

Số: 1191/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 30 tháng 9 năm 2024

QUYẾT ĐỊNH

**Ban hành Kế hoạch Giảm nhẹ phát thải khí nhà kính
trong lĩnh vực giao thông vận tải đến năm 2030****BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Căn cứ Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24/8/2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị định số 06/2022/NĐ-CP ngày 07/01/2022 của Chính phủ quy định giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và bảo vệ tầng ô-dôn;

Căn cứ Chỉ thị số 13/CT-TTg ngày 02/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác quản lý tín chỉ các-bon nhằm thực hiện Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC);

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Khoa học - Công nghệ và Môi trường và Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Kế hoạch Giảm nhẹ phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực giao thông vận tải đến năm 2030.

Điều 2. Giao Vụ Khoa học - Công nghệ và Môi trường là đầu mối phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan theo dõi việc triển khai thực hiện và tổng hợp, báo cáo tình hình thực hiện Kế hoạch này.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng các Cục, Giám đốc Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Các Bộ: TN&MT, Công Thương, Xây dựng;
- Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc TƯ;
- Cổng TTĐT Bộ GTVT;
- Lưu: VT, KHCN&MT (H.Lưu).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG****Lê Anh Tuấn**

KẾ HOẠCH GIẢM NHẸ PHÁT THẢI KHÍ NHÀ KÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐẾN NĂM 2030

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1191/BGTVT ngày 30 tháng 9 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

I. MỤC TIÊU

Xây dựng kế hoạch triển khai thực hiện các biện pháp giảm phát thải khí nhà kính (KNK) trong lĩnh vực giao thông vận tải (GTVT) đáp ứng mục tiêu giảm phát thải KNK theo “Đóng góp không điều kiện” trong Đóng góp quốc gia tự quyết định (NDC) của Việt Nam:

Đến năm 2030, tiềm năng giảm phát thải KNK theo “Đóng góp không điều kiện” trong GTVT sẽ giảm 5,9% lượng phát thải KNK so với kịch bản phát triển thông thường (BAU), tương ứng giảm 45,62 triệu tấn CO₂td trong toàn giai đoạn. Cụ thể như sau:

- Năm 2025: giảm 3,4 triệu tấn CO₂td;
- Năm 2030: giảm 10,61 triệu tấn CO₂td;
- Giai đoạn đến năm 2030: giảm 45,62 triệu tấn CO₂td¹.

II. CÁC BIỆN PHÁP, HOẠT ĐỘNG GIẢM NHẸ PHÁT THẢI KHÍ NHÀ KÍNH

2.1. Kết quả kiểm kê KNK trong GTVT

Kết quả kiểm kê KNK trong GTVT cho các năm: 2014, 2016, 2018 và 2021 như Bảng 1 dưới đây.

Bảng 1. Kết quả kiểm kê phát thải KNK trong GTVT giai đoạn 2014 - 2021

Đơn vị: Nghìn tấn CO₂td

TT	Tiểu lĩnh vực	Năm							
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 ²	2021
1	Đường bộ	24.861,2	27.921,1	31.018,6	33.467,2	35.905,6	37.989,5	-	39.476,7
2	Đường sắt	167,4	163,2	139,0	144,8	155,1	151,4	124,4	117,5
3	Đường thủy nội địa	2.423,5	2.607,5	2.896,0	3.061,0	3.147,4	3.209,2	-	2.563,4
4	Hàng hải	1.262,4	1.341,2	1.328,8	1.255,4	1.344,3	1.473,8	-	513,6
5	Hàng không	1.136,7	1.894,0	2.340,6	2.514,3	2.492,9	2.988,3	2.339,1	1.533,7
Tổng		29.851,1	33.927	37.723	40.442,7	43.045,2	45.812,1	-	44.204,9

Nguồn: Bộ GTVT

¹ Nguồn: Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC), năm 2022 của Việt Nam.

² Do bị ảnh hưởng của Đại dịch COVID, vận chuyển hàng hóa và hành khách bị ảnh hưởng nặng nề và ngưng trệ. Do chỉ có số liệu thống kê sơ bộ của vận tải hành khách và hàng hóa bằng đường bộ nên không đủ căn cứ thực hiện kiểm kê phát thải KNK của ngành GTVT trong năm 2020.

2.2. Kịch bản phát triển thông thường (BAU)

Kịch bản BAU được xây dựng dựa trên thông tin về các hoạt động vận tải và các giả định kinh tế vĩ mô. Năm 2014 được chọn là năm cơ sở để xác định kịch bản BAU, phù hợp với năm cơ sở xây dựng báo cáo NDC 2022. Số liệu hoạt động vận tải năm 2014 được thu thập và tổng hợp từ các nguồn số liệu đã công bố của Bộ GTVT và các cơ quan liên quan. Hệ số phát thải được áp dụng khi xây dựng kịch bản BAU chủ yếu là hệ số mặc định của IPCC 2006.

Kịch bản BAU trong GTVT được xây dựng theo cách tiếp cận từ dưới lên (bottom-up). Mô hình EFFECT (Khung dự báo năng lượng và công cụ đồng thuận về phát thải) được sử dụng để xây dựng BAU và kịch bản giảm nhẹ phát thải KNK cho ngành GTVT.

Kịch bản BAU³ của ngành GTVT là cơ sở để xây dựng các biện pháp, xác định tiềm năng giảm phát thải KNK và đóng góp của ngành vào lĩnh vực năng lượng trong NDC của Việt Nam. Dữ liệu đầu vào của kịch bản BAU như sau:

Dữ liệu đầu vào và giả định chính:

- Thông tin chung GDP: Dữ liệu về tốc độ tăng trưởng GDP trong giai đoạn 2014 - 2020 được lấy theo công bố của Tổng cục Thống kê. Đối với giai đoạn 2021 - 2030, mục tiêu phát triển kinh tế được xác định: “Phân đầu tốc độ tăng trưởng GDP cả nước bình quân đạt khoảng 7,0%/năm giai đoạn 2021 - 2030” theo Nghị quyết 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

- Dân số: Số liệu dân số Việt Nam là 90,7 triệu người trong năm 2014 được lấy theo số liệu công bố của Tổng cục Thống kê. Số liệu dự báo dân số trong giai đoạn 2015-2030 dựa trên Báo cáo dự báo dân số Việt Nam 2016 do Tổng cục Thống kê và Quỹ Dân số Liên hợp quốc thực hiện.

