

# Chính sách vùng phát thải thấp tại Hà Nội:

## Bài học từ kinh nghiệm của Pháp

Đàm Thị Thu Huệ<sup>1</sup>, Nguyễn Thị Lan Hương<sup>2</sup>

Ngày nhận bài: 20/02/2026 | Ngày gửi phản biện: 24/02/2026 | Ngày duyệt đăng: 12/3/2026

**Tóm tắt:** Bài viết phân tích chính sách vùng phát thải thấp (LEZ) của Hà Nội thông qua đối chiếu với kinh nghiệm triển khai ZFE-m tại Pháp, nhằm làm rõ các điều kiện thực thi có tính khả thi hơn về mặt xã hội và chính trị. Về phương pháp, nghiên cứu kết hợp so sánh thể chế, ma trận SWOT và mô phỏng khả năng chi trả. Kết quả cho thấy, Hà Nội đã có nền tảng pháp lý tương đối rõ cho LEZ, nhưng tính bền vững của chính sách phụ thuộc mạnh vào chất lượng dữ liệu nền, lộ trình hỗ trợ chuyển đổi và hạ tầng dùng chung. Phân tích cũng chỉ ra rằng sức mua ngang giá (PPP) hữu ích cho đối sánh quốc tế nhưng chưa đủ để đánh giá gánh nặng chuyển đổi ở cấp hộ gia đình. Bài viết kết luận rằng LEZ chỉ có thể duy trì tính chính danh chính trị khi đi kèm dữ liệu minh bạch, trợ cấp nhắm trúng và cơ chế miễn trừ linh hoạt.

**Từ khóa:** phát thải thấp, chính sách, giao thông, công bằng xã hội, Hà Nội, Pháp.

### Low Emission Zone Policy in Hanoi: Lessons from the French Experience

**Abstract:** This article examines Hanoi's low-emission zone (LEZ) policy through a comparison with France's ZFE-m experience in order to identify implementation conditions that are more socially and politically feasible. Methodologically, the study combines institutional comparison, a SWOT framework, and affordability simulation. The findings show that Hanoi has established a relatively clear legal foundation for LEZ implementation, but the policy's sustainability depends strongly on baseline data quality, the sequencing of transition support, and the provision of shared infrastructure. The analysis also indicates that Purchasing Power Parity (PPP) is useful for international comparison but insufficient for assessing household-level transition burdens. The article concludes that LEZ policy can remain politically sustainable only when accompanied by transparent data, well-targeted subsidies, and flexible exemption mechanisms.

**Keywords:** Low emissions, policy, transportation, social justice, Hanoi, France.

#### 1. Giới thiệu

Ô nhiễm không khí đô thị là một thách thức lớn ở các thành phố đang cơ giới hóa nhanh. Vùng phát thải thấp (LEZ) là công cụ hạn chế phương tiện phát thải cao trong một không gian xác định nhằm giảm phơi nhiễm với NOx và bụi mịn. Kinh nghiệm của Pháp cho thấy hiệu quả của LEZ không chỉ phụ thuộc vào chuẩn kỹ thuật mà còn vào lộ trình, truyền thông, ngoại lệ và cảm nhận công bằng (Inspection générale de l'environnement et du développement durable, 2024; Kowalska-Pyzalska, 2022). Hà Nội là trường hợp đáng chú ý vì quy mô phương tiện rất lớn và nhiều xe hai bánh đã hết hoặc sắp hết hạn sử dụng. Đến cuối năm 2024, thành phố có 9,2 triệu phương tiện các loại, trong đó trên 6,9 triệu xe máy và 1,1 triệu ô tô; ngoài ra, còn khoảng 1,2 triệu phương tiện từ địa phương khác thường xuyên lưu thông trong thành phố. Dữ liệu công khai cũng cho thấy giao thông đường bộ là nguồn ô nhiễm đáng kể và hơn 72% xe máy đã sử dụng trên mười năm (Viet Nam Government News, 2025; Vietnamnet, 2024).

<sup>1</sup> Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội; Email: thuhue9799@gmail.com

<sup>2</sup> Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội

LEZ của Hà Nội hiện có nền tảng pháp lý tương đối rõ: Chỉ thị số 20/CT-TTg yêu cầu đẩy nhanh lộ trình hạn chế xe máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch trong Vành đai 1 từ ngày 1/7/2026, còn Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND thiết lập khuôn khổ LEZ ở cấp thành phố (Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội, 2025; Thủ tướng Chính phủ, 2025).

