

Số: /BGTVT-QLDN

Hà Nội, ngày tháng năm 2022

V/v: trả lời kiến nghị của doanh nghiệp  
tại Diễn đàn VBF thường niên năm  
2021.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bộ Giao thông vận tải nhận được Công văn số 818/BKHĐT-ĐTNN ngày 10/02/2022 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc nghiên cứu kiến nghị của doanh nghiệp tại Diễn đàn VBF thường niên năm 2021, trong đó có 4 nội dung cộng đồng doanh nghiệp gửi tới Bộ Giao thông vận tải. Về các kiến nghị này, Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) có ý kiến như sau:

1. Kiến nghị của Hiệp hội doanh nghiệp Châu Âu về việc chấp nhận các văn bản của UNECE để giải quyết nút thắt về chuỗi cung ứng đối với nhập khẩu phụ tùng ô tô và hạn chế việc xuất trình giấy chứng nhận đối với những bộ phận thuộc diện “bắt buộc phê duyệt linh kiện” đối với hàng nhập khẩu nguyên chiếc, khi số tham chiếu phụ tùng trên tờ khai xe khác với tài liệu trước đó.

Ý kiến của Bộ GTVT:

Ngày 08/06/2020, Quốc hội đã có Nghị quyết số 102/2020/QH14 phê duyệt Hiệp định thương mại tự do giữa Nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Liên minh Châu Âu, trong đó có Phụ lục 2-B của Hiệp định EVFTA liên quan đến xe cơ giới và phụ tùng, thiết bị của xe cơ giới sẽ có hiệu lực từ tháng 08/2023.

Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang giao Cục Đăng kiểm Việt Nam đang triển khai xây dựng Đề án thực hiện “*Phụ lục 2-B: Xe cơ giới và phụ tùng, thiết bị của xe cơ giới*” của Hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên minh Châu Âu (EVFTA) và Hiệp định Thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai Len (UKVFTA) trong đó có các nội dung rà soát, xây dựng hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật theo hệ thống quy định UNECE, đào tạo và bồi dưỡng nguồn nhân lực, .... nhằm đảm bảo triển khai thực hiện Hiệp định EVFTA đã được ký kết có hiệu lực đối với linh kiện, xe cơ giới vào tháng 8/2023. Khi đó, Việt Nam sẽ thừa nhận các Giấy chứng nhận theo UNECE của Châu Âu và tạo thuận lợi cho các sản phẩm xe cơ giới và phụ tùng xe cơ giới nhập khẩu từ Châu Âu. Đối với linh kiện nhập khẩu, xe nhập khẩu nguyên chiếc thì các số phê duyệt, số tham chiếu của phụ tùng linh kiện lắp đặt trên xe phải phù hợp

với Giấy chứng nhận kiểu loại linh kiện, kiểu loại xe và kiểu loại linh kiện lắp đặt lên xe đã được phê duyệt theo quy định.

2. Kiến nghị của Hiệp hội doanh nghiệp Châu Âu về việc sớm ký hiệp định UNECE 1958 để tạo điều kiện nhập khẩu các sản phẩm ô tô và phụ tùng ô tô từ Châu Âu, sớm hơn tiến độ quy định tại EVFTA, bao gồm cả phụ lục 2-B, để các tài liệu chứng nhận theo UNECE được chấp nhận mà không cần thử nghiệm cũng như đánh giá COP.

Ý kiến của Bộ GTVT:

Nghị quyết số 102/2020/QH14 ngày 08/06/2020 của Quốc hội đã quy định việc Việt Nam sẽ tham gia Hiệp định UNECE 1958 (*Hiệp định về chấp nhận các quy định kỹ thuật thống nhất đối với xe cơ giới và các thiết bị, phụ tùng được lắp đặt và/hoặc sử dụng trên xe cơ giới và các điều kiện để công nhận lẫn nhau về phê duyệt/chứng nhận được cấp trên cơ sở các quy định UNECE*) trước tháng 08/2023. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đã giao Cục Đăng kiểm Việt Nam tham gia các cuộc đàm phán trong khuôn khổ của Hiệp định này và đang nỗ lực để tham gia ký Hiệp định UNECE 1958 sớm hơn mốc thời gian tháng 08/2023.

3. Kiến nghị của Hiệp hội doanh nghiệp Châu Âu về việc cấm xe máy tại các thành phố lớn từ năm 2030 có thể gây khó khăn và bất tiện đáng kể cho người dân. Chính phủ có thể xem xét một số giải pháp toàn diện và hiệu quả hơn để giải quyết vấn đề ùn tắc giao thông, ô nhiễm và tai nạn giao thông ở các khu đô thị là tập trung vào chất lượng của phương tiện lưu thông thay vì phân biệt số lượng.