- Dữ liệu về các chuyên ngành trong GTVT: Số lượng phương tiện từ các báo cáo chính thức của các Cục: Đăng kiểm Việt Nam, Đường bộ Việt Nam, Đường sắt Việt Nam, Đường thủy nội địa Việt Nam, Hàng hải Việt Nam, Hàng không Việt Nam và số liệu công bố tại Niên giám thống kê hằng năm của Tổng cục Thống kê, năm 2014.

Dựa trên các dữ liệu đầu vào và giả định nêu trên, kết quả tính toán ước tính lượng phát thải KNK theo kịch bản BAU được dự báo sẽ tăng trung bình 6 - 7% mỗi năm, đạt gần 90 triệu tấn CO_{2td} vào năm 2030 (xem Bảng 2).

³ NDC cập nhật 2022: BAU của lĩnh vực năng lượng là cơ sở để xây dựng các biện pháp, xác định tiềm năng giảm phát thải KNK và đóng góp về giảm phát thải của lĩnh vực năng lượng trong NDC 2022. Phát thải KNK được tính toán dựa trên số liệu tiêu thụ nhiên liệu và hệ số phát thải của từng loại nhiên liệu. Hệ số phát thải được xác định theo phương pháp bậc 1 trong hướng dẫn GL 1996 sửa đổi và GL 2006. Các hệ số này đã được sử dụng cho kiểm kê KNK của Việt Nam.

Bảng 2. Lượng phát thải KNK của ngành GTVT tại Việt Nam theo kịch bản BAU*Đơn vị: Triệu tấn CO₂td*

Tiểu lĩnh vực	2014	2020	2025	2030
Đường bộ	26,4	37,9	52,1	71,7
Đường sắt	0,1	0,2	0,2	0,3
Đường thủy nội địa và hàng hải	3,5	4,6	6,1	8,2
Đường hàng không	1,1	2,8	3,5	4,3
Giao thông khác	2,1	2,3	3,2	4,6
Tổng	33,2	48,0	65,1	89,1⁴

Nguồn: Bộ GTVT

2.3. Tiềm năng giảm nhẹ phát thải KNK trong GTVT theo “Đóng góp không điều kiện” trong Báo cáo kỹ thuật NDC 2022

Theo NDC 2022, việc thực hiện các biện pháp, hoạt động giảm nhẹ phát thải KNK theo “Đóng góp không điều kiện” trong GTVT dự kiến góp phần giảm 45,62 triệu tấn CO₂td tích lũy trong giai đoạn 2021- 2030.

Mức đóng góp cụ thể tiềm năng giảm phát thải KNK theo từng biện pháp cụ thể như sau:

Bảng 3. Kết quả tiềm năng giảm phát thải KNK của từng biện pháp, hoạt động giảm nhẹ trong Đóng góp không điều kiện của ngành GTVT

Biện pháp	Tiềm năng giảm phát thải (triệu tấn CO ₂ td)		
	2021-2030	2025	2030
E17. Giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu đối với xe cơ giới sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới	15,66	0,83	5,06
E18. Chuyển đổi phương thức vận tải hành khách từ sử dụng phương tiện cá nhân sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng	2,99	0,17	0,21
E19. Chuyển đổi phương thức vận tải từ đường bộ sang đường sắt	0,88	0,07	0,18
E20. Chuyển đổi phương thức vận tải từ đường bộ sang đường thủy nội địa và đường ven biển	2,36	0,23	0,32
E21. Khuyến khích sử dụng xe buýt CNG	0,03	0	0,01
E22. Tăng hệ số tải của ô tô tải	5,07	0,55	0,8

⁴ Theo Báo cáo NDC 2020. Theo NDC 2022, lượng phát thải BAU của ngành GTVT là 88,1 triệu tấn

Biện pháp	Tiềm năng giảm phát thải (triệu tấn CO ₂ td)		
	2021-2030	2025	2030
E23. Sử dụng nhiên liệu sinh học	7,21	0,58	1,54
E24. Khuyến khích sử dụng ô tô điện	3,06	0,18	0,86
E25. Sử dụng xe máy điện	7,66	0,71	1,41
E26. Sử dụng xe buýt điện	0,7	0,02	0,22
Tổng	45,62	3,34	10,61

Nguồn: Báo cáo Kỹ thuật NDC của Việt Nam, 2022

2.4. Mô tả biện pháp, mục tiêu, phương thức thực hiện các biện pháp giảm nhẹ phát thải KNK trong GTVT theo “Đóng góp không điều kiện”

2.4.1. Biện pháp E17. Giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu đối với xe cơ giới sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới

a) Mục tiêu, lộ trình và thời gian thực hiện

Theo NDC 2022, đến năm 2030, biện pháp áp dụng giới hạn định mức tiêu thụ nhiên liệu đối với xe cơ giới sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới sẽ đạt kết quả:

- 100% xe máy đạt định mức tiêu thụ nhiên liệu 2,3 lít/100km;
- 100% ô tô con sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới bán ra đạt định mức tiêu thụ nhiên liệu: ô tô con dung tích động cơ <1400cc đạt 4,7 lít/100km; ô tô con dung tích động cơ từ 1400 - 2000cc đạt 5,3 lít/100km; ô tô con dung tích động cơ >2000cc đạt 6,4 lít/100km. Tỷ lệ áp dụng cho phương tiện mới lần lượt là 30% vào năm 2027, 50% vào năm 2028, 75% vào năm 2029 và 100% vào năm 2030.

b) Kế hoạch thực hiện

Năm 2024: Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường, tiêu thụ năng lượng cho xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới và tổ chức triển khai, thực hiện.

c) Cơ quan chủ trì thực hiện và nguồn lực

Cục Đăng Kiểm Việt Nam: thực hiện từ nguồn ngân sách nhà nước.

