

CHƯƠNG 15 | NGÀNH CÔNG NGHIỆP XE MÁY

TỔNG QUAN

Việt Nam là thị trường xe máy lớn thứ hai trong ASEAN sau Indonesia và đứng thứ năm trên toàn thế giới sau Ấn Độ, Trung Quốc, Indonesia và Pakistan.¹ Trong vài thập kỷ qua, ngành công nghiệp xe máy ở Việt Nam tăng trưởng nhanh bất chấp những khó khăn do đại dịch toàn cầu COVID-19 mang lại². Năm 2022, thị trường xe hai bánh tại Việt Nam chứng kiến sự hồi sinh với tăng trưởng 20,5% so với năm trước, doanh số vượt 3 triệu chiếc³.

Trong bối cảnh này, ngành công nghiệp xe máy có tiềm năng đáng kể với tăng trưởng dự kiến về xuất khẩu, doanh thu và tiêu dùng. Tiềm năng này có thể được hiện thực hóa bằng chiến lược phát triển rõ ràng và minh bạch từ Chính phủ. Các bên liên quan trong ngành cũng đã tích cực đóng góp cho xã hội, đặc biệt là trong việc nâng cao an toàn đường bộ ở Việt Nam⁴ và thúc đẩy bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, ngành này vẫn có những thách thức. Trong các phần tiếp theo của chương này, chúng tôi sẽ đi sâu vào những quan ngại cấp bách này và đưa ra các đề xuất để giải quyết từng vấn đề.

I. HẠN CHẾ LƯU THÔNG PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CÁ NHÂN, BAO GỒM XE MÔ TÔ VÀ XE GẮN MÁY TẠI CÁC THÀNH PHỐ LỚN VÀO NĂM 2030 VÀ CHUYỂN ĐỔI DỪNG SẢN XUẤT DẪN XE ĐỘNG CƠ ĐỐT TRONG SỬ DỤNG NHIÊN LIỆU HÓA THẠCH (ICE) SANG XE ĐIỆN VÀO NĂM 2050

Cơ quan liên quan: Văn phòng Chính phủ (VPCP), Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT), Hội đồng Nhân dân thành phố Hà Nội, Hội đồng Nhân dân thành phố Đà Nẵng, Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, các Sở Giao thông Vận tải cấp tỉnh (Sở GTVT tỉnh)

Mô tả vấn đề

Chính phủ đã đề xuất chính sách hạn chế phương tiện giao thông cá nhân, bao gồm xe mô tô và xe gắn máy lưu thông tại khu vực trung tâm của năm thành phố lớn của Việt Nam và chuyển đổi dần từ xe động cơ đốt trong (ICE) sang xe điện (EV) trong khoảng thời gian từ 2030 đến 2050. Đề xuất này phù hợp với các cam kết được đưa ra tại Hội nghị Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP) 26 về trung hòa carbon. Tuy nhiên, xe mô tô, xe gắn máy vẫn là phương tiện giao thông quan trọng đối với đại đa số người dân Việt Nam không chỉ vì lý do kinh tế mà còn do thói quen lâu đời và tình trạng đường giao thông của đất nước.

