

Số:/...../QĐ-TTg

Hà Nội, ngày tháng năm

QUYẾT ĐỊNH

Sửa đổi một số điều của Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2011 về việc quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 06 năm 20015;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Căn cứ Luật Bảo vệ môi trường ngày 23 tháng 06 năm 2014;

Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Sửa đổi Khoản 1 Điều 4 Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới như sau:

“Các loại xe ô tô sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 4 và mức 5 như sau:

a) Ô tô lắp động cơ cháy cưỡng bức (sử dụng nhiên liệu xăng, xăng sinh học, khí dầu mỏ hóa lỏng -- LPG, khí tự nhiên – NG) áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 4 từ ngày 01 tháng 01 năm 2017 và tiêu chuẩn khí thải mức 5 từ ngày 01 tháng 01 năm 2022.

b) Ô tô chở người, ô tô pick up chở hàng ca bin đơn, ô tô pick up chở hàng ca bin kép, ô tô tải VAN lắp động cơ cháy do nén (sử dụng nhiên liệu điêzen, điêzen sinh học) áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 4 từ ngày 01 tháng 01 năm 2018.

c) Ô tô chở hàng (trừ ô tô pick up chở hàng và ô tô tải VAN) lắp động cơ cháy do nén (sử dụng nhiên liệu điêzen và điêzen sinh học) áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 4 từ ngày 01 tháng 01 năm 2022.”

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày.... tháng 02 năm 2017

Điều 3. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- VP BCĐ TW về phòng, chống tham nhũng;
- HĐND, UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc, Công báo;
- Lưu: VT, KTN (5b)

THỦ TƯỚNG

Nguyễn Xuân Phúc

Số: /TTr-BGTVT

*Hà Nội, ngày tháng năm 2016***TỜ TRÌNH**

V/v ban hành Quyết định của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 11/9/2011 về việc quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ.

Thực hiện văn bản số 398/TB-VPCP ngày 09/12/2016 của Văn phòng Chính phủ thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Trịnh Đình Dũng tại cuộc họp ngày 07/11/2016 về lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải theo Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg, Bộ Giao thông vận tải đã chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và cơ quan có liên quan xây dựng dự thảo Quyết định sửa đổi Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 11/9/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới. Bộ Giao thông vận tải kính trình Thủ tướng Chính phủ, dự thảo Quyết định nêu trên với các nội dung:

I. SỰ CẦN THIẾT VÀ CĂN CỨ BAN HÀNH QUYẾT ĐỊNH**1. Tình hình thực hiện Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg.**

Ngày 01/9/2011, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải (TCKT) đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới (SCLR&NK). Theo đó: các loại xe ô tô SCLR&NK mới phải áp dụng TCKT mức 4 từ 01/01/2017 và mức 5 từ 01/01/2022; các loại xe mô tô hai bánh SCLR&NK mới phải áp dụng TCKT mức 3 từ 01/01/2017. Căn cứ Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg, các Bộ, ngành, doanh nghiệp đã chuẩn bị và tổ chức triển khai thực hiện, cụ thể là:

- Về quy chuẩn quy định mức tiêu chuẩn khí thải: Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quy chuẩn QCVN 77:2014/BGTVT về khí thải mức 3 đối với xe mô tô hai bánh và Quy chuẩn QCVN 86:2015/BGTVT về khí thải mức 4 đối với xe ô tô sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới.

- Về cơ sở vật chất kỹ thuật, nguồn nhân lực phục vụ kiểm tra khí thải mức 4: Trung tâm Thử nghiệm khí thải phương tiện giao thông cơ giới đường bộ thuộc Cục Đăng kiểm Việt Nam được đầu tư thiết bị hiện đại và đội ngũ đăng kiểm viên được đào tạo, sẵn sàng đáp ứng công tác thử nghiệm khí thải mức 3 đối với xe mô tô 2 bánh và mức 4 đối với xe ô tô.

- Về quy chuẩn chất lượng nhiên liệu: Bộ Khoa học và Công nghệ đã ban hành QCVN 01:2015/BKHCN về xăng, nhiên liệu điêzen, nhiên liệu sinh học trong đó quy định chỉ tiêu chất lượng nhiên liệu tương ứng với tiêu chuẩn khí thải mức 3, 4.