2.4.2. Biện pháp E18. Chuyển đổi phương thức vận tải hành khách từ sử dụng phương tiện cá nhân sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng

a) Mục tiêu, lộ trình và thời gian thực hiện

- Nâng cao chất lượng dịch vụ và phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng tại các thành phố trực thuộc Trung ương và đô thị loại I nhằm đạt được mục tiêu trong NDC 2022, cụ thể: Tỷ lệ đảm nhận của vận tải hành khách công cộng tại Hà Nội đạt 45% - 50%; TP. Hồ Chí Minh đạt 25%; Đà Nẵng đạt 25% - 35%;

Cần Thơ đạt 20%; Hải Phòng đạt 10% - 15%; đô thị loại I đạt ít nhất 5%.

- Xe buýt nhanh (BRT)/xe buýt chất lượng cao: Đến năm 2030 có 01 tuyến xe buýt nhanh (BRT) hoạt động tại Hà Nội, 02 tuyến BRT/buýt chất lượng cao hoạt động tại TP Hồ Chí Minh và 01 tuyến BRT/buýt chất lượng cao hoạt động tại Đà Nẵng;

- Đường sắt đô thị: Ngoài Tuyến đường sắt đô số 2A Cát Linh - Hà Đông ở Hà Nội, dự kiến đến sẽ có thêm: (i) đoạn trên cao của Tuyến số 3 Nhổn - Ga Hà Nội ở Hà Nội vào cuối năm 2024 và toàn Tuyến số 3 sẽ được hoàn thành và khai thác vào năm 2030, và (ii) Tuyến metro số 1 Bến Thành - Suối Tiên ở TP. Hồ Chí Minh sẽ được đưa vào vận hành từ Quý 4/2024.

b) Kế hoạch thực hiện

- Năm 2024 - 2025: Rà soát, cập nhật quy hoạch phát triển giao thông đô thị phù hợp với mục tiêu, lộ trình nêu tại điểm a Mục này, trình Ủy ban nhân dân (UBND) các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phê duyệt và tổ chức triển khai thực hiện tại địa phương. Đối với các địa phương đã ban hành Kế hoạch phù hợp với mục tiêu nêu trên, tiếp tục tổ chức triển khai thực hiện, bảo đảm đạt mục tiêu đã đề ra.

- Năm 2025 - 2030: Tiếp tục tham mưu, triển khai thực hiện các dự án đường sắt đô thị, đầu tư tuyến buýt thủy, mở rộng các tuyến xe buýt mới phù hợp với các quy hoạch, kế hoạch đã được phê duyệt. Trước mắt, tập trung thực hiện tại 05 thành phố trực thuộc Trung ương⁵ và các đô thị loại I.

c) Cơ quan chủ trì và nguồn lực

Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, thực hiện từ nguồn ngân sách địa phương, nguồn vốn xã hội hóa và nguồn vốn hợp pháp khác.

2.4.3. Biện pháp E19. Chuyển đổi phương thức vận tải từ đường bộ sang đường sắt

a) Mục tiêu, lộ trình và thời gian thực hiện

Giai đoạn 2024 - 2030

- Cải tạo nâng cấp để khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có, kết nối thông suốt tuyến đường sắt liên vận quốc tế; hoàn thành công tác chuẩn bị đầu tư, thu xếp nguồn lực để khởi công một số tuyến đường sắt mới trong đó ưu tiên

⁵ (1) Kế hoạch số 201/KH-UBND ngày 16/10/2020 của UBND TP. Hà Nội phê duyệt Đề án Nâng cao chất lượng dịch vụ và phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt thủ đô Hà Nội giai đoạn 2019-2020, đến năm 2025, định hướng 2030; (2) Quyết định số 3998/QĐ-UBND ngày 20/7/2020 của UBND TP. Hồ Chí Minh phê duyệt Đề án Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát phương tiện cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn TP. HCM; (3) Kế hoạch 238/UBND-KH ngày 2/10/2020 của UBND TP. Hải Phòng về việc thực hiện NQ số 21/NQ-HĐND ngày 22/7/2020 của HĐND TP về việc thông qua nhiệm vụ, giải pháp phát triển hệ thống hạ tầng giao thông và chống ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố đến năm 2030, định hướng sau năm 2030; (4) Quyết định số 5773/QĐ-UBND ngày 21/12/2019 của UBND TP. Đà Nẵng phê duyệt Đề án nghiên cứu cơ chế, chính sách hỗ trợ, ưu đãi, khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn TP. Đà Nẵng; (5) Quyết định số 2439/QĐ-UBND ngày 11/10/2019 của UBND TP. Cần Thơ phê duyệt kế hoạch phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn TP. Cần Thơ giai đoạn 2019-2021.

tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, các tuyến kết nối cảng biển cửa ngõ quốc tế, sân bay quốc tế, đường sắt đầu mối tại thành phố lớn, nghiên cứu để triển khai tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ;

- Đến năm 2030, khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt 11,8 triệu tấn, chiếm thị phần khoảng 0,27%. Khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 7,35 tỷ tấn.km, chiếm thị phần khoảng 1,38%⁶.

b) Kế hoạch thực hiện

Giai đoạn 2024 - 2030

- Tập trung nâng cấp, cải tạo các tuyến đường sắt hiện đang khai thác có hiệu quả như Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng đạt năng lực thông qua của đường đơn NTQ ≥ 25 đôi tàu/ngày.đêm.

- Đầu tư xây dựng đường sắt khu đầu mối TP. Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Nha Trang và đường sắt kết nối cảng biển, ICD.

- Hoàn thành giai đoạn chuẩn bị đầu tư và đầu tư xây dựng các đoạn ưu tiên trên tuyến đường sắt tốc độ cao Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh.