Pháp là đối chiếu hữu ích vì vừa có kinh nghiệm triển khai ZFE, vừa cho thấy rủi ro chính trị của một chính sách môi trường nếu chi phí chuyển đổi bị cảm nhận là bất công. Từ đó, bài viết đặt bốn câu hỏi: i) Hà Nội có thể học gì từ Pháp; ii) Có thể giữ lại những suy luận định lượng nào sau khi loại bỏ số liệu yếu; iii) PPP có ý nghĩa đến đâu so với các chỉ số khả năng chi trả; và iv) Những đặc điểm thiết kế nào giúp LEZ vừa công bằng hơn vừa bền vững hơn (Inspection générale de l'environnement et du développement durable, 2024; International Monetary Fund, 2025; World Bank, 2022).

## 2. Bối cảnh chính sách tại Hà Nội

LEZ của Hà Nội được xây dựng trên kiến trúc pháp lý nhiều tầng. Ở cấp trung ương, Chỉ thị số 20/CT-TTg yêu cầu kiểm soát ô nhiễm từ giao thông và chuẩn bị lộ trình hạn chế xe máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch trong Vành đai 1 từ ngày 1/7/2026. Ở cấp địa phương, Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND quy định khung LEZ toàn thành phố theo Luật Thủ đô 2024 (Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội, 2025; Thủ tướng Chính phủ, 2025).

Lộ trình hiện công bố cho thấy đây không phải lệnh cấm một bước. Giai đoạn 1 từ 1/7/2026 đến 31/12/2027 thí điểm tại chín phường trong Vành đai 1; giai đoạn 2028-2029 mở rộng ra toàn bộ khu vực bên trong Vành đai 1 và một phần Vành đai 2; đến năm 2030 tiếp tục mở rộng vào khu vực bên trong Vành đai 3 (Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội, 2025; Viet Nam Government News, 2025).

Một điều chỉnh quan trọng của bản thảo là không còn suy diễn quy mô phương tiện chịu tác động ở cấp phường khi chưa có kiểm kê chính thức cho chín phường thí điểm. Báo chí công khai có nhắc mục tiêu hỗ trợ thay thế khoảng 450.000 xe máy xăng trước thời điểm hạn chế năm 2026 ở Vành đai 1, nhưng con số này không cho phép suy ra chính xác số xe của riêng giai đoạn 1 (VnExpress, 2025c).

Các phương án hỗ trợ tài chính cũng thay đổi theo thời gian. Dự thảo tháng 7/2025 nêu mức hỗ trợ ba triệu đồng cho người dân nói chung, bốn triệu cho hộ cận nghèo và năm triệu cho hộ nghèo. Đến cuối năm 2025, phương án công khai hào phóng hơn: nhóm phổ thông được hỗ trợ bằng 20% chi phí chuyển đổi nhưng tối đa năm triệu đồng; hộ cận nghèo tối đa 15 triệu đồng; hộ nghèo tối đa 20 triệu đồng, kèm ưu đãi về lãi suất và lệ phí (Thang Long - Hanoi News, 2025; Vietnam.vn, 2025; Vietnamnet, 2024).

Bằng chứng công khai về hạ tầng sạc hiện cho phép khẳng định ba điểm: thành phố đã khảo sát 110 vị trí tiềm năng cho trạm sạc tập trung; đến năm 2030 các bãi đỗ trong Vành đai 3 phải dành ít nhất 15% diện tích cho hạ tầng sạc; và các dự án mới phải dành 30% diện tích bãi đỗ cho mục đích này. Những dữ liệu này cho thấy đã có định hướng chuẩn bị, nhưng chưa đủ để xác nhận tổng số điểm sạc vận hành cho giai đoạn đầu (Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội, 2025; VnExpress, 2025a; VnExpress, 2025b).

## 3. Bài học từ kinh nghiệm vùng phát thải thấp của Pháp

Pháp có giá trị tham chiếu vì kết hợp giữa thiết kế LEZ tương đối phát triển và mức độ tranh cãi chính trị rất cao. Từ Luật Di chuyển năm 2019 và đặc biệt sau Luật Khí hậu và Khả năng chống chịu năm 2021, khung ZFE được mở rộng đáng kể theo lãnh thổ (Inspection générale de l'environnement et du développement durable, 2024; Vie-publique, 2021; Vie-publique, 2025). Bài học quan trọng từ Pháp là LEZ không chỉ là tập hợp các lệnh cấm. Mức độ chấp nhận xã hội phụ thuộc vào triển khai theo giai đoạn, ngoại lệ, hỗ trợ tài chính và cách truyền thông.