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

1. Hạn chế phương tiện giao thông cá nhân, cụ thể là xe mô tô, xe gắn máy, lưu thông tại một số khu

- ¹ "Tiêu thụ xe máy của Việt Nam đứng đầu ASEAN", Vietnamnet, ngày 18 tháng 12 năm 2021. Xem tại: <https://vinamr.com.vn/vietnam-motorbike-consumption-among-the-top-in-asean/>, truy cập lần cuối ngày 26 tháng 7 năm 2022.
- ² "Việt Nam nổi lên như một thị trường xe máy và trung tâm sản xuất lớn", Vietnamnet Global, ngày 4 tháng 6 năm 2023. Xem tại <https://vietnamnet.vn/en/vietnam-emerges-as-a-major-motorcycle-market-and-manufacturing-hub-2150832.html>, truy cập lần cuối ngày 07 tháng 11 năm 2023.
- ³ Theo báo cáo của Tổng cục Thống kê, trong tháng 6 vừa qua, sản lượng xe máy cả nước ước đạt 283.900 chiếc, giảm nhẹ 2,6% so với tháng 5 (291.600 chiếc), nhưng vẫn là một mức tăng đáng kể 21,8% so với cùng kỳ năm 2022. Đây là tháng thứ ba liên tiếp sản lượng xe máy trong nước vượt 280.000 chiếc mỗi tháng. Chỉ tính trong quý 2 năm nay, sản lượng xe máy tại Việt Nam đạt 856.800 chiếc, tăng 11,2% so với quý 1 năm 2023 (770.700 chiếc) và tăng 7,6% so với cùng kỳ năm 2022. Tổng lũy kế của số lượng xe máy sản xuất mới trong nửa đầu năm 2023 ước đạt 1.675.500 chiếc, tương đương 96,5% so với nửa đầu năm trước (khoảng 1,74 triệu chiếc).
- ⁴ "VAMM công bố doanh số bán hàng quý 4/2022 và cả năm 2022 tại Việt Nam", VAMM, ngày 15 tháng 1 năm 2023. Xem tại: <https://vammm.vn/wp-content/uploads/2023/01/VAMM-Doanh-so-ban-hang-Q4-va-ca-nam-2022.pdf> (sẽ được cập nhật), truy cập lần cuối ngày 07 tháng 11 năm 2023.
- ⁵ "Đẩy mạnh hợp tác giữa Hiệp hội Các nhà sản xuất xe máy và Ủy ban An toàn Giao thông", Viet Nam News, ngày 22 tháng 4 năm 2019. Xem tại: <https://vietnamnews.vn/society/519007/motorcycle-manufacturers-association-and-traffic-safety-committee-boost-co-operation.html>, last truy cập lần cuối ngày 26 tháng 7 năm 2022.

vực trung tâm của các thành phố lớn

Chúng tôi đánh giá cao những biện pháp chủ động của Chính phủ nhằm giải quyết tình trạng tắc nghẽn giao thông và ô nhiễm tại năm thành phố lớn của Việt Nam: Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng và Cần Thơ. Tuy nhiên, Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Vận tải (TDSI) đề xuất giao thông công cộng nên đáp ứng 50% - 60% nhu cầu vận chuyển để giảm sự phụ thuộc vào xe máy. Hiện giao thông công cộng ở Hà Nội chỉ đáp ứng được 18,5% nhu cầu, với một tuyến metro ngắn (~13km) và 153 tuyến xe buýt⁶. Hệ thống giao thông công cộng của Thành phố Hồ Chí Minh đáp ứng cung cấp 132 tuyến với 2.332 phương tiện. Quy hoạch đô thị đặc trưng bởi những con đường và ngõ hẹp khiến cho các bến và bãi đậu xe của phương tiện giao thông công cộng khó tiếp cận hơn. Với tình trạng giao thông công cộng và những thách thức về cơ sở hạ tầng hiện nay, việc di chuyển bằng phương tiện cá nhân, đặc biệt là bằng xe máy, sẽ vẫn rất cần thiết và phải chăng đối với người dân Việt Nam. Việc hạn chế này cũng có thể tác động tiêu cực đến ngành sản xuất xe máy vốn đã được đầu tư rất nhiều vào Việt Nam trong thập kỷ qua, mang lại lợi ích cho cả thị trường trong nước và thị trường toàn cầu. Ngành công nghiệp này đã đóng góp đáng kể vào phát triển kinh tế xã hội của Việt Nam thông qua thu thuế và tạo việc làm. Thay vì hạn chế hoàn toàn xe máy trong một số khu vực trung tâm, chúng tôi đề nghị Chính phủ tìm hiểu các chiến lược thay thế để quản lý xe máy cùng với phát triển giao thông công cộng. Các giải pháp dài hạn nên bao gồm quy hoạch đô thị, tích hợp công nghệ, hệ thống giao thông thông minh và giáo dục để nâng cao nhận thức về giao thông và hành vi phù hợp cho người dân.