- Nghiên cứu, rà soát, đề xuất chính sách khuyến khích đơn vị kinh doanh vận tải chuyển đổi từ vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ sang vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt.

c) Cơ quan chủ trì và nguồn lực thực hiện

Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam thực hiện bằng nguồn ngân sách nhà nước, huy động xã hội hóa và các nguồn hợp pháp khác.

2.4.4. Biện pháp E20. Chuyển đổi phương thức vận tải từ đường bộ sang đường thủy nội địa và đường ven biển

a) Mục tiêu, lộ trình và thời gian thực hiện

- Phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, đường ven biển Việt Nam theo một quy hoạch tổng thể và thống nhất trên quy mô cả nước nhằm đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; Phát huy được hiệu quả tổng hợp, đồng bộ giữa kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, đường ven biển với các cơ sở hạ tầng liên quan, đẩy mạnh phát triển công nghiệp và dịch vụ làm động lực phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng - an ninh cho địa phương, vùng kinh tế và các khu vực liên quan.

- Đến năm 2030, khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt khoảng 715 triệu tấn; khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt khoảng 150 tỷ tấn.km⁷.

b) Kế hoạch thực hiện

⁶ Theo NDC 2022, đến năm 2030, vận tải hàng hóa bằng đường sắt sẽ tăng lên 12,5% hằng năm.

⁷ Mục tiêu theo NDC 2022, đến năm 2030, khối lượng hàng hóa vận tải bằng đường thủy nội địa tăng từ 127,8 tỷ tấn-km lên 128,8 tỷ tấn-km (tăng từ 20,6% lên 21,6% tổng khối lượng); tỷ lệ vận tải đường bộ giảm từ 23,3% xuống còn 21,2%; Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường bộ chuyển đổi sang đường ven biển được cho là bằng với lượng hàng hóa luân chuyển từ đường bộ chuyển đổi sang đường thủy nội địa cùng giai đoạn.

Giai đoạn 2024 - 2030

- Hoàn thiện kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, đường ven biển đặc biệt là ở những tuyến chính có mật độ vận tải cao; bảo đảm kết nối thuận lợi các tuyến đường thủy nội địa, đường ven biển với hệ thống đường bộ, đường sắt, cảng sông, cảng biển.

- Nghiên cứu, rà soát, đề xuất cơ chế, chính sách khuyến khích đơn vị kinh doanh vận tải chuyển đổi từ vận chuyển hàng hóa đường bộ sang đường thủy nội địa, đường ven biển và tổ chức triển khai, thực hiện.

c) Cơ quan chủ trì và nguồn vốn thực hiện

Cục Hàng hải Việt Nam, Cục đường thủy nội địa Việt Nam, thực hiện bằng nguồn ngân sách nhà nước, xã hội hóa và nguồn hợp pháp khác.

2.4.5. Biện pháp E21. Sử dụng xe buýt CNG

a) Mục tiêu, lộ trình và thời gian thực hiện

Giai đoạn 2024 - 2030

Tiếp tục phát triển xe buýt CNG tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh bảo đảm mục tiêu trong NDC 2022, cụ thể: đến 2030, tổng số xe buýt CNG là 623 xe gồm 423 xe tại TP. Hồ Chí Minh và 200 xe tại Hà Nội.

b) Kế hoạch thực hiện

Tiếp tục rà soát, hợp lý hóa mạng lưới tuyến buýt; thiết kế lại các tuyến buýt khi đưa vào đấu thầu lại đảm bảo phù hợp với đặc điểm kỹ thuật, khả năng hoạt động của xe buýt CNG.

c) Cơ quan chủ trì và nguồn lực:

Sở GTVT TP. Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, thực hiện bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước của địa phương, nguồn xã hội hóa.

2.4.6. Biện pháp E22. Tăng hệ số tải của ô tô tải

a) Mục tiêu, lộ trình và thời gian thực hiện

Theo NDC 2022, đến năm 2030, hệ số tải hàng hóa của xe ô tô tải cải thiện từ 56% tới 60%.

b) Kế hoạch thực hiện

Giai đoạn 2024 - 2030

- Phát triển, hoàn thiện hệ thống logistics, kho bãi phục vụ vận tải hàng hóa để tăng tỷ lệ chuyển đi có hàng của xe tải và tăng tỷ lệ xếp hàng lên xe.

- Nghiên cứu, hoàn thiện cơ chế, chính sách và đẩy mạnh hoạt động của các sàn giao dịch vận tải, từ đó tối ưu hệ số tải hàng hóa của ô tô tải.

c) Cơ quan chủ trì và nguồn vốn thực hiện

Cục Đường bộ Việt Nam, thực hiện bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước, xã hội hóa và nguồn hợp pháp khác.

2.4.7. Biện pháp E23. Khuyến khích sử dụng nhiên liệu sinh học

a) Mục tiêu, lộ trình và thời gian thực hiện

Theo NDC 2022, mở rộng phối trộn, sử dụng 100% xăng E5 đối với các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ vào năm 2030.

b) Kế hoạch thực hiện

Phổ biến tuyên truyền, nâng cao ý thức của người dân trong việc sử dụng nhiên liệu sinh học (Xăng E5) tại địa phương, nhằm tăng nhu cầu sử dụng xăng E5 trong GTVT.

c) Cơ quan chủ trì và nguồn vốn thực hiện

Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; thực hiện bằng nguồn ngân sách nhà nước của địa phương, nguồn hợp pháp khác.

2.4.8. Biện pháp E24 và E25: Sử dụng xe máy điện và ô tô điện

a) Mục tiêu, lộ trình và thời gian thực hiện

Thực hiện theo NDC 2022, cụ thể đến năm 2030: ô tô điện đạt tỷ lệ sử dụng 30%; xe máy điện chiếm 22% tổng số xe máy sử dụng.

b) Kế hoạch thực hiện

- Tiếp tục rà soát, đề xuất sửa đổi, bổ sung các QCVN liên quan đến xe ô tô điện, xe mô tô, xe gắn máy điện.

