinh chi phí cho người dân, đặc biệt là nhóm thu nhập thấp sử dụng xe cũ (trước 2008) không đạt chuẩn, có thể buộc phải sửa chữa hoặc thay thế mới phương tiện.

- Phát sinh chi phí đầu tư ban đầu cho hạ tầng kiểm định (thiết bị, nhân lực, cơ sở vật chất) và quản lý hành chính.

- Nếu không có hệ thống thu hồi, xử lý xe cũ phù hợp, có thể phát sinh ô nhiễm từ phương tiện cũ, hỏng không được xử lý đúng cách.

- Rủi ro quá tải hệ thống kiểm định trong thời gian đầu nếu không có phương án hợp lý hoặc truyền thông kịp thời.

- Có thể gây ra vấn đề xã hội, gây ra các phản ứng xã hội nếu thiếu chính sách hỗ trợ tài chính, truyền thông nâng cao nhận thức đặc biệt với nhóm người yếu thế, có thu nhập thấp ở nội đô.

***Giai đoạn từ 01/01/2030**

a) *Quy định áp dụng:* Áp dụng kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy lưu hành trên phạm vi toàn quốc.

b) Tác động tích cực

- Bảo vệ sức khỏe cộng đồng, giảm thiểu các bệnh liên quan đến ô nhiễm không khí trên phạm vi toàn quốc.

- Mở rộng hiệu quả kiểm soát khí thải trên quy mô toàn quốc, góp phần cải thiện chất lượng không khí, đặc biệt tại các đô thị vừa và nhỏ, khu vực nông thôn đang đô thị hóa đã được sớm kiểm soát, quản lý.

- Tạo động lực việc chuyển đổi sang xe sạch, xe điện, thúc đẩy thị trường thiết bị kỹ thuật, pin, bảo dưỡng và tái chế phương tiện trên phạm vi toàn quốc.

- Thúc đẩy phát triển kinh tế tuần hoàn, thông qua cơ chế thu hồi – tái chế xe cũ, linh kiện cũ và dịch vụ xử lý chất thải từ phương tiện góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xanh của quốc gia.

- Tạo cơ hội việc làm góp phần giảm tỉ lệ thất nghiệp trên địa bàn cả nước.

- Hoàn thiện và đồng bộ hệ thống pháp luật, quy định từ Trung ương tới địa phương và tạo nền tảng cho việc quản lý kiểm soát khí thải toàn diện.

- Phản ánh và khẳng định với quốc tế nỗ lực thực hiện các mục tiêu quốc gia về chất lượng không khí, tăng khả năng đạt mục tiêu giảm phát thải theo cam kết tại COP26 và hướng đến Net Zero vào năm 2050.

- Giai đoạn năm 2030 là bước triển khai toàn diện, mang tính định hình lâu dài cho hệ thống kiểm soát khí thải xe máy tại Việt Nam. Thành công trong giai đoạn này sẽ giúp ổn định thể chế, tạo niềm tin vững chắc đối với nhân dân và thúc đẩy mạnh mẽ quá trình chuyển đổi xanh trong lĩnh vực giao thông.

c) Tác động tiêu cực

- Áp lực chuyển đổi phương tiện trên diện rộng, gây khó khăn cho người dân tại địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn, vùng sâu, vùng xa nếu thiếu chính sách hỗ trợ về tài chính, hoặc khó tiếp cận với các cơ sở đăng kiểm do đặc thù địa hình, phân bố dân cư.

- Tăng chi phí đầu tư công cho hạ tầng đăng kiểm, đào tạo nhân lực, trang thiết bị tại các địa phương chưa có sẵn nền tảng kỹ thuật.

- Nguy cơ phát sinh rác thải công nghiệp và phương tiện bị loại bỏ, nếu không có các cơ sở, quy trình thu gom, phân loại và tái chế hợp lý.

- Phát sinh khó khăn trong công tác quản lý, kiểm soát tuân thủ, đặc biệt tại các vùng nông thôn nơi có nguồn nhân lực cán bộ còn mỏng và trình độ chuyên môn chưa đồng đều.