2. Dừng sản xuất dẫn xe động cơ đốt trong sử dụng nhiên liệu hóa thạch (ICE) để chuyển đổi sang xe điện (EV)

Chính phủ đang dự tính chuyển đổi dần từ xe ICE sang xe điện. Chúng tôi tin rằng quá trình chuyển đổi này không nên diễn ra đột ngột mà thay vào đó cần phải xuyên suốt, không chỉ dừng lại ở năng lượng điện (cho xe điện) mà còn phát triển thêm các giải pháp năng lượng thay thế sạch, xanh và bền vững khác. Một số yếu tố quan trọng cần được xem xét trong quá trình chuyển sang xe điện này: tính sẵn có của cơ sở hạ tầng sạc điện, sự đồng thuận của khách hàng đối với các phương thức vận tải mới, chi phí sản xuất và tiêu chuẩn chất lượng cho xe điện, lượng phát thải khí nhà kính từ sản xuất xe điện và sản xuất năng lượng cũng như việc thải bỏ pin.

Xét những yếu tố này, việc chuyển đổi hoàn toàn từ xe ICE sang xe điện đòi hỏi sự cân nhắc cẩn thận. Các năng lượng xanh thay thế như nhiên liệu sinh học và/hoặc nhiên liệu điện tử (e-fuel)⁷, có thể là một phương án để đạt được trạng thái trung hòa carbon. Ngoài nhiên liệu sinh học và nhiên liệu điện tử, thắt chặt tiêu chuẩn khí thải đối với xe máy mới theo EURO 4 và quản lý khí thải từ xe máy đang sử dụng cũng có thể là những giải pháp chuyển tiếp.

Khuyến nghị

Trước khi thúc đẩy các kế hoạch hạn chế xe máy và/hoặc chuyển đổi xe ICE, chúng tôi khuyến nghị Chính phủ:

- Cân nhắc tầm quan trọng của xe máy trong cuộc sống hàng ngày, xem xét các vấn đề về tính sẵn sàng của giao thông công cộng, tính hiệu quả và thân thiện với môi trường của xe máy cũng như tác động tiềm tàng của việc hạn chế xe máy đến đời sống của người dân;
- Giải quyết ô nhiễm bằng cách tập trung vào chất lượng của phương tiện hơn là số lượng;
- Học hỏi và áp dụng các thực hành hiệu quả từ các quốc gia đã tích hợp thành công cơ sở hạ tầng giao thông công cộng tiên tiến với việc sử dụng xe máy để giảm thiểu tắc nghẽn và ô nhiễm;⁸
- Khuyến khích Bộ Công thương mở rộng việc sử dụng nhiên liệu sinh học, bắt đầu từ E10 và nghiên cứu kỹ về nhiên liệu điện tử để triển khai trong tương lai. Bên cạnh năng lượng điện tái tạo, nhiên liệu sinh học và/hoặc nhiên liệu điện tử cần được công nhận là nguồn năng lượng xanh và sạch;

6 "Hà Nội dừng hoạt động của xe máy tại nội đô vào năm 2030 có khả thi?", Báo Giao thông. Xem tại: <https://www.baogiaothong.vn/ha-noi-dung-hoat-dong-cua-xe-may-tai-noi-do-vao-nam-2030-co-kha-thi-594437.html>, truy cập lần cuối ngày 3 tháng 10 năm 2023.

7 Theo <https://en.wikipedia.org/wiki/Electrofuel>, nhiên liệu điện tử là một loại nhiên liệu tổng hợp, là một loại nhiên liệu thay thế sẵn dùng. Nhiên liệu điện tử được sản xuất bằng cách sử dụng carbon dioxide hoặc carbon monoxide thu được, cùng với hydro thu được từ các nguồn sản xuất điện bền vững như điện gió, điện mặt trời và điện hạt nhân.

8 CÁC THÀNH PHỐ TƯƠNG LAI CỦA CHÂU Á: Xe máy có còn xuất hiện ở lại trên đường phố Yangong?, CNA. Xem tại: <https://www.channelnewsasia.com/asia/asias-future-cities-will-motorcycles-ever-be-seen-yangons-streets-again-1023151>, truy cập lần cuối ngày 1 tháng 8 năm 2022.

