

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 20 tháng 09 năm 2025

BÀI KIỂM TRA QUÁ TRÌNH

**Môn: Áp dụng pháp luật Đất đai và Môi trường
trong hoạt động kinh doanh**

Lớp: 5D31 - LKT6

Họ và tên: Trần Anh Mỹ

Mã học viên: 2451160281

CÂU HỎI:

Phân tích tác động cấm xe xăng chuyển sang xe điện?

BÀI LÀM:

1. Phạm vi và giả định phân tích.

“Cấm xe xăng” hiểu là chấm dứt/phá thoái bán xe mới chạy xăng/dầu diesel (không đồng nghĩa là cấm hoàn toàn xe xăng hiện hữu); còn việc chuyển sang xe điện (EV) là chương trình khuyến khích/ưu đãi + phát triển hạ tầng để thay thế dần phương tiện ICE (internal combustion engine). (Các ví dụ làm chuẩn tham khảo: EU/UK/California đã ban/đặt lộ trình cho bán xe mới không phát thải).

2. Tác động môi trường (lợi ích & rủi ro).

2.1. Lợi ích chủ yếu.

- Giảm phát thải trực tiếp (NO_x, PM, CO₂ ở mức tailpipe) → cải thiện chất lượng không khí đô thị, lợi cho sức khỏe cộng đồng (ngay cả khi điện còn dùng nguồn hóa thạch, EV không thải ở điểm sử dụng).

- Giảm phát thải CO₂ toàn hệ thống (lifecycle): nhiều phân tích (IEA, US DoE, các LCA) cho thấy các xe điện (Evs) thường có lợi thế về phát thải trên toàn vòng đời so với xe xăng tương đương - đặc biệt khi điện hóa lưới càng “xanh”. IEA có công cụ LCA và báo cáo Global EV Outlook thể hiện xu hướng này.

2.2. Rủi ro môi trường (chủ yếu vòng nguyên liệu và xử lý pin).

- Tác động khai khoáng (lithium, cobalt, nickel, đồng): nhu cầu kim loại pin tăng mạnh dẫn tới rủi ro suy thoái đất, tiêu hao nước, ô nhiễm và tác động xã hội ở vùng khai thác (Atacama, Bolivia, Congo, v.v.). Một số nghiên cứu cảnh báo mức tiêu thụ nước, ô nhiễm và nguy cơ tổn hại hệ sinh thái.

- Xử lý pin cũ & rác điện tử: nếu không có hệ thống thu gom, tái chế hiệu quả, sẽ phát sinh rủi ro chất thải nguy hại. EU và nhiều nơi đã ban hành quy định nghiêm ngặt về tái chế/pasport pin; Việt Nam cũng đang tiến hành bắt buộc một số tỷ lệ tái chế.

3. Tác động lên đất đai, hạ tầng và sử dụng không gian (Land-use).

3.1. Hạ tầng sạc - nhu cầu không gian mới.

- Nhu cầu hàng loạt trạm sạc công cộng & các “hub” năng lượng (cần diện tích cho cột sạc, kho điện lưu trữ, trạm biến áp phụ trợ, khu thương mại đi kèm). IEA và các báo cáo cho thấy cần hàng trăm ngàn đến triệu điểm sạc trong thập niên tới (tùy quy mô thị trường).

- Quy hoạch đô thị & cấp phép: nhiều trạm sạc sẽ xuất hiện trên đất công cộng, bãi đỗ, trung tâm thương mại, trạm xăng cũ - cần điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất, cấp phép xây dựng, kết nối lưới và an toàn PCCC.

3.2. Tái sử dụng và xử lý (khắc phục môi trường) các trạm xăng (Pet-rol stations - repurposing & remediation).

Trạm xăng/dầu sẽ giảm nhu cầu khai thác nhiên liệu; nhiều trạm có thể được chuyển đổi thành trạm sạc, trạm dịch vụ đa năng, hoặc tái phát triển (nhà ở, thương mại) - tuy nhiên trước khi chuyển đổi cần đánh giá ô nhiễm đất/dưới mặt đất (rò rỉ nhiên liệu) và thực hiện xử lý môi trường (remediation) theo quy định. Tài liệu hướng dẫn của EPA và kinh nghiệm quốc tế thường khuyến nghị sử dụng các trạm bỏ hoang để phát triển trạm sạc (brownfield redevelopment).

4. Tác động kinh tế - doanh nghiệp, ngành, thu ngân sách.

4.1. Ngành ô tô và chuỗi cung ứng.

Thay đổi cấu trúc chuỗi cung ứng: từ động cơ đốt trong (một hệ thống nhiều chi tiết) sang hệ thống pin/điện (ít chi tiết cơ khí, nhiều linh kiện điện tử và modules pin). Điều này chuyển nhu cầu kỹ năng (cần kỹ sư điện, nhân lực sản xuất pin, bảo trì điện tử). Nghiên cứu và thực tế cho thấy: có doanh nghiệp, nhà cung cấp nghề bị ảnh hưởng; nhưng đồng thời có cơ hội cho sản xuất pin, dây chuyền sạc, tái chế - tổng thể có thể tạo ra việc làm mới, nhưng phân bố ngành nghề, vùng miền sẽ thay đổi và cần chính sách hỗ trợ chuyển đổi lao động.