- Cần chuẩn hóa quy trình, thiết bị và hệ thống phần mềm để đảm bảo vận hành đồng bộ và hiệu quả.

*** Giai đoạn từ ngày 01/01/2032**

a) *Quy định áp dụng:* Xe mô tô, xe gắn máy lưu hành trên địa bàn thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh phải đáp ứng quy định về khí thải Mức 2 trở lên, tính từ ngày 01 tháng 01 năm 2032.

b) Tác động tích cực

- Góp phần nâng cao việc bảo vệ sức khỏe cộng đồng, tiếp tục giảm tỷ lệ mắc bệnh hô hấp, tim mạch do ô nhiễm không khí tại khu vực có dân số đông và mật độ dân cư cao.

- Nâng cao hiệu quả kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy tại hai đô thị lớn là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh (hai thành phố có có mật độ phương tiện và mức ô nhiễm không khí cao nhất cả nước), đặc biệt trong bối cảnh thời điểm đó Thành phố Hồ Chí Minh đã mở rộng sáp nhập với tỉnh Bình Dương và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, từ đó càng cải thiện rõ rệt chất lượng môi trường không khí trên địa bàn 02 thành phố lớn.

- Thúc đẩy mạnh mẽ quá trình thay thế phương tiện cũ nát, lạc hậu bằng các phương tiện đạt chuẩn hoặc phương tiện điện.

- Tiếp tục Tạo động lực cho doanh nghiệp đầu tư vào công nghệ sạch, sản xuất xe đạt tiêu chuẩn cao hơn, và phát triển ngành công nghiệp phụ trợ (bảo dưỡng, sửa chữa, tái chế...).

- Tạo động lực cho doanh nghiệp đầu tư vào công nghệ sạch, sản xuất xe đạt tiêu chuẩn cao hơn, và phát triển ngành công nghiệp phụ trợ (bảo dưỡng, sửa chữa, tái chế...).

- Khẳng định mạnh mẽ hơn nỗ lực cụ thể hóa bước nâng cao quy định kiểm soát khí thải theo hướng ngày càng chặt chẽ hơn (theo kinh nghiệm , góp phần thực hiện cam kết môi trường quốc gia và định hướng xây dựng đô thị xanh, thông minh.

- Giai đoạn 2032 là bước đi mang tính đột phá và nâng cao, giúp hoàn thiện hiệu quả hơn công tác kiểm soát khí thải tại 02 đô thị trung tâm phía Bắc và phía Nam. Tạo động lực nâng cao quy định khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy cho các đô thị khác trong tương lai.

c) Tác động tiêu cực

- Tác động đến nhóm người dân có phương tiện chỉ đạt Mức 1, đặc biệt là các xe sản xuất trước năm 2008 – có thể buộc phải loại bỏ hoặc thay thế nếu không đạt chuẩn, tuy nhiên đã có thời gian dài để định hướng chuẩn bị.

- Phát sinh rác thải phương tiện nếu việc thu hồi – tái chế không được triển khai và đáp ứng song song, dẫn đến ô nhiễm thứ cấp hoặc thất thoát tài nguyên tái chế.

- Xe không đạt Mức 2 có thể chuyển sang các tỉnh lân cận chưa áp dụng, gây nên ô nhiễm cục bộ.

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 QCVN về khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam*” tuy không phát sinh chi phí xây dựng quy định, hạ tầng hệ thống kiểm định nhưng không đáp ứng yêu cầu pháp luật, không có cơ sở để thực hiện các quy định pháp luật khác, không góp phần cải thiện sức khỏe cộng đồng, môi trường và không có khả năng tạo đột phá về mặt quản lý, thúc đẩy phát triển công nghệ – kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn.