- Thúc đẩy chiến dịch nâng cao nhận thức về ethanol để nêu bật lợi ích của việc sử dụng nhiên liệu có hàm lượng ethanol thấp hơn; và
- Xem xét áp dụng và thúc đẩy các tiêu chuẩn khí thải chặt chẽ hơn cho các loại xe máy mới như Euro 4, Euro 5. Cách tiếp cận dừng cho lưu hành dẫn xe máy cũ không đáp ứng tiêu chuẩn khí thải và lộ trình để xuất của Bộ GTVT về áp dụng EURO 4 được thực hiện vào năm 2025 có thể giảm thiểu ô nhiễm không khí và lượng khí thải CO2 một cách hiệu quả. Ngoài ra, cần thiết lập các quy trình kiểm tra thường xuyên về lượng khí thải từ xe máy đã qua sử dụng.

II. CÁC VẤN ĐỀ VỀ THUẾ VÀ HẢI QUAN

Cơ quan liên quan: Bộ Tài chính (BTC) và Tổng cục Hải quan (TCHQ)

THUẾ TIÊU THỤ ĐẶC BIỆT

Mô tả vấn đề

Theo Luật thuế tiêu thụ đặc biệt (thuế TTĐB) hiện hành,⁹ xe máy có dung tích trên 125cc phải chịu thuế TTĐB 20%. Mặc dù vậy, trong bối cảnh phát triển kinh tế và xã hội của Việt Nam, xe máy, ngay cả những loại trên 125cc, không còn là mặt hàng xa xỉ nữa mà thay vào đó chỉ được xem như phương tiện giao thông cá nhân thông thường. Việc áp thêm thuế TTĐB 20% đối với người tiêu dùng có vẻ không phù hợp trong bối cảnh này.

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Việc thực thi Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt ảnh hưởng tiêu cực đến việc sản xuất xe máy có dung tích trên 125cc trong nước và không khuyến khích các nhà sản xuất đầu tư và phát triển mảng kinh doanh cụ thể này bằng các công nghệ hiện đại và tiên tiến. Điều này cản trở tiềm năng tăng trưởng và phát triển của ngành. Hơn nữa, nhiều người tiêu dùng Việt Nam ngại tiếp cận những mẫu xe tay ga cao cấp trên 125cc. Mặc dù không phải là những mặt hàng xa xỉ, những mẫu xe này cung cấp công nghệ nâng cao vì lợi ích của người dùng.

Khuyến nghị

Chúng tôi kêu gọi các cơ quan như Quốc hội, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đánh giá lại vấn đề này trong quá trình sửa đổi hoặc ban hành luật thuế tiêu thụ đặc biệt mới. Việc loại trừ xe máy trên 125cc ra khỏi luật thuế tiêu thụ đặc biệt sẽ mang lại nhiều lợi ích.

GIẤY PHÉP MIỄN THUẾ NHẬP KHẨU

Mô tả vấn đề

Hiện tại, các đơn vị nhập khẩu máy móc và thiết bị (MMTB) dùng làm tài sản cố định để sản xuất các loại xe máy chịu thuế tiêu thụ đặc biệt và không chịu thuế tiêu thụ đặc biệt đều phải đối mặt với việc bị cơ quan hải quan từ chối yêu cầu giấy phép miễn thuế nhập khẩu. Điều này xảy ra ngay cả khi phần lớn MMTB nhập khẩu được chỉ định là các sản phẩm không chịu thuế tiêu thụ đặc biệt.

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Đối với các dự án quan trọng, lập trường này không mang lại hình ảnh tích cực cho môi trường đầu tư của Việt Nam. Có vẻ như ngành công nghiệp xe máy đang bị nhắm tới một cách không công bằng. Ngược lại, các ngành chịu thuế tiêu thụ đặc biệt khác như ô tô, máy bay và du thuyền được miễn thuế hoàn toàn đối với MMTB nhập khẩu.

⁹ Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt số 27/2008/QH12 ngày 14 tháng 11 năm 2008 của Quốc hội (Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt).

Khuyến nghị

Chúng tôi đề nghị Bộ Tài chính và Tổng cục Hải quan:

- Mở rộng các quy định áp dụng cho ô tô, máy bay và du thuyền, miễn thuế cho tất cả MMTB nhập khẩu để sản xuất trong lĩnh vực xe máy;
- Trong thời gian chờ thực hiện khuyến nghị trên, xem xét áp dụng cách tiếp cận tương xứng đối với MMTB nhập khẩu để sản xuất cả sản phẩm không chịu thuế tiêu thụ đặc biệt và sản phẩm chịu thuế tiêu thụ đặc biệt (tức là áp thuế theo tỷ lệ với sản lượng hàng hóa chịu thuế tiêu thụ đặc biệt dự kiến).