Ý kiến của Bộ GTVT:

- Về chủ trương, việc hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông là chủ trương lớn của Chính phủ trong việc đảm bảo trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn, được thể hiện tại Nghị quyết số 16/2008/NQ-CP ngày 31/07/2008 của Chính phủ về từng bước khắc phục ùn tắc giao thông tại thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh; Nghị quyết số 12/2019/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về tăng cường đảm bảo trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021 và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 148/TTg-KTN ngày 27/01/2014 về thực hiện các giải pháp phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố lớn, đồng thời cũng tạo điều kiện cho vận tải hành khách công cộng (xe buýt, đường sắt đô thị,...) phát triển.

- Về thẩm quyền, việc hạn chế lưu thông xe máy thuộc thẩm quyền của chính quyền các địa phương, được quy định cụ thể Luật Tổ chức chính quyền địa phương, Luật Giao thông đường bộ.

- Đối với xe mô tô, xe gắn máy được quản lý thông qua 02 giải pháp trọng tâm bao gồm: (i) Phân vùng hạn chế hoạt động của xe máy phù hợp với cơ sở hạ tầng và năng lực phục vụ của hệ thống vận tải hành khách công cộng và (ii) Quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn khí thải và niên hạn sử dụng đối với xe máy nhằm kiểm soát chất lượng xe máy hoạt động.

Việc hạn chế hoạt động của xe máy không chỉ góp phần giảm ùn tắc giao thông mà còn đạt hiệu quả cao trong việc giảm thiểu ô nhiễm môi trường không khí tại các đô thị. Theo nghiên cứu tại Dự án “*Đánh giá, xây dựng giải pháp giảm thiểu ô nhiễm không khí do hoạt động của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ tại các đô thị lớn trực thuộc Trung ương; đề xuất ứng dụng giải pháp tại Thành phố Hà Nội*” do Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải - Bộ Giao thông vận tải đang thực hiện, tỷ lệ phát thải các chất gây ô nhiễm không khí do xe máy tại Hà Nội, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh chiếm tới 90% lượng khí Carbon monoxide (CO) và khí Hydro carbon (HC), trên 60% lượng khí Nitơ oxit (NOx) và trên 50% lượng bụi mịn (Particulate Matter – PM) trong tổng lượng phát thải do phương tiện cơ giới đường bộ gây ra, do cả 2 nguyên nhân liên quan đến số lượng và chất lượng phương tiện (hầu hết chỉ đạt tiêu chuẩn khí thải mức 1 và 2 theo các tiêu chuẩn hiện hành). Theo tính toán, việc hạn chế xe máy tại Hà Nội có thể giảm đến 90% lượng Carbon monoxide (CO), 83% lượng khí Hydro carbon (HC), 50% lượng khí Nitơ oxit (NOx) và 22% lượng bụi siêu mịn (Particulate matter – PM) do tác động của phát thải phương tiện cơ giới cá nhân trên địa bàn thành phố.

Hiện nay, Bộ GTVT đang xây dựng dự thảo Luật Đường bộ, trong đó có các quy định trong việc áp dụng tiêu chuẩn khí thải, quy định về kiểm định khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy và niên hạn sử dụng làm cơ sở để triển khai thực hiện.

Bên cạnh đó, các thành phố lớn đều đã xây dựng, ban hành và triển khai thực hiện các giải pháp quản lý phương tiện giao thông nhằm thực hiện 03 mục tiêu lớn: giảm ùn tắc giao thông, giảm ô nhiễm môi trường, giảm tai nạn giao thông; trong đó có nhiều giải pháp mang tính tổng thể như: Tăng cường vận tải hành khách công cộng; Kiểm soát hoạt động phương tiện cơ giới cá nhân; Kiểm soát phát thải phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

Như vậy, việc từng bước hạn chế lưu thông cá nhân (xe ô tô, xe máy) tại các thành phố lớn trong tương lai là phù hợp với các giải pháp đồng bộ; góp phần xây dựng bộ mặt đô thị văn minh, hiện đại, phù hợp với xu thế của thế giới; đồng thời góp phần giải quyết vấn đề ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường, bảo vệ sức khỏe của người dân.

**4. Kiến nghị Hiệp hội doanh nghiệp Châu Âu về việc xác định giá tính lệ phí trước bạ xe máy trong trường hợp có nhiều phiên bản của cùng một mẫu xe.**

**Ý kiến của Bộ GTVT:**

Ngày 15/01/2022, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 10/2022/NĐ-CP quy định về lệ phí trước bạ, trong đó giá tính lệ phí trước bạ đối với xe máy được quy định tại khoản 3 Điều 7 Nghị định này, đồng thời, Bộ Tài chính là cơ quan được giao quy định chi tiết Điều này. Do đó, đối với nội dung này, đề nghị Bộ Kế hoạch – Đầu tư chuyển Bộ Tài chính để nghiên cứu, trả lời kiến nghị của doanh nghiệp, hiệp hội.

Trên đây là ý kiến của Bộ Giao thông vận tải đối với các kiến nghị của doanh nghiệp, hiệp hội tại Diễn đàn VBF thường niên năm 2021, xin gửi tới Quý Bộ để tổng hợp./.

***Nơi nhận:***

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Lưu VT, QLDN (Cg).

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**

**Nguyễn Xuân Sang**