- “*Giải pháp B: Quy định lộ trình áp dụng QCVN về khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy 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. Có tác động tích cực toàn diện, vừa giải quyết được vấn đề môi trường và sức khỏe cấp bách, vừa góp phần hoàn thiện đáp ứng quy định pháp luật và thúc đẩy quá trình chuyển đổi phương tiện sạch, phát triển kinh tế tuần hoàn. Bên cạnh đó giải pháp đưa ra từng bước áp dụng giúp bảo đảm tính khả thi, hạn chế tác động tiêu cực, tạo thời gian chuẩn bị về hạ tầng, pháp lý và truyền thông, đồng thời khuyến khích người dân, doanh nghiệp chủ động thích ứng và chuyển đổi phương tiện theo hướng sạch hơn.

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 QCVN về khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy lưu hành ở Việt Nam*” là phương án tối ưu, cần thiết ban hành nhằm bảo vệ sức khỏe cộng đồng, đáp ứng yêu cầu pháp lý, cải thiện môi trường và thúc đẩy phát triển bền vững trong 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 xe mô tô, xe gắn máy 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 mô tô, xe gắn máy 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 vượng 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 xe mô tô, xe gắn máy lưu hành
của một số quốc gia trên thế giới**

1. Tóm lược chung

Một số chính sách được các nước áp dụng thực hiện theo quy trình như sau: Chính quyền trung ương ban hành các quy định về kiểm soát khí thải xe máy và chính quyền địa phương là người thực hiện. Các quy định bao gồm tiêu chuẩn khí thải cho xe đang lưu hành, quy trình, thủ tục kiểm tra khí thải, thu thập dữ liệu và các yêu cầu về quản lý và cơ chế giám sát việc thực hiện.

Thanh toán chi phí kiểm tra: Hầu hết các nước đều quy định chủ phương tiện thanh toán chi phí kiểm tra khí thải và các chi phí liên quan đến việc giám sát thực hiện. Một số nước thì có chính sách hỗ trợ người dân chi phí kiểm tra khí thải. Phương tiện sau khi kiểm tra khí thải đều được dán nhãn kiểm định để nhận biết khi tham gia giao thông. Sau đây là kinh nghiệm quản lý đối với một số nước có số lượng xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành lớn tương đồng với Việt Nam.

2. Đài Loan

Đài Loan là nước có số lượng xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành lớn, việc đưa ra tiêu chuẩn khí thải với phương tiện đang lưu hành này được áp dụng khá sớm. Chính phủ Đài Loan quan tâm đến khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành từ năm 1993, thí điểm thử nghiệm không bắt buộc với các phương tiện, tiến hành xây dựng các quy định liên quan đến tiêu chuẩn khí thải cho xe đang lưu hành, quy trình, thủ tục kiểm tra khí thải, xây dựng hệ thống các trạm kiểm định và bảo dưỡng. Đến năm 1995 phổ biến các quy định liên quan đến trạm kiểm định và bảo dưỡng, tuyên truyền luật đến người dân trên các phương tiện truyền thông. Từ năm 1996 đến năm 1998 chia làm ba giai đoạn để thí điểm kiểm tra khí thải của các phương tiện ở các thành phố lớn, sau mỗi giai đoạn số thành phố và số trạm kiểm tra và bảo dưỡng tăng lên, đến năm 2000 bàn giao trách nhiệm cho chính quyền địa phương, tiếp tục phát triển các trạm và mở rộng các thành phố phải kiểm tra khí thải, nâng cao tiêu chuẩn kiểm tra khí thải của các phương tiện xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành. Năm 2005 Đài Loan chính thức đề xuất các biện pháp thu phí kiểm định, thiết lập và hoàn thiện hệ thống mạng truyền tức khắc kết quả kiểm tra, ngăn chặn xe không đạt lưu hành.