Khủng hoảng chính trị quanh ZFE ở Pháp cho thấy một chính sách đúng về môi trường vẫn có thể suy yếu nếu bị xem là lũy thoái hoặc bỏ qua bất bình đẳng lãnh thổ. Điều này đặc biệt quan trọng với Hà Nội, nơi xe máy không chỉ là phương tiện đi lại mà còn gắn với sinh kế (Inspection générale de l'environnement et du développement durable, 2024; Vie-publique, 2025).

Vì vậy, kinh nghiệm của Pháp không dẫn tới kết luận rằng, LEZ nên bị trì hoãn vô thời hạn. Bài học thực chất hơn là Hà Nội cần thiết kế LEZ như một gói chuyển đổi công bằng: có dữ liệu nền tốt, hỗ trợ nhắm trúng, ngoại lệ hợp lý và hạ tầng thay thế đủ tin cậy (Inspection générale de l'environnement et du développement durable, 2024; Vie-publique, 2025).

#### 4. Khung phân tích và kỹ thuật ước lượng

Nghiên cứu sử dụng thiết kế hỗn hợp gồm bốn lớp phân tích: so sánh thể chế giữa Hà Nội và Pháp; ma trận SWOT để cấu trúc hóa điều kiện triển khai; mô phỏng khả năng chi trả theo kịch bản bằng công thức minh bạch; và nguyên tắc kiểm chứng bảo thủ, chỉ giữ lại các số liệu có thể truy nguyên từ nguồn công khai đáng tin cậy. Trong nghiên cứu này, SWOT không được dùng như mô hình chấm điểm cơ học mà như công cụ tổ chức lập luận (Inspection générale de l'environnement et du développement durable, 2024; Kowalska-Pyzalska, 2022).

Ba điểm mạnh nổi bật có thể nhận diện là nền tảng pháp lý đã rõ hơn, lộ trình được phân kỳ thay vì áp dụng một bước, và cơ sở sức khỏe cộng đồng tương đối mạnh vì Hà Nội có đội xe máy lớn, già cỗi và giao thông đường bộ là nguồn phát thải đáng kể (Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội, 2025; Thủ tướng Chính phủ, 2025; Viet Nam Government News, 2025). Điểm yếu lớn nhất là thiếu dữ liệu nền ở cấp triển khai: chưa có kiểm kê công khai theo cấp phường về số phương tiện chịu tác động, đặc điểm thu nhập, mức phụ thuộc vào xe máy và năng lực sạc dùng chung. Nếu thiếu các dữ liệu này, tranh luận chính sách dễ chuyển từ bằng chứng sang suy đoán.

Về cơ hội, Hà Nội có thể học từ kinh nghiệm quốc tế và triển khai LEZ như đòn bẩy cho điện hóa giao thông. Về rủi ro, chính sách có thể mất tính chính danh nếu hỗ trợ không theo kịp chi phí chuyển đổi hoặc nếu hạ tầng thay thế bị cảm nhận là chưa sẵn sàng. Vì vậy, phần định lượng của bài được xây dựng với mục tiêu khiêm tốn hơn: tạo ra các ước lượng có thể tái lập thay vì đưa ra dự báo quá chính xác.

#### 5. Đánh giá thực nghiệm và các chuẩn định lượng đã hiệu chỉnh

##### 5.1. Quy đổi chuẩn theo PPP

Một phép tính định lượng có thể bảo vệ được là quy đổi các mức hỗ trợ nước ngoài theo PPP. Theo cơ sở dữ liệu IMF tháng 10/2025, GDP bình quân đầu người theo PPP của Pháp năm 2026 là 67,67 nghìn USD, còn của Việt Nam là 18,87 nghìn USD; tỷ số Việt Nam/Pháp bằng 0,279. Vì vậy, mức quy đổi tương đương cho Hà Nội nhỏ hơn so với bản thảo trước (International Monetary Fund, 2025).

Tuy nhiên, PPP chỉ là mốc so sánh quốc tế. Nó không cho biết một hộ gia đình ở Hà Nội có thực sự đủ khả năng chi trả tại thời điểm mua xe hay không. Do đó, nghiên cứu bổ sung các chỉ số khả năng chi trả ở cấp địa phương thay vì dùng ở PPP.

**Bảng 1. Quy đổi theo PPP**

Giá trị minh họa (EUR)	Mức tương đương theo PPP cho Hà Nội	Ý nghĩa diễn giải
EUR1.000	8,4 triệu VND	Mốc hỗ trợ thấp
EUR5.000	41,8