4.2. Thu ngân sách (thuế xăng dầu) và chi phí công.

Suy giảm nguồn thu từ thuế xăng dầu: khi xe điện thay thế, doanh thu từ thuế tiêu thụ nhiên liệu (fuel excise / fuel duty) giảm - nhiều báo cáo IMF/OECD/FT cảnh báo thâm hụt ngân sách nếu không thay đổi cơ chế thu (thí dụ thu phí đường bộ theo quãng đường, lệ phí đăng ký, thuế sở hữu, v.v.). Quốc gia cần thiết kế lại cấu trúc thu để duy trì nguồn tài trợ cho bảo trì hạ tầng giao thông.

4.3. Giá điện & đầu tư lưới.

Tăng nhu cầu điện: EVs làm tăng nhu cầu điện (tuy ban đầu tỷ lệ nhỏ), đòi hỏi đầu tư thêm vào trạm biến áp, đường dây phân phối, lưu trữ năng lượng. Tuy nhiên với sạc thông minh và tích hợp V2G, EVs có thể hỗ trợ cân bằng tải và lưu trữ. Chính phủ, doanh nghiệp điện và nhà đầu tư cần kế hoạch đầu tư/khuyến khích để tránh quá tải.

5. Khía cạnh pháp luật & quản lý (đặc biệt liên quan tới đất đai và môi trường).

5.1. Quy định về đất đai, quy hoạch và cấp phép.

Cần sửa đổi/hoàn thiện quy hoạch bố trí trạm sạc, chính sách chuyển đổi công năng trạm xăng cũ, hướng dẫn sử dụng đất công cho hạ tầng sạc, điều kiện PCCC, an toàn điện. Ở Việt Nam, các thay đổi Land Law và luật liên quan đang mở ra cơ chế cho chuyển đổi/quy hoạch (Land Law 2024, có hiệu lực 2025).

5.2. Luật bảo vệ môi trường & quản lý chất thải nguy hại.

Quy định xử lý pin & E-waste: Luật BVMT 2020 cùng các Nghị định/Quyết định yêu cầu EPR (Extended Producer Responsibility) đối với pin, ắc quy, laptop... -

doanh nghiệp nhập khẩu/sản xuất EV phải tổ chức thu hồi, xử lý pin đã qua sử dụng; cần tiêu chuẩn kỹ thuật, điểm thu gom, cơ sở tái chế và giám sát. Việt Nam đã có quy định bắt buộc tỷ lệ tái chế cho pin/ắc quy.

5.3. Tiêu chuẩn an toàn, môi trường cho nhà máy pin & sản xuất.

Nhà máy sản xuất pin/điện cần EIA/EIS (đánh giá tác động môi trường), quản lý nước, chất thải nguy hại, an toàn lao động vì quy trình hóa chất / xử lý dung môi có rủi ro. Điều này liên quan chặt chẽ đến Luật BVMT và các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia.

5.4. Thương mại & thuế, trợ cấp.

Cần khung pháp lý về ưu đãi thuế, trợ cấp, tiêu chuẩn nhập khẩu pin & EV; quản lý thị trường xe đã qua sử dụng (để tránh “đổ” xe xăng cũ vào thị trường thứ cấp). Các chính sách này phải cân bằng giữa thúc đẩy EV và tránh thất thoát ngân sách quá lớn. (Nhiều nước đang thử nghiệm thu phí đường bộ hoặc phí EV riêng).

6. Tác động xã hội - công bằng, tiếp cận và thói quen.

- Chi phí đầu tư ban đầu cao: xe EV đắt hơn so với nhiều xe xăng tầm thấp; nếu không có trợ cấp và thị trường xe cũ EV, người thu nhập thấp có thể bị thiệt thòi.

- Khoảng cách vùng miền: khu vực nông thôn, vùng sâu vùng xa có thể thiếu hạ tầng sạc - cần chính sách ưu tiên lưới và hỗ trợ nhằm tránh “xa lánh” vùng ngoài đô thị.

- Thay đổi nghề nghiệp: cần đào tạo lại (reskilling) cho thợ sửa chữa ô tô, nhân lực nhà máy, công nhân cảng, logistics... để giảm sốc việc làm.

7. Cơ hội kinh doanh & chuỗi giá trị mới.

Hạ tầng sạc (charge points), dịch vụ quản lý năng lượng, phần mềm quản lý sạc, V2G, tài chính xe & mô hình subscription, tái chế pin và second-life battery là các lĩnh vực sinh lợi. Ở Việt Nam, VinFast, EVIDA và một số nhà đầu tư đang đẩy mạnh mạng sạc; chính phủ đang cân nhắc trợ giá cho điện sạc.