- Xây dựng, ban hành QCVN thay thế QCVN 09:2015/BGTVT về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô trong đó cập nhật các quy định liên quan đến ô tô điện.

- Xây dựng, ban hành Thông tư quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ; dấu hiệu nhận biết xe cơ giới sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường.

- Nghiên cứu rà soát niên hạn sử dụng đối với ô tô chở người, ô tô chở hàng sử dụng điện; đề xuất quy định theo hướng thuận lợi hơn cho ô tô điện nếu đảm bảo các yêu cầu về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

- Triển khai thực hiện Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ đường bộ trong đó có quy định về số lượng vị trí lắp đặt trụ sạc điện, hạ tầng cung cấp điện trong trạm dừng nghỉ⁸ để phát triển hạ tầng sạc điện đáp ứng nhu cầu sử dụng của người dân và doanh nghiệp.

⁸ Số vị trí đỗ xe tối thiểu có thể bố trí xe ô tô vào sạc điện chiếm 10% tổng vị trí đỗ xe của Trạm dừng nghỉ.

- Nghiên cứu, phát triển mạng lưới hạ tầng trạm sạc điện trên các tuyến đường quốc lộ và tuyến đường cao tốc vào “Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050”.

- Nghiên cứu, xây dựng Kế hoạch chuyển đổi phương tiện giao thông điện quốc gia.

- Nghiên cứu, đề xuất cơ chế trao đổi, bù trừ hạn ngạch và trao đổi tín chỉ cac-bon từ các dự án chuyển đổi từ phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng phương tiện điện.

- Xây dựng quy trình thủ tục, kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy⁹

c) Cơ chủ trì và nguồn vốn thực hiện

Cục Đăng kiểm Việt Nam, Cục đường bộ Việt Nam, Cục Đường cao tốc Việt Nam; thực hiện từ nguồn ngân sách nhà nước và nguồn hợp pháp khác.

2.4.9. Biện pháp E26: Sử dụng xe buýt điện

a) Mục tiêu, lộ trình và thời gian thực hiện

Theo NDC 2022, đến năm 2025, bắt đầu sử dụng xe buýt điện và ước đạt tỷ lệ sử dụng 30% vào 2030.

b) Kế hoạch thực hiện

- Xây dựng trình UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương Kế hoạch chuyển đổi sang xe buýt sử dụng điện phù hợp với điều kiện, khả năng của địa phương.

- Xây dựng, trình UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật đối với xe buýt nội tỉnh sử dụng điện theo thẩm quyền; chính sách trợ giá cao hơn đối với xe buýt điện phù hợp với chi phí tăng thêm do việc chuyển đổi phương tiện sang sử dụng điện phù hợp với điều kiện, khả năng của địa phương.

- Nghiên cứu, xây dựng đề xuất cơ chế, chính sách khuyến khích chuyển đổi xe buýt sang sử dụng điện và tổ chức triển khai thực hiện.

c) Cơ quan chủ trì và nguồn vốn thực hiện

Cục Đường bộ Việt Nam; Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; thực hiện bằng nguồn ngân sách địa phương, nguồn xã hội hóa và các nguồn phù hợp khác.

III. KẾ HOẠCH THỰC HIỆN

Kế hoạch, nguồn lực, lộ trình thực hiện biện pháp, mục tiêu giảm nhẹ phát thải KNK trong GTVT tại Phụ lục I kèm theo.

IV. HOẠT ĐỘNG GIÁM SÁT, ĐÁNH GIÁ

Việc giám sát và đánh giá thực hiện các mục tiêu giảm phát thải KNK trong

⁹ Điểm đ khoản 5 Điều 42 Luật Trật tự, An toàn giao thông đường bộ.

GTVT thực hiện theo quy định tại Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đo đạc, báo cáo, thẩm định giảm nhẹ phát thải KNK và kiểm kê KNK lĩnh vực GTVT.

V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

5.1. Kinh phí thực hiện

a) Đối với các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ GTVT; Sở GTVT các tỉnh, thành phố

- Từ ngân sách nhà nước theo quy định hiện hành;
- Huy động tối đa từ nguồn ngân sách nhà nước, xã hội hóa và nguồn vốn hợp pháp khác để thực hiện biện pháp giảm nhẹ phát thải KNK trong GTVT.

b) Đối với doanh nghiệp: Từ nguồn kinh phí của doanh nghiệp theo quy định của pháp luật.

5.2. Tổ chức thực hiện

5.2.1. Các cơ quan, đơn vị trực thuộc Bộ GTVT

Các cơ quan, đơn vị trực thuộc Bộ GTVT căn cứ chức năng, nhiệm vụ được giao và lĩnh vực quản lý, tổ chức triển khai, thực hiện các nhiệm vụ tại Phụ lục ban hành kèm theo Kế hoạch này.

5.2.2. Vụ Pháp chế

Chủ trì tổng hợp đề xuất đăng ký sửa đổi, bổ sung, ban hành văn bản quy phạm pháp luật của các cơ quan, đơn vị; lấy ý kiến các cơ quan, đơn vị liên quan; tổng hợp trình Bộ trưởng xem xét đưa vào Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật hằng năm của Bộ.

5.2.3. Vụ Kế hoạch - Đầu tư

- Đầu mối tham mưu xây dựng, kiến nghị các cơ chế, chính sách hỗ trợ nhằm chuyển đổi sử dụng phương tiện giao thông sử dụng điện, năng lượng xanh trong GTVT.

- Huy động nguồn lực để hoàn thiện đầu tư kết cấu hạ tầng đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa đảm bảo theo các quy hoạch chuyên ngành được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

5.2.4. Vụ Vận tải

- Tham mưu thực hiện xây dựng các cơ chế chính sách quản lý hoạt động vận tải theo hướng giảm phát thải, tiết kiệm năng lượng; phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị trong cả nước;

- Nghiên cứu, tham mưu lồng ghép chính sách ưu đãi, hỗ trợ đầu tư ứng dụng điện và năng lượng xanh, công nghệ thân thiện môi trường, sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả trong chính sách phát triển vận tải.

