

Ngày 3.4, Hiệp hội Ô tô vận tải Việt Nam đã có công văn gửi Bộ Xây dựng, tiếp tục kiến nghị về vấn đề "đạp lút ga" khi kiểm định khí thải xe sử dụng động cơ Diesel đang gây tranh cãi trong thời gian qua.

Theo Hiệp hội Ô tô vận tải Việt Nam, các đơn vị thành viên nhất trí ủng hộ chủ trương tăng cường quản lý công tác [đăng kiểm](#) và kiểm định khí thải, thực hiện lộ trình kiểm soát khí thải nói chung. Tuy nhiên, hiệp hội cũng mong muốn cơ quan quản lý rà soát các văn bản quy phạm pháp luật để tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc cho doanh nghiệp và người dân theo đúng tinh thần chỉ đạo của Đảng và Chính phủ.



Quy định "đạp lút ga" khi kiểm định khí thải (đối với xe máy dầu) đã gây tranh cãi và bức xúc trong 1 tháng qua

ẢNH: QUANG THUẬN

Cụ thể, sau thời gian triển khai thực hiện kiểm định khí thải xe ô tô theo hướng dẫn tại văn bản số 534/ĐKVN-PTGTĐB. Hiệp hội nhận được nhiều ý kiến phản

ánh của các thành viên Hiệp hội về những bất hợp lý trong việc thực hiện kiểm định khí thải đối với xe dầu. Hiệp hội đã có văn bản kiến nghị số 21/CV-HH ngày 19/3/2026 gửi đến Cục Đăng kiểm Việt Nam và Cục Đăng kiểm đã tổ chức họp để xem xét các nội dung mà hiệp hội đã kiến nghị. Tuy nhiên, các nội dung kiến nghị của hiệp hội đã không được xem xét và giải quyết thỏa đáng.

Trong thời gian này, hiệp hội tiếp tục nhận được các ý kiến phản đối sự bất hợp lý đối với yêu cầu phải đạp ga ở mức tối đa trong thời gian 1 giây khi kiểm định khí thải ô tô. Việc yêu cầu tăng ga đến hết hành trình trong thời gian rất ngắn ( $\leq 1$  giây) cần được đánh giá lại về mức độ phù hợp trong bối cảnh điều kiện khai thác thực tế của đội xe diesel tại Việt Nam. "Trước khi Cục Đăng kiểm ban hành văn bản 534/ĐKVN-PTGTĐB thì các trạm đăng kiểm vẫn kiểm định theo quy chuẩn mà cơ quan có thẩm quyền ban hành; không yêu cầu các xe dầu phải đạp hết ga mà vẫn xác định được mức phát thải của xe. Vì sao vẫn công nghệ đó mà lại yêu cầu phải đạp hết ga mới xác định được mức phát thải của xe dầu?", Hiệp hội Ô tô vận tải Việt Nam nêu vấn đề.

"Hiện nay, trong số các xe dầu đang lưu hành hầu hết đã lắp bộ hạn chế tốc độ vòng tua máy; nhưng ngưỡng hạn chế tốc độ thường cao hơn tốc độ ứng với công suất cực đại. Nếu đo khí thải ở tốc độ này sẽ gây rủi ro cho động cơ và trị số phát thải cũng không sát với thực tế khi phương tiện hoạt động trên đường".

Theo các ý kiến góp ý, việc đo khí thải theo phương cách này gây ra nhiều hệ lụy: Ở mức nhẹ thì gây hao mòn các chi tiết của động cơ, vì dầu bôi trơn chưa được bơm lên đầy đủ để bôi trơn các bề mặt chi tiết diễn ra sự tiếp xúc quay, trượt giữa các chi tiết... Trong một số trường hợp, phép thử ở trạng thái tăng tốc đột ngột có thể trở thành yếu tố kích hoạt rủi ro (do chế độ thử) trở thành yếu tố gây hư hỏng phương tiện, nhất là những phương tiện đã hoạt động lâu năm nhưng vẫn hoạt động bình thường trong điều kiện thực tế. Việc yêu cầu đạp hết ga nhiều lần khi kiểm định làm gia tăng khói bụi trong các trạm kiểm định cũng là vấn đề cần hạn chế.

Từ những ý kiến phản ánh này, Hiệp hội Ô tô vận tải Việt Nam kiến nghị việc siết chặt quản lý phải có căn cứ khoa học và thực tiễn để giảm thiểu tới mức thấp nhất những hệ lụy, gây khó khăn, làm tăng chi phí không cần thiết cho

người dân và doanh nghiệp. Cụ thể, khi kiểm định xe dầu thì chỉ yêu cầu đạp ga đến ngưỡng vòng tua máy đến giới hạn mà công suất động cơ đạt tối đa (trị số này tùy theo từng mức xe đều đã có chỉ dẫn trong hồ sơ kỹ thuật của xe). Hiệp hội cũng kiến nghị bãi bỏ quy định yêu cầu chủ xe (lái xe) ký cam kết chịu trách nhiệm nếu xe bị hư hỏng trong khi kiểm định.

Nguồn: Báo Thanh niên - Tác giả Quang

Thuần <https://thanhnien.vn/tiep-tuc-kien-nghi-bo-quy-dinh-dap-lut-ga-185260403153804442.htm>

hiephoivantaihanghoahcm.vn