8. Rủi ro & hệ quả không mong muốn (unintended consequences).

- Chuyển chi phí môi trường ra ngoài nước khai khoáng (xuất khẩu tác động môi trường sang nước sản xuất kim loại).

- Thiếu hệ thống tái chế → rác điện tử, ô nhiễm nặng hơn.
- Sốc thu ngân sách nếu không điều chỉnh thuế/quy định thu phí đường bộ.
- Áp lực lưới ở khu dân cư đông nếu sạc không được quản lý (peak demand).

9. Khuyến nghị chính sách - khung pháp luật và giải pháp thực tiễn.

9.1. Về lộ trình & chính sách thị trường.

Áp dụng lộ trình phát/phái (phase-out) có bước, rõ mốc (ví dụ: hạn chế bán xe xăng mới theo từng năm đến 2030/2035), kèm cơ chế hỗ trợ thu nhập thấp và vùng khó tiếp cận. (Ví dụ: EU/UK/California).

9.2. Về hạ tầng & quy hoạch đất đai.

Kế hoạch quốc gia về trạm sạc (số lượng, vị trí ưu tiên, bãi đỗ công cộng) tích hợp vào quy hoạch sử dụng đất; khuyến khích chuyển đổi trạm xăng cũ thành trạm sạc hoặc phát triển công năng mới (kèm thủ tục remediation nếu có ô nhiễm).

9.3. Về quản lý pin & rác điện tử.

Ban hành/thi hành chương trình EPR cho nhà sản xuất/nhập khẩu EV và pin; hỗ trợ tài chính cho cơ sở tái chế; áp chuẩn “battery passport” theo mô hình EU để minh bạch chuỗi cung ứng và theo dõi vòng đời pin.

9.4. Về tài chính công & thuế.

Thiết kế cơ chế bù thu ngân sách: thu phí đường bộ theo quãng đường (road-usage charge), phí đăng ký, thuế hạ tầng hoặc lệ phí EV để thay thế thuế xăng; đồng thời duy trì khuyến khích đầu tư giai đoạn đầu (khấu trừ, trợ giá sạc cho khu công cộng).

9.5. Về lao động & chuyển đổi công nghiệp.

Chương trình đào tạo lại (reskilling) cho công nhân ngành ô tô & phụ trợ; ưu đãi cho đầu tư vào sản xuất pin, tái chế để tạo việc làm mới tại chỗ.

9.6. Về quản lý rủi ro môi trường ở vùng khai khoáng nước ngoài.

Hợp tác quốc tế & tiêu chuẩn trách nhiệm doanh nghiệp (due-diligence) trong nhập khẩu nguyên liệu: yêu cầu khai báo nguồn gốc, tiêu chuẩn môi trường xã hội từ nhà cung cấp (để tránh chuyển gánh nặng môi trường ra nước khác).

10. Chỉ số giám sát (metrics) - dùng để đánh giá hiệu quả sau khi triển khai.

- Tỷ lệ xe mới là ZEV (zero-emission) theo năm.
- Số lượng & mật độ trạm sạc công cộng (public chargers / 1000 EVs).
- Tán vật liệu pin được tái chế / tỷ lệ thu gom pin cũ.
- Thay đổi doanh thu thuế nhiên liệu & bù thu thuế mới.
- Chất lượng không khí (NO₂, PM2.5) ở đô thị lớn.

11. Kết luận tóm tắt (takeaways).

- Về môi trường: chuyển sang EV có lợi ích lớn cho chất lượng không khí đô thị và giảm phát thải CO₂ trên vòng đời nếu kết hợp với điện sạch; nhưng phải quản lý chặt vòng nguyên liệu và tái chế pin.

- Về đất đai & hạ tầng: cần quy hoạch trạm sạc, chính sách chuyển đổi trạm xăng cũ và chuẩn bị xử lý ô nhiễm (brownfield remediation).

- Về pháp luật & quản lý: cần bộ khung gồm quy hoạch sử dụng đất, luật bảo vệ môi trường (EPR cho pin), tiêu chuẩn an toàn và cơ chế tài chính bù đắp cho ngân sách. (Ở Việt Nam, có nền tảng pháp luật như Luật BVMT 2020 và cập nhật Land Law; cần hoàn thiện các Thông tư/Nghị định triển khai).

- Về kinh tế - xã hội: có cả rủi ro (thất nghiệp cục bộ, thâm hụt thuế xăng, áp lực lưới) và cơ hội (việc làm mới trong pin/tái chế/hạ tầng). Chính sách đồng bộ (đào tạo, đầu tư lưới, EPR, trợ cấp chuyển tiếp) là then chốt.