- Về sản xuất, nhập khẩu cung ứng nhiên liệu đáp ứng quy chuẩn: Khoản 3 Điều 5 Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg đã giao Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan bảo đảm sản xuất, nhập khẩu và cung ứng nhiên liệu sử dụng cho xe cơ giới có chất lượng theo đúng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và đúng lộ trình được Bộ Khoa học công nghệ công bố.

- Về biểu phí thử nghiệm khí thải: Bộ GTVT đã xây dựng biểu phí thử nghiệm khí thải gửi Bộ Tài chính ban hành tại Thông tư số 195/2011/TT-BTC ngày 26/12/2011.

Như vậy, quá trình tổ chức thực hiện, Bộ Giao thông vận tải đã kịp thời xây dựng, ban hành các văn bản quy phạm pháp luật, quy chuẩn và chuẩn bị cơ sở vật chất kỹ thuật, nguồn nhân lực; Bộ KH&CN cũng đã ban hành quy chuẩn về chất lượng nhiên liệu đáp ứng lộ trình quy định tại Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Các doanh nghiệp SXLR ô tô đã có thời gian chuẩn bị (từ năm 2011 đến nay), một số doanh nghiệp đã tiến hành thử nghiệm khí thải xe cơ giới theo mức 3, 4 tại Cục Đăng kiểm Việt Nam.

2. Một số khó khăn trong thực hiện lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải theo Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg và kinh nghiệm của một số nước trong việc thực hiện lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải

a) Theo báo cáo của các nhà sản xuất lắp ráp ô tô, việc thực hiện tiêu chuẩn khí thải mức 4 đối với ô tô từ 01/01/2017 theo Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg gặp khó khăn do việc cung ứng nhiên liệu trên thị trường. Đặc biệt là với các dòng xe sử dụng nhiên liệu Diesel việc sử dụng nhiên liệu không đáp ứng tiêu chuẩn tương ứng có thể làm ảnh hưởng đến tình trạng hoạt động của phương tiện và có thể gây hỏng hóc.

Hiệp hội các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô (VAMA) đã có văn bản báo cáo Thủ tướng Chính phủ kiến nghị xin lùi thời hạn áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với các dòng xe sử dụng độ cơ Diesel; tại cuộc họp ngày 07/11/2016 do Phó Thủ tướng Chính phủ Trịnh Đình Dũng chủ trì với sự tham dự của các Bộ ngành để giải quyết kiến nghị của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam đã xác nhận khó khăn nêu trên và giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì nghiên cứu sửa đổi Lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải.

b) Kinh nghiệm của các nước trên thế giới, tiêu chuẩn về nhiên liệu thường đi trước tiêu chuẩn về khí thải như: Singapor hiện đang áp dụng tiêu chuẩn nhiên liệu mức Euro 5, Malaysia áp dụng tiêu chuẩn nhiên liệu mức Euro 4 từ năm 2016, Thái Lan áp dụng tiêu chuẩn nhiên liệu mức Euro 4 từ năm 2015, Cambodia-0, Indonesia áp dụng tiêu chuẩn nhiên liệu mức 4 từ năm 2017.

Đối với Phương tiện giao thông vận tải: Tiêu chuẩn khí thải mức Euro 4 hoặc cao hơn chủ yếu được áp dụng đối với xe hạng nhẹ (thường sử dụng nhiên liệu xăng) tại một số nước có nền sản xuất ô tô tiên tiến hoặc những nước chỉ nhập khẩu không sản xuất ô tô như:

- Hàn Quốc, Hồng Kông: Euro 5
- Trung Quốc áp dụng Euro 4 trên toàn quốc, Euro 5 tại một số thành phố lớn
- Ấn Độ áp dụng Euro 3 trên toàn quốc, Euro 4 tại một số thành phố lớn.
- Singapore, Malaysia, Thái Lan, Philippine áp dụng Euro 4.

Chi tiết mức tiêu chuẩn khí thải áp dụng đối với ô tô hạng nhẹ tại một số nước tiêu biểu như trong Bảng 1.