Bảng 3 chỉ ra giới hạn và đối tượng áp dụng kiểm định khí thải với xe đang lưu hành, theo đó với những xe sản xuất trước năm 2003 thì áp dụng mức tiêu chuẩn thấp, những xe sản xuất từ 2004 đến 2007 thì áp dụng mức khí thải thấp hơn, những xe sản xuất từ 2007 đến 2016 áp dụng mức khí thải thấp hơn nữa. Với những xe sản xuất dưới 3 năm thì không phải kiểm định khí thải. Tuần suất kiểm tra khí thải là một năm một lần, thử nghiệm tại sở bảo dưỡng của đại lý bán xe, lệ phí kiểm tra thu vào giá nhiên liệu.

Bảng 1. Giới hạn nồng độ khí thải xe máy của Đài Loan

Loại xe	CO (%)	HC (ppm)	Loại xe	CO (%)	HC (ppm)
Sản xuất trước 31/12/2003			Sản xuất từ ngày 01/01/2004 đến ngày 30/6/2007		
Tất cả	4,5	9.000	Tất cả	3,5	2.000
Sản xuất trước 01/7/2007 đến 31/12/2016			Sản xuất sau tháng 01/2017		
Tất cả	3,5	1.600	Tất cả	2,0	1.000

3. Thái Lan

Thái Lan cũng là nước có số lượng các phương tiện xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành lớn, xe mô tô, xe máy đang lưu hành cá nhân trên 5 năm mới phải kiểm định. Với xe mô tô, xe gắn máy kinh doanh chở khách phải kiểm định ngay sau đăng ký. Tần suất kiểm định với các phương tiện kể trên là 1 năm một lần. Điểm kiểm tra được bố trí kết hợp với trung tâm Đăng kiểm ô tô, cơ sở bảo dưỡng sửa chữa của đại lý bán xe máy, hàng năm đều có kiểm tra, cấp phép hoạt động. Thái Lan bắt đầu áp dụng kiểm định từ năm 1993 tại Băng Cốc và 23 thành phố thuộc 17 tỉnh. Đến nay có 1.917 điểm tại 76 tỉnh, thành phố trên cả nước. Băng Cốc có 184 điểm. Ngoài khí thải, mô tô xe máy còn phải kiểm tra đèn, độ ồn, còi. Kinh phí thu trực tiếp khi kiểm định. Bảng 4 chỉ ra giới hạn nồng độ khí thải và mốc thời gian phải kiểm định với xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành, theo đó với những xe đăng ký trước năm 2008 thì mức khí thải cao hơn so với những xe đăng ký sau năm 2009.

Bảng 2. Giới hạn nồng độ khí thải xe máy của Thái Lan

Loại xe	CO (%)	HC (ppm)	Loại xe	CO (%)	HC (ppm)
Đăng ký trước 12/2008			Đăng ký sau 01/2009		
Tất cả	4,5	10.000	Tất cả	2,5	1.000

4. Ấn Độ

Ấn Độ là nước cũng có số lượng xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành lớn. Năm 2004 Ấn Độ áp dụng kiểm định khí thải cho xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành, có khoảng 5.000 điểm kiểm tra, riêng Delhi có 400 điểm. Rất nhiều điểm kiểm tra độc lập, phần lớn của tư nhân, nhiều điểm kiểm tra là các xe di động bên đường, bên cạnh đó là các điểm kiểm tra khí thải cho cả ô tô và mô tô, xe máy, xe sẽ có giấy chứng nhận sau khi kiểm định. Thực trạng quản lý hiện nay khá lỏng

lều, nhiều gian lận trong kiểm định, người dân không có thiện cảm. Bảng 5 chỉ ra giới hạn nồng độ khí thải của xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành ở Ấn Độ.

Bảng 3. Giới hạn nồng độ khí thải xe mô tô, xe gắn máy của Ấn Độ

Loại xe	CO (%)	HC (ppm)	Loại xe	CO (%)	HC (ppm)
Đăng kí trước 3/2000			Đăng kí sau 3/2000		
Tất cả	4,5	9000	Xe mô tô, xe gắn máy 2 kỳ	3,5	6000
			Xe mô tô, xe gắn máy 4 kỳ	3,5	4500

5. Nhật Bản

Nhật Bản cũng áp dụng tiêu chuẩn khí thải với xe mô tô đang lưu hành, với những xe sản xuất sau năm 2007 thì giới hạn phát thải thấp hơn so với xe sản xuất sau năm 1999. Giới hạn lớn nhất cho phép của các chất gây ô nhiễm trong khí thải mô tô, xe gắn máy tại Bảng 6.