5.2.5. Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông

- Chủ trì tham mưu xây dựng các cơ chế chính sách khuyến khích, ưu đãi phát triển kết cấu hạ tầng trạm sạc điện, trạm cấp năng lượng xanh trên các tuyến cao tốc, quốc lộ chính yếu, mạng lưới đường bộ toàn quốc và trên các tuyến đường bộ kết nối các cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không.

5.2.6. Vụ Tài chính

- Chủ trì xây dựng kế hoạch và cân đối kinh phí thường xuyên cho các đơn vị trực thuộc Bộ GTVT triển khai các chương trình, đề tài, dự án, nhiệm vụ có liên quan.

- Tham mưu xây dựng, kiến nghị các cơ chế, chính sách hỗ trợ tài chính nhằm chuyển đổi sử dụng phương tiện giao thông sử dụng điện, năng lượng xanh trong GTVT.

5.2.7. Vụ Khoa học - Công nghệ và Môi trường

- Xây dựng và hoàn thiện các quy định về hệ thống đo đạc, báo cáo và thẩm định giảm nhẹ phát thải KNK, kiểm kê KNK trong GTVT.

- Hướng dẫn, kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định của pháp luật về đo đạc, báo cáo, thẩm định kết quả giảm nhẹ phát thải KNK, kiểm kê KNK đối với các lĩnh vực, cơ sở thuộc phạm vi quản lý của Bộ GTVT.

- Triển khai các hoạt động nâng cao nhận thức cho cộng đồng, doanh nghiệp về trách nhiệm, lợi ích của giảm phát thải KNK;

- Triển khai các chương trình, hoạt động hợp tác quốc tế về chuyển giao công nghệ, tăng cường năng lực về giảm phát thải KNK cho các tiểu lĩnh vực trong ngành GTVT.

- Xây dựng báo cáo giảm nhẹ phát thải KNK trong lĩnh vực thuộc phạm vi quản lý theo quy định.

- Chủ trì tham mưu việc xây dựng, hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông sử dụng điện, năng lượng xanh.

- Đầu mối phối hợp với các cơ quan, đơn vị trong và ngoài Bộ GTVT, các doanh nghiệp trong quá trình triển khai thực hiện Kế hoạch giảm nhẹ phát thải KNK.

- Đầu mối theo dõi, đôn đốc, kiểm tra, đánh giá việc thực hiện Kế hoạch này; tổng hợp kết quả triển khai thực hiện theo yêu cầu của Lãnh đạo Bộ GTVT.

- Tổ chức rà soát, đánh giá khả năng thực hiện Kế hoạch theo tình hình thực tế triển khai; đề xuất điều chỉnh biện pháp giảm nhẹ, mục tiêu giảm nhẹ phát thải KNK trong GTVT bảo đảm thực hiện mục tiêu giảm phát thải KNK trong GTVT đến năm 2030 theo NDC 2022.

5.2.8. Các Cục quản lý chuyên ngành

Chủ trì xây dựng, hoàn thiện thể chế, chính sách, tiêu chuẩn, quy chuẩn liên quan đến nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng, chuyển đổi sử dụng điện, năng lượng xanh đối với phương tiện, thiết bị, hạ tầng giao thông xanh trong GTVT; đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông theo quy hoạch nhằm khuyến khích chuyển dịch phương thức vận tải hàng hóa từ đường bộ sang đường sắt, đường thủy và vận tải ven biển; phát triển nguồn nhân lực sẵn sàng tiếp nhận chuyên giao, quản lý, khai thác, vận hành công nghệ mới về phương tiện, trang thiết bị, hạ tầng xanh; xây dựng và thực hiện kế hoạch truyền thông và các nhiệm vụ khác nhằm thực hiện kế hoạch giảm nhẹ; hằng năm tổ chức đánh giá kết quả thực hiện, báo cáo Bộ GTVT.

5.2.9. Viện Chiến lược và Phát triển GTVT

- Triển khai nhiệm vụ nghiên cứu, đề xuất giải pháp, cơ chế chính sách liên quan tới chuyển đổi sử dụng điện, năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan ngành GTVT.

- Tham gia triển khai các hoạt động nâng cao nhận thức cho cộng đồng, doanh nghiệp về trách nhiệm và lợi ích của giảm nhẹ phát thải KNK.

- Tổ chức rà soát, nghiên cứu, tổng hợp các hoạt động có tiềm năng tạo tín chỉ các bon trong các lĩnh vực của ngành GTVT.

5.2.10. Sở GTVT các tỉnh/thành phố trực thuộc Trung ương

- Xây dựng trình UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương Kế hoạch chuyển đổi sang xe buýt sử dụng điện phù hợp với điều kiện, khả năng của địa phương.

- Xây dựng, trình UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật đối với xe buýt nội tỉnh sử dụng điện theo thẩm quyền; chính sách trợ giá cao hơn đối với xe buýt điện phù hợp với chi phí tăng thêm do việc chuyển đổi phương tiện sang sử dụng điện phù hợp với thực tế tại địa phương.

- Triển khai các nhiệm vụ quản lý nhà nước về giảm nhẹ KNK theo chức năng nhiệm vụ được giao đối với lĩnh vực GTVT trên địa bàn theo quy định của pháp luật.