Bảng 1. Mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô hạng nhẹ tại một số nước trên thế giới

TT	Tên quốc gia	Năm áp dụng mức khí thải đối với xe ô tô hạng nhẹ						Hàm lượng S trong Đêzen	
		<i>Euro 1</i>	<i>Euro 2</i>	<i>Euro 3</i>	<i>Euro 4</i>	<i>Euro 5</i>	<i>Euro 6</i>	Hàm lượng S	Năm áp dụng
1.	Bangladesh		2005					5000 ppm	2005
2.	Ấn độ			2010				350 ppm	2010
	Một số thành phố lớn của Ấn độ				2010				
3.	Indonesia		2005		2020			350 ppm	2010
4.	Malaysia		2009		2018			500 ppm	2010
5.	Nepal			2012					
6.	Pakistan		2005					7000 ppm	2010
7.	Philippin		2007		2016			500 ppm	2004
8.	Trung Quốc				2010			350 ppm	2010
	Một số thành phố lớn của Trung Quốc					2010 - 2015		50 ppm	2010
9.	Singapo		2011		2015		2017	50 ppm	2006
10.	Sri Lanka	2003						50 ppm	2012
11.	Thái Lan				2012			50 ppm	2012
12.	Việt Nam		2007		2017			500 ppm	2007

Đối với xe tải, xe khách (xe hạng nặng) thường sử dụng nhiên liệu đêzen một số nước trong khu vực vẫn áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải Euro 2 hoặc Euro 3 như: Indonesia, Cambodia, Myanmar áp dụng mức Euro 2; Thái Lan áp dụng mức Euro 3; một số nước chuyển thẳng mức Euro 4 và dần lộ trình áp dụng: Malaysia năm 2021, Lào năm 2019; riêng Phillipines đã áp dụng mức Euro 4 đối với cả loại xe này.

c) Về thực tế kiểm tra chứng nhận thực hiện tiêu chuẩn khí thải ở nước ta: Hiện tại, do tâm lý chờ đợi Quyết định của Chính phủ trong việc sửa đổi Lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải nên các doanh nghiệp sản xuất xe tải, xe khách hầu như chưa đăng ký kiểm tra chứng nhận kiểu loại theo tiêu chuẩn Euro 4. Đến 31/12/2016 mới có 06 kiểu loại động cơ được kiểm tra chứng nhận đáp ứng mức EURO 4 (chi tiết nêu tại bảng 4). Như vậy theo Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg (hiệu lực áp dụng EURO 4 kể từ ngày 01/01/2017) khối lượng lớn công việc bị dồn vào một thời điểm.

Bên cạnh đó, công tác chuẩn bị để chuyển đổi động cơ của nhiều Doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp để đạt được mức khí thải EURO 4 đối với động Diesel là chưa sẵn sàng, đặc biệt là các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp các kiểu loại động cơ hạng nặng.

Chi tiết về các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô như trong các bảng sau:

Bảng 2. Số lượng các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô

1. Thông kê chung		FDI	Trong nước	Tổng
1.1	SXLR ô tô từ linh kiện rời	16	27	43
Tổng số cơ sở đang hoạt động				43
2. Thống kê số lượng CSSX tham gia các lĩnh vực SX xe cơ giới				
2.1	Tham gia SXLR ô tô con	8	4	12
2.2	Tham gia SXLR ô tô khách	3	13	16
2.3	Tham gia SXLR ô tô tải	12	17	29

Bảng 3. Số lượng kiểu loại xe đã chứng nhận EURO II trong năm 2016

Ô tô con	Ô tô khách	Ô tô tải, sát xi ô tô tải (linh kiện rời)
70	104	444

Bảng 4. Số lượng kiểu loại xe đã chứng nhận theo mức khí thải EURO IV

Ô tô con	Ô tô khách	Ô tô tải, sát xi ô tô tải (linh kiện rời)
75	2 (*)	4 (*)

Ghi chú: (*): có 01 CSSX thực hiện chứng nhận

3. Căn cứ ban hành Quyết định

- Luật Giao thông đường bộ năm 2008
- Luật Bảo vệ môi trường năm 2014

II. QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG DỰ THẢO QUYẾT ĐỊNH

1. Việc kiểm soát khí thải đối với phương tiện giao thông là cần thiết để bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, cần phải có lộ trình phù hợp đảm bảo sự phát triển của sản xuất ô tô trong nước.

2. Để phương tiện đáp ứng tiêu chuẩn khí thải mức 4 đòi hỏi phải công nghệ phức tạp và giá thành cao nên chỉ những nước có nền công nghiệp tiên tiến mới sản xuất được. Đối với các xe ô tô hạng nhẹ sử dụng động cơ xăng được sản xuất, lắp ráp trong nước nhưng đều mang nhãn hiệu nước ngoài nên hoàn toàn có thể áp dụng công nghệ kiểm soát khí thải đáp ứng tiêu chuẩn khí thải mức 4, có thể giữ nguyên lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải theo Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg.