CÁC VẤN ĐỀ KHÁC VỀ HẢI QUAN

Mô tả vấn đề

Doanh nghiệp sản xuất nhập khẩu nguyên liệu, linh kiện miễn thuế gặp một số khó khăn về hải quan như:

- Thiếu cơ chế cho phép nhà sản xuất tự nguyện kê khai và nộp thuế cho phần chênh lệch về số lượng tồn kho của các nguyên liệu/linh kiện được miễn thuế mà doanh nghiệp tự xác định.
- Sự mơ hồ trong quy định về phân loại HS đối với một số mặt hàng gây ra nhầm lẫn cho cả doanh nghiệp và cơ quan hải quan.
- Thiếu hướng dẫn rõ ràng về tái nhập hàng hóa xuất khẩu (A31), đặc biệt trong trường hợp linh kiện/bộ phận của sản phẩm/phương tiện xuất khẩu không đạt tiêu chuẩn (E62).

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Nếu không có cơ chế tự nguyện công bố chênh lệch tồn kho đối với hàng hóa miễn thuế, doanh nghiệp sẽ phải chờ thanh tra hoặc kiểm toán chính thức để giải quyết mọi vấn đề về thuế. Quá trình này có thể kéo dài vài năm kể từ khi chênh lệch được xác định chính xác.

Theo Luật Quản lý thuế,¹⁰ tiền lãi chậm nộp bắt đầu phát sinh kể từ ngày đến hạn nộp thuế đến ngày thực nộp. Nếu không có cơ chế công bố thông tin tự nguyện, ngay cả những doanh nghiệp sẵn sàng thực hiện nghĩa vụ nộp thuế một cách chủ động cũng sẽ bị cản trở, do đó phải chịu mức phạt hành chính và lãi chậm nộp cao hơn. Điều này mâu thuẫn với điều khoản cho phép giảm hình phạt đối với hành vi chủ động khai báo thiếu hụt và cản trở doanh nghiệp tự giác tuân thủ quy định. Thành lập một hệ thống công bố thông tin tự nguyện sẽ hỗ trợ doanh nghiệp nộp thuế kịp thời và giảm nhẹ các khoản phạt cũng như lãi chậm nộp.

Ngoài ra, đôi khi các doanh nghiệp cũng nhận ra những sai sót trước đây trong quá trình khai báo mã HS cho một số sản phẩm nhất định do phân loại phức tạp hoặc do lỗi đánh giá nội bộ. Cách hiểu khác nhau về mã HS có thể khiến doanh nghiệp bị phạt, làm phát sinh thuế, lãi chậm nộp nếu kê khai sai. Các công ty được yêu cầu phải nộp thêm thuế hoặc đã nộp thuế quá mức phải đối mặt với những thách thức trong việc đảm bảo hoàn lại tiền thông qua các biện pháp hành chính.

Cuối cùng, do chưa có quy định nên doanh nghiệp tái nhập khẩu linh kiện đã xuất khẩu bằng cách làm việc với hải quan, khai tờ khai xuất khẩu E62 ban đầu với mã phương tiện xuất khẩu chính xác trong từng trường hợp.

Khuyến nghị

Chúng tôi khuyến nghị Bộ Tài chính và Tổng cục Hải quan:

- Áp dụng cơ chế công bố thông tin tự nguyện, tạo điều kiện cho doanh nghiệp chủ động thông báo với cơ quan hải quan về chênh lệch tồn kho của hàng hóa nhập khẩu được miễn thuế và nộp thuế kịp thời;
- Tinh giản quy trình khai báo lại bằng cách (i) cho phép khai báo một lần cho nhiều mục có lỗi giống nhau; và (2) cho phép bù trừ phần chênh lệch số thuế phải nộp giữa các tờ khai cần điều chỉnh;

¹⁰ Luật Quản lý thuế 38/2019/QH14 ngày 13 tháng 6 năm 2019 của Quốc hội (Luật Quản lý thuế).

