HIỆP HỘI CÁC NHÀ SẢN XUẤT XE MÁY VIỆT NAM	**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: 32 /2025/CV-VAMM/D	
V/v: Đề xuất, kiến nghị lộ trình cấm xe máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch tại Hà Nội	*Phú Thọ, ngày 16 tháng 7 năm 2025*

Kính gửi: **Văn phòng Chính phủ;**

Bộ Công an;

Bộ Xây dựng;

Bộ Tài chính;

Bộ Công thương;

Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội;

Tỉnh ủy, Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Thọ;

Tỉnh ủy, Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Bình;

Sở Xây dựng Hà Nội;

Sở Nông nghiệp và Môi trường Hà Nội

Hiệp hội Các nhà Sản xuất Xe máy Việt Nam (VAMM) bao gồm 5 công ty: Honda Việt Nam, Yamaha Motor Việt Nam, SYM Việt Nam, Suzuki Việt Nam và Piaggio Việt Nam xin gửi lời chào trân trọng và lời cảm ơn chân thành vì những quan tâm và hỗ trợ quý báu của Quý cơ quan cho sự phát triển của ngành công nghiệp xe máy nói chung và hoạt động của VAMM nói riêng trong suốt thời gian qua.

Là hiệp hội gồm các doanh nghiệp đi đầu trong ngành công nghiệp xe máy, VAMM có những đóng góp lớn vào phát triển kinh tế xã hội thông qua việc nộp thuế cho ngân sách nhà nước (20.000 tỷ VND/năm); duy trì hoạt động của mạng lưới kinh doanh lớn với 2.000 đại lý, 200 nhà cung cấp trong chuỗi cung ứng, tạo ra hàng trăm nghìn việc làm; thực hiện các hoạt động xã hội như: trao tặng 10 triệu mũ bảo hiểm và đào tạo an toàn giao thông cho hơn 100 triệu học sinh,.... Đồng thời, VAMM luôn tích cực đồng hành cùng Chính phủ trong quá trình xây dựng các chính sách hiệu quả, khả thi.

Hiện nay, ô nhiễm môi trường đã và đang là thách thức nghiêm trọng đối với toàn cầu nói chung và Việt Nam nói riêng. Chính phủ, các Bộ ngành đã ban hành nhiều chính sách và giải pháp để ứng phó với vấn đề này. Ngày 12 tháng 7 năm 2025, Thủ tướng Chính

phủ đã ban hành Chỉ thị số 20/CT-TTg về một số nhiệm vụ cấp bách, quyết liệt ngăn chặn, giải quyết tình trạng ô nhiễm môi trường, trong đó có giao Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội thực hiện các giải pháp, biện pháp để các tổ chức, cá nhân chuyển đổi phương tiện, lộ trình **đến ngày 01 tháng 7 năm 2026 không có xe mô tô, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch lưu thông trong Vành đai 1; từ ngày 01 tháng 01 năm 2028 không có xe mô tô, xe gắn máy, hạn chế xe ô tô cá nhân sử dụng nhiên liệu hóa thạch lưu thông trong đường Vành đai 1, Vành đai 2; từ năm 2030 tiếp tục mở rộng thực hiện trong đường Vành đai 3.**

VAMM trân trọng và hoàn toàn thấu hiểu nỗ lực của Chính phủ trong việc giải quyết vấn đề ô nhiễm cũng như đưa ra các giải pháp giao thông phù hợp tại thành phố Hà Nội nhằm hướng tới một môi trường xanh, sạch. Tuy nhiên, liên quan đến chủ trương cấm xe máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch để chuyển sang xe điện tại Hà Nội, các nhà sản xuất nhận diện một số khó khăn và thách thức cần được xem xét, tháo gỡ như sau:

1. Đối với người dân:

Việc chuyển đổi sang sử dụng xe điện đặt ra không ít thách thức đối với người dân, đặc biệt là những nhóm thu nhập thấp. Việc thay thế phương tiện đang sử dụng trở thành gánh nặng tài chính không nhỏ. Những đối tượng bị ảnh hưởng nặng nề nhất thường là người lao động, hộ gia đình có thu nhập thấp và những gia đình đang sở hữu nhiều phương tiện truyền thống.

Bên cạnh khó khăn về chi phí, hạ tầng hỗ trợ cho xe điện, đặc biệt là hệ thống trạm sạc công cộng, hiện vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu thực tế. Việc tìm được điểm sạc thuận tiện, an toàn và phù hợp với lịch trình di chuyển hàng ngày là một trở ngại lớn, nhất là tại các khu vực đông dân cư.

Ngoài ra, mối lo ngại về an toàn cháy nổ khi sạc xe điện – nhất là tại các chung cư cũ có hệ thống điện đã xuống cấp – cũng ngày càng gia tăng. Khi nhiều phương tiện cùng sạc trong không gian kín như tầng hầm mà không có hệ thống giám sát, cảnh báo và xử lý sự cố phù hợp, nguy cơ xảy ra sự cố nghiêm trọng là điều không thể xem nhẹ. Những yếu tố này đặt ra yêu cầu cấp thiết về việc hoàn thiện quy chuẩn kỹ thuật, nâng cấp hạ tầng và triển khai các biện pháp kiểm soát an toàn đồng bộ trước khi mở rộng lộ trình áp dụng xe điện trên diện rộng.