Đối với các nhãn hiệu xe được sản xuất, lắp ráp trong nước hầu hết là các loại xe tải, xe khách sử dụng động cơ điêzen, nếu áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức Euro 4 từ 01/01/2017 sẽ phải nhập khẩu công nghệ làm cho chi phí tăng cao giảm khả năng cạnh tranh với xe nhập khẩu. Ngoài ra để thuận lợi trong quản lý và kiểm soát cần thống nhất một mức chất lượng nhiên liệu trên thị trường. Việc nghiên cứu, sửa đổi lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức Euro 4 chỉ xem xét đối với các xe ô tô sử dụng động cơ điêzen.

III. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

1. Quyết định đề cập đến lùi thời gian áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức Euro 4 đối với các loại xe ô tô lắp động cơ điêzen sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới.

2. Quyết định không áp dụng đối với xe ô tô được sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh theo Luật Giao thông đường bộ.

IV. NỘI DUNG CHỦ YẾU CỦA QUYẾT ĐỊNH

Trên cơ sở đó, việc áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới quy định như sau:

a) Ô tô lắp động cơ cháy cưỡng bức (sử dụng nhiên liệu xăng, xăng sinh học, khí dầu mỏ hóa lỏng – LPG, khí tự nhiên – NG) áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 4 từ ngày 01 tháng 01 năm 2017 và tiêu chuẩn khí thải mức 5 từ ngày 01 tháng 01 năm 2022.

b) Ô tô chở người, ô tô pick up chở hàng ca bin đơn, ô tô pick up chở hàng ca bin kép, ô tô tải VAN lắp động cơ cháy do nén (sử dụng nhiên liệu điêzen, điêzen sinh học) áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 4 từ ngày 01 tháng 01 năm 2018.

c) Ô tô chở hàng (trừ ô tô pick up chở hàng và ô tô tải VAN) lắp động cơ cháy do nén (sử dụng nhiên liệu điêzen và điêzen sinh học) áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 4 từ ngày 01 tháng 01 năm 2022.”

Bỏ thời hạn áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 5 đối với ô tô lắp động cơ điêzen (sẽ nghiên cứu ban hành sau vào thời điểm thích hợp).

V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Phân công trách nhiệm các Bộ ngành và biện pháp tổ chức triển khai thực hiện giữ nguyên theo Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg.

Đề nghị Bộ Công thương xây dựng, ban hành lộ trình kinh doanh xăng dầu theo tiêu chuẩn Euro 4 và chỉ đạo các tổ chức, cá nhân sản xuất và kinh doanh xăng dầu có kế hoạch và thực hiện việc đầu tư nâng cấp chất lượng sản phẩm xăng dầu bảo đảm tiêu chuẩn theo yêu cầu của lộ trình.

VI. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC ĐIỀU CHỈNH LỘ TRÌNH ÁP DỤNG TIÊU CHUẨN KHÍ THẢI

Việc điều chỉnh lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với các dòng xe sử dụng động cơ Diesel, tác động phần lớn đến các cơ sở sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu ô tô. Việc giãn lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức Euro 4 tạo điều kiện cho các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô, có thêm thời gian chuẩn bị, đáp ứng; đặc biệt trong điều kiện thúc đẩy sản xuất, thực hiện chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô theo Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/07/2014 của Thủ tướng Chính phủ.

Việc giãn lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức Euro 4 cũng tạo điều kiện cho các loại xe có tiêu chuẩn khí thải thấp, gây ô nhiễm không khí vào Việt Nam. Ảnh hưởng đến thực hiện hành động chính sách năm 2015 “Ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải mức Euro 4 đối với xe ô tô sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới” thuộc Chương trình Hỗ trợ ứng phó với biến đổi khí hậu (SP-RCC), đây là một trong những điều kiện để Việt Nam nhận được khoản vay hỗ trợ của Ngân hàng Thế giới về Biến đổi khí hậu và tăng trưởng xanh.

Trên đây là quá trình xây dựng và nội dung Dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg, Bộ Giao thông vận tải kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các đ/c Thứ trưởng;
- Bộ Tư pháp
- Cục ĐKVN;
- Lưu VT, MT_(Hn).

BỘ TRƯỞNG

Trương Quang Nghĩa