Phụ lục
BIỆN PHÁP CẢI TIẾN PHÁT THẢI KNK, LỘ TRÌNH THỰC HIỆN, NGUỒN LỰC THỰC HIỆN
(Ban hành kèm theo Kế hoạch Giảm nhẹ phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực giao thông vận tải đến năm 2030)

TT	Tên nhiệm vụ	Lộ trình thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp/thực hiện	Nguồn lực
1	E17. Giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu đối với xe cơ giới sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới				
1.1	Xây dựng, trình Bộ GTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường, tiêu thụ năng lượng cho xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới và tổ chức triển khai, thực hiện	2024	Cục Đăng kiểm Việt Nam	Vụ KHCN&MT, Vụ Vận tải, Vụ Pháp chế, Cục Đường bộ Việt Nam	NSNN
2	E18. Chuyển đổi phương thức vận tải hành khách từ sử dụng phương tiện cá nhân sang sử dụng phương tiện vận tải hành khách công cộng				
2.1	Rà soát, cập nhật quy hoạch phát triển giao thông đô thị phù hợp với mục tiêu, lộ trình nêu tại điểm a Mục 2.4.2 Kế hoạch này; trình UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phê duyệt và tổ chức triển khai thực hiện tại địa phương. Đối với các địa phương đã ban hành Kế hoạch phù hợp với mục tiêu nêu trên, tiếp tục tổ chức triển khai thực hiện, bảo đảm đạt mục tiêu đã đề ra	2024-2025	Sở GTVT các tỉnh thành phố trực thuộc Trung ương	Vụ KHĐT, Vụ Vận tải,	NSNN
2.3	Tiếp tục tham mưu, triển khai thực hiện các dự án đường sắt đô thị, đầu tư tuyến buýt thủy, mở rộng các tuyến xe buýt mới phù hợp với các quy hoạch, kế hoạch đã được phê duyệt. Trước mắt, tập trung thực hiện tại 05 thành phố trực thuộc Trung ương và các đô thị loại I	2025-2030	Sở GTVT các tỉnh thành phố trực thuộc Trung ương	Vụ KHĐT, Vụ Kết cấu hạ tầng	NSNN, XHH, nguồn vốn hợp pháp khác
3.	E19. Chuyển đổi phương thức vận tải đường bộ sang đường sắt				
3.1	Tập trung nâng cấp, cải tạo các tuyến đường sắt hiện đang khai thác có hiệu quả như Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng đạt năng lực thông qua của đường đơn NTQ ≥ 25 đôi tàu/ ngày.đêm	2024-2030	Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam	Vụ KHĐT, Vụ Kết cấu hạ tầng, Vụ Vận tải	NSNN, XHH, nguồn vốn hợp pháp khác

TT	Tên nhiệm vụ	Lộ trình thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp/thực hiện	Nguồn lực
3.2	Đầu tư xây dựng đường sắt khu đầu mối TP. Hà Nội, Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Nha Trang và đường sắt kết nối cảng biển, ICD.	2024-2030	Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam	Vụ KHĐT, Vụ Kết cấu hạ tầng, Vụ Vận tải	NSNN, XHH, nguồn vốn hợp pháp khác
3.3	Hoàn thành giai đoạn chuẩn bị đầu tư và đầu tư xây dựng các đoạn ưu tiên trên tuyến đường sắt tốc độ cao Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh	2024-2030	Cục Đường sắt Việt Nam	Vụ KHĐT, Vụ Kết cấu hạ tầng và Vụ Vận tải	NSNN, XHH, nguồn vốn hợp pháp khác
3.4	Nghiên cứu, rà soát, đề xuất chính sách khuyến khích đơn vị kinh doanh vận tải chuyển đổi từ vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ sang vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt	2025-2026	Cục Đường sắt Việt Nam	Các Vụ thuộc Bộ; các hiệp hội, doanh nghiệp	NSNN, nguồn vốn hợp pháp khác
4.	E20. Chuyển đổi phương thức vận tải từ đường bộ sang đường thủy nội địa và đường ven biển				
4.1	Hoàn thiện kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, đường ven biển đặc biệt là ở những tuyến chính có mật độ vận tải cao; đảm bảo kết nối thuận lợi các tuyến đường thủy nội địa, đường ven biển với hệ thống đường bộ, đường sắt, cảng sông, cảng biển	2024-2030	Cục Đường thủy nội địa Việt Nam; Cục Hàng hải Việt Nam	Vụ KHĐT, Vụ Kết cấu hạ tầng, Vụ Vận tải; Cục Đường bộ Việt Nam	NSNN, XHH, nguồn vốn hợp pháp khác
4.2	Nghiên cứu, rà soát, đề xuất cơ chế, chính sách khuyến khích đơn vị kinh doanh vận tải chuyển đổi từ vận chuyển hàng hóa đường bộ sang đường thủy nội địa, đường ven biển và tổ chức triển khai, thực hiện	2024-2030	Cục Đường thủy nội địa Việt Nam; Cục Hàng hải Việt Nam	Vụ KHĐT, Vụ Pháp chế, Vụ Vận tải; Cục Đường bộ Việt Nam	NSNN, XHH
5.	E21. Khuyến khích sử dụng xe buýt CNG				
5.1	Tiếp tục rà soát, hợp lý hóa mạng lưới tuyến buýt; thiết kế lại các tuyến buýt khi đưa vào đấu thầu lại đảm bảo phù hợp với đặc điểm kỹ thuật, khả năng hoạt động của xe buýt CNG.	2024-2030	Sở GTVT TP. Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh	Vụ Vận tải, Vụ KHCN và MT, Viện CL và PTGTVT	NSNN, XHH