2. Đối với doanh nghiệp:

Việc chuyển đổi quá nhanh từ xe máy xăng sang xe máy điện, nếu không có lộ trình phù hợp, sẽ gây áp lực nghiêm trọng lên toàn bộ ngành công nghiệp xe máy – từ sản xuất, phân phối đến dịch vụ hậu mãi.

Các doanh nghiệp sản xuất sẽ phải đầu tư lớn để tái cấu trúc dây chuyền, đổi mới công nghệ và phát triển sản phẩm, trong khi chưa có đủ thời gian chuẩn bị và chưa được hỗ trợ tài chính kịp thời. Điều này dễ dẫn đến thua lỗ, gián đoạn sản xuất và nguy cơ phá sản.

Hệ thống gần **2.000 đại lý xe máy xăng** hiện nay có nguy cơ bị tê liệt do doanh thu sụt giảm đột ngột. Đồng thời, khoảng **200 nhà cung ứng linh kiện** – chủ yếu phục vụ động cơ đốt trong – sẽ bị ảnh hưởng trực tiếp, kéo theo nguy cơ đứt gãy chuỗi cung ứng. Tác động lan tỏa sẽ ảnh hưởng đến **hàng trăm nghìn lao động**, đe dọa sinh kế và tạo áp lực lớn lên an sinh xã hội.

Thêm vào đó, hiện nay các nhà sản xuất đã và đang đầu tư hàng nghìn tỷ đồng để thay đổi công nghệ, máy móc thiết bị, dây chuyền sản xuất nhằm đáp ứng nhiều quy định mới của Chính phủ có hiệu lực từ năm 2027, bao gồm: Áp dụng tiêu chuẩn khí thải **EURO4**; Kiểm soát khí thải đối với **xe đang lưu hành; Giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu**,... hướng đến mục tiêu giảm ô nhiễm môi trường. Việc chuyển đổi đột ngột sang xe điện không những gây lãng phí lớn các nguồn lực đã bỏ ra mà còn làm suy giảm hiệu quả thực thi các chính sách môi trường mà Chính phủ vừa ban hành.

3. Đối với các cơ quan quản lý nhà nước

Không chỉ người dân và doanh nghiệp, các cơ quan quản lý Nhà nước cũng cần thời gian để nghiên cứu, tham vấn chuyên gia và xây dựng hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, quy chuẩn an toàn và các quy định pháp lý phù hợp với đặc thù của xe điện. Đồng thời, cần sớm ban hành chính sách khuyến khích chuyển đổi – bao gồm hỗ trợ tài chính, ưu đãi thuế và tín dụng – nhằm tạo điều kiện cho người dân tiếp cận phương tiện mới.

Thêm vào đó, **việc phát triển hạ tầng trạm sạc và lưới điện là điều kiện then chốt cho chuyển đổi xe điện.** Việc thiếu hệ thống trạm sạc đồng bộ và lưới điện đủ năng lực đang là rào cản lớn trong lộ trình chuyển đổi sang xe điện. Mạng lưới trạm sạc hiện còn phân bố thưa thớt, thiếu tiêu chuẩn kỹ thuật thống nhất về công suất, an toàn và kết nối.

Nhiều khu dân cư, chung cư cũ không có điều kiện lắp đặt hạ tầng sạc, dẫn đến sự chênh lệch lớn trong khả năng tiếp cận giữa các nhóm dân cư.

Lưới điện hiện hữu cũng chưa được thiết kế để đáp ứng nhu cầu sạc đồng loạt, đặc biệt tại các khu vực đông dân cư và vào giờ cao điểm. Tình trạng quá tải cục bộ, sụt áp hoặc mất an toàn có thể xảy ra nếu không có giải pháp tăng cường công suất, phân bổ tải hợp lý và áp dụng công nghệ quản lý điện năng thông minh.

Phát triển hạ tầng trạm sạc và nâng cấp lưới điện không chỉ là yêu cầu kỹ thuật, mà còn là nền tảng để đảm bảo sự lan tỏa thực chất của xe điện ra toàn xã hội. Đây là thách thức lớn nhất cần phải giải quyết để người dân an tâm sử dụng, doanh nghiệp mạnh dạn đầu tư, và quá trình chuyển đổi diễn ra an toàn, đồng bộ, hiệu quả.

Từ những phân tích trên đây, chúng tôi cho rằng: Để quá trình chuyển đổi diễn ra hiệu quả và bền vững, cần một lộ trình triển khai hợp lý với thời gian chuẩn bị tối thiểu 2–3 năm. Khoảng thời gian này cho phép người dân, doanh nghiệp và cơ quan quản lý có thời gian để giải quyết các khó khăn, thách thức nêu trên và có đủ điều kiện để thích ứng, điều chỉnh và phối hợp đồng bộ, hạn chế rủi ro và bảo đảm tính khả thi trong thực tiễn.

Xin trân trọng cảm ơn!

Thông tin chi tiết xin vui lòng liên hệ: Ông Đặng Thành Công

Điện thoại: 0949.238.838 | Email: acc_dt_cong@honda.com.vn

Nơi nhận:
- *Như trên;*
- *Lưu: VT*

HIỆP HỘI CÁC NHÀ SẢN XUẤT

XE MÁY VIỆT NAM

HIỆP HỘI CÁC NHÀ SẢN XUẤT XE MÁY VIỆT NAM
BAN CHẤP HÀNH

SAYAKA HATTORI

CHỦ TỊCH