- Tạo danh sách hàng hóa đã được phân loại trước đó, trong quá trình thông quan hoặc kiểm tra sau thông quan để hướng dẫn doanh nghiệp xác định các tranh chấp về mã HS tiềm ẩn trong các ngành, hỗ trợ hành động phù hợp; và
- Triển khai các quy định trên diện rộng, tránh cách tiếp cận theo từng trường hợp cụ thể để cung cấp một khuôn khổ nhất quán cho doanh nghiệp.

XE MÁY CHẠY THỬ TRÊN ĐƯỜNG

Mô tả vấn đề

Thông tư 24¹¹ mới được ban hành bắt buộc nhà sản xuất xe máy phải có văn bản xác nhận xe bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, được phép chạy thử nghiệm trên đường giao thông công cộng (Giấy xác nhận), từ Cục Đăng kiểm Việt Nam. Giấy xác nhận này xác nhận xe đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật, an toàn môi trường và đủ điều kiện chạy thử trên đường.¹² Tuy nhiên, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã từ chối cấp Giấy xác nhận này với lý do chưa có quy định pháp lý cụ thể. Việc từ chối này khiến các nhà sản xuất xe máy không thể xin đăng ký tạm thời từ cơ quan công an, do đó không thể tiến hành chạy thử nghiệm trên đường.¹³ Tình trạng này tạo ra sự bế tắc trong việc thử nghiệm các mẫu xe máy được phát triển trong nước.

Lợi ích/quan ngại tiềm tàng đối với Việt Nam

Các nhà sản xuất xe máy trong nước tiến hành nghiên cứu và phát triển để tung ra các mẫu xe mới và cải tiến những mẫu xe hiện có. Trước khi chuyển sang sản xuất hàng loạt các mẫu xe mới hoặc nhập khẩu, việc chạy thử nghiệm thực tế trên đường là bắt buộc để đảm bảo xe máy được thử nghiệm trong điều kiện giao thông và đường sá thật ngoài các cơ sở thử nghiệm nội bộ của nhà sản xuất. Lỗ hổng trong quy định hiện hành liên quan đến việc cấp Giấy xác nhận cản trở việc cấp biển số tạm thời cho xe máy thử nghiệm. Điều này đặt ra những thách thức đáng kể cho quá trình sản xuất xe máy, vì nhiều thiết kế mới hoặc cải tiến vẫn chưa được thử nghiệm và có khả năng trì hoãn việc sản xuất.

Khuyến nghị

Các cơ quan hữu quan có thể cân nhắc tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình chạy thử nghiệm trên đường diễn ra suôn sẻ hơn bằng cách:

- Loại bỏ yêu cầu phải có giấy chứng nhận đăng ký xe tạm thời;
- Kịp thời ban hành hướng dẫn cấp Giấy chứng nhận kiểm định xe máy tương tự như quy định đối với ô tô; và
- Xây dựng đề án cụ thể về cấp biển số cho xe máy chạy thử nghiệm căn cứ vào mô hình của EU. Điều này đòi hỏi phải cho phép các nhà sản xuất xe máy tự xin cấp và quản lý các biển số cụ thể dành riêng cho xe máy chạy thử nghiệm.

LỜI CẢM ƠN

Tiểu ban Ngành Công nghiệp Ô tô - Xe máy thuộc EuroCham.

11 Thông tư 24/2023/TT-BCA ngày 1 tháng 7 năm 2023 của Bộ Công an quy định thủ tục cấp, thu hồi đăng ký, biển số xe cơ giới (Thông tư 24)

12 Cơ quan thuộc Bộ Giao thông Vận tải chịu trách nhiệm quản lý chất lượng phương tiện, trong đó có xe máy.

13 Thông tư 16/2021/TT-BGTVT ngày 12 tháng 8 năm 2021 của Bộ Giao thông vận tải quy định thủ tục cấp giấy xác nhận phương tiện đạt tiêu chuẩn chất lượng an toàn kỹ thuật và môi trường, nhưng Thông tư này chỉ áp dụng đối với ô tô (Thông tư 16).