TT	Tên nhiệm vụ	Lộ trình thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp/thực hiện	Nguồn lực
VI.	E22. Tăng hệ số tải của ô tô tải				
6.1	Phát triển, hoàn thiện hệ thống logistics, kho bãi phục vụ vận tải hàng hóa để tăng tỷ lệ chuyển đi có hàng của xe tải và tăng tỷ lệ xếp hàng lên xe	2024-2030	Cục Đường bộ Việt Nam	Vụ Vận tải; các Cục quản lý chuyên ngành và doanh nghiệp	NSNN, XHH, nguồn vốn hợp pháp khác
6.2	Nghiên cứu cơ chế, chính sách để hoàn thiện và đẩy mạnh hoạt động của các sàn giao dịch vận tải, từ đó tối ưu hệ số tải hàng hóa của ô tô tải	2025-2026	Cục Đường bộ Việt Nam	Vụ Vận tải và Các Cục quản lý chuyên ngành	NSNN
VII.	E23. Sử dụng nhiên liệu sinh học				
7.1	Phổ biến tuyên truyền, nâng cao ý thức của người dân trong việc sử dụng nhiên liệu sinh học (Xăng E5) tại địa phương, nhằm tăng nhu cầu sử dụng xăng E5 trong GTVT		Sở GTVT các tỉnh/thành phố		NSNN
VIII.	E24. Sử dụng ô tô điện E.25. Sử dụng xe máy điện				
8.1	Tiếp tục rà soát, đề xuất sửa đổi, bổ sung các QCVN liên quan đến xe ô tô điện, xe mô tô, xe gắn máy điện	2024-2030	Cục Đăng kiểm Việt Nam	Cục Đường bộ Việt Nam, Vụ KHCN & MT và Vụ Pháp chế	NSNN và XXH
8.2	Xây dựng, trình Bộ GTVT ban hành QCVN thay thế QCVN 09:2015/BGTVT về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô trong đó cập nhật các quy định liên quan đến ô tô điện	2024	Cục Đăng kiểm Việt Nam	Các Vụ: KHCN & MT, Pháp chế; các cơ quan, đơn vị liên quan	NSNN
8.3	Xây dựng, trình Bộ GTVT ban hành Thông tư quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ; dấu hiệu nhận biết xe cơ giới sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường	2024	Cục Đăng kiểm Việt Nam	Các Vụ: KHCN & MT, Pháp chế; các cơ quan, đơn vị liên quan	NSNN
8.4	Nghiên cứu rà soát niên hạn sử dụng đối với ô tô chở người, ô tô chở hàng sử dụng điện; đề xuất quy định theo hướng thuận lợi hơn cho ô tô điện nếu đảm bảo các yêu cầu về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường	2025-2027	Cục Đăng kiểm Việt Nam	Các Vụ: KHCN & MT, Pháp chế; các cơ quan, đơn vị liên quan	NSNN, nguồn hợp pháp khác

TT	Tên nhiệm vụ	Lộ trình thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp/thực hiện	Nguồn lực
8.5	Triển khai thực hiện Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ đường bộ trong đó có quy định về số lượng vị trí lắp đặt trụ sạc điện, hạ tầng cung cấp điện trong trạm dừng nghỉ để phát triển hạ tầng sạc điện đáp ứng nhu cầu sử dụng của người dân và doanh nghiệp.	2024-2030	Các Cục: Cục Đường bộ Việt Nam; Đường cao tốc Việt Nam	Các Vụ: KHCN&MT, KCHTGT; các cơ quan, đơn vị liên quan	NSNN, XXH và nguồn hợp pháp khác
8.6	Nghiên cứu, phát triển mạng lưới hạ tầng trạm sạc điện trên các tuyến đường quốc lộ và tuyến đường cao tốc vào “Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050”	2024-2026	Các Cục: Cục Đường bộ Việt Nam; Đường cao tốc Việt Nam	Các Vụ: KHCN&MT; KCHTGT. Các cơ quan, đơn vị liên quan	
8.7	Nghiên cứu, xây dựng Kế hoạch chuyển đổi phương tiện giao thông điện quốc gia	2024-2026	Cục đường bộ Việt Nam	Vụ Vận tải, Vụ KHCN &MT và Cục đăng kiểm Việt Nam; Viện Chiến lược và Phát triển GTVT.	NSNN và XXH
8.8	Nghiên cứu, đề xuất cơ chế trao đổi, bù trừ hạn ngạch và trao đổi tín chỉ cac-bon từ các dự án chuyển đổi từ phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng phương tiện điện	2025-2027	Viện CL&PT GTVT	Vụ KHCN&MT, Vụ Vận tải và Vụ Pháp chế và doanh nghiệp thuộc lĩnh vực GTVT	NSNN, XHH
8.9	Xây dựng quy trình thủ tục, kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy	2024-2025	Cục Đăng kiểm Việt Nam	Vụ KHCN &MT và Vụ Pháp chế	NSNN, XHH
IX	E26. Sử dụng xe buýt điện				
9.1	Xây dựng trình UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương Kế hoạch chuyển đổi sang xe buýt sử dụng điện phù hợp với điều kiện, khả năng của địa phương	2024-2026	Sở GTVT các tỉnh/thành phố	Các: Vụ Vận tải, KHCN, Viện Chiến lược và Phát triển GTVT	NSNN
9.2	Xây dựng, trình UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật đối với xe buýt nội tỉnh sử dụng điện theo thẩm quyền; chính sách trợ giá cao hơn đối với xe buýt điện phù hợp với chi phí tăng thêm do việc chuyển đổi phương tiện	2024-2026	Sở GTVT các tỉnh/thành phố	Các: Vụ Vận tải, KHCN, Viện Chiến lược và Phát triển GTVT	NSNN

TT	Tên nhiệm vụ	Lộ trình thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp/thực hiện	Nguồn lực
	sang sử dụng điện phù hợp với điều kiện, khả năng của địa phương				
9.3	Nghiên cứu, xây dựng đề xuất cơ chế, chính sách khuyến khích chuyển đổi xe buýt sang sử dụng điện và tổ chức triển khai thực hiện	2025-2030	Cục Đường bộ Việt Nam	Vụ Kế hoạch - Đầu tư, Vụ Tài chính, Vụ KHCN&MT, Vụ Pháp chế, Viện CL&PT GTVT, Sở GTVT các tỉnh, thành phố	NSNN, XHH
X	Các nhiệm vụ khác				
10.1	Tăng cường hoạt động tuyên truyền nâng cao nhận thức, phổ biến các nội dung của Kế hoạch đến các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực GTVT	2024-2025	Các Cục chuyên ngành	Vụ KHCN, MT, Viện CL và PT GTVT, Báo giao thông	NSNN, XHH

Ghi chú:

NSNN: Ngân sách Nhà nước

XHH: Xã hội hóa