Bảng 4. Giới hạn nồng độ khí thải xe máy của Nhật Bản

Sau giai đoạn 1998/1999			Sau 2007		
Loại xe	CO (%)	HC (ppm)	Loại xe	CO (%)	HC (ppm)
Động cơ 4 kỳ	4,5	2.000	>125cm ³	3,0	1.000
Động cơ 2 kỳ	4,5	7.800	≤125cm ³	3,0	1.600

6. Trung Quốc

Tiêu chuẩn Trung Quốc quy định giới hạn lớn nhất cho phép của các chất gây ô nhiễm trong khí thải mô tô, xe gắn máy tại Bảng 7.

Bảng 5. Giới hạn nồng độ khí thải xe máy của Trung Quốc

Sản xuất trước 7/2003			Sản xuất sau 7/2003			Sản xuất sau 10/2010		
Loại xe	CO (%)	HC (ppm)	Loại xe	CO (%)	HC (ppm)	Loại xe	CO (%)	HC (ppm)
Động cơ 4 kỳ	4,5	2.200	Động cơ 4 kỳ	4,5	1.200	Toàn bộ	3,0	400
Động cơ 2 kỳ	4,5	8.000	Động cơ 2 kỳ	4,5	4.500	Không tải nhanh	3,0	400

7. Indonesia

Indonesia đã áp dụng tiêu chuẩn khí thải cho xe mô tô và xe gắn máy đang lưu hành từ khá sớm, năm 1993 Indonesia đã áp dụng tiêu chuẩn khí thải cho xe

mô tô và xe gắn máy đang lưu hành, năm 2006 Indonesia đã thay thế bằng tiêu chuẩn khác có giới hạn phát thải thấp hơn. Theo đó những xe sản xuất trước tháng 12/2009 sẽ áp dụng mức khí thải cao hơn so với những xe sản xuất sau tháng 01/2010 (Bảng 8).

Bảng 6. Giới hạn nồng độ khí thải xe máy của Indonesia

Sản xuất trước 12/2009			Sản xuất sau 01/2010		
Loại xe	CO(%)	HC(ppm)	Loại xe	CO(%)	HC(ppm)
Động cơ 4 kỳ	5,5	2.400	Tất cả	4,5	2.000
Động cơ 2 kỳ	4,5	12.000			

9. Philippine

Philippine cũng áp dụng tiêu chuẩn khí thải cho xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành (Bảng 9), theo đó những xe đăng ký trước năm 2003 sẽ áp dụng mức khí thải cao hơn so với những xe sản xuất từ tháng 02/2003 đến tháng 12/2011, những xe sản xuất sau năm 2011 sẽ áp dụng mức khí thải của phép thử loại II của tiêu chuẩn Euro 2.

Bảng 7. Giới hạn nồng độ khí thải xe máy của Philippine

Đăng ký trước 01/2003			Đăng ký trước 12/2011			Loại sau áp dụng Euro 2		
Loại xe	CO (%)	HC (ppm)	Loại xe	CO (%)	HC (ppm)	Loại xe	CO (%)	HC (ppm)
Tất cả	6,0	6.500	Tất cả	4,5	6.500	Toàn bộ	3,5	4.500

10. Malaysia

Malaysia cũng đưa ra tiêu chuẩn khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành, tiêu chuẩn Malaysia quy định giới hạn lớn nhất cho phép của các chất gây ô nhiễm trong khí thải mô tô, xe gắn máy tại Bảng 10.

Bảng 10. Giới hạn nồng độ khí thải xe máy của Malaysia

Sau 01/2004		
Loại xe	CO(%)	HC(ppm)
Tất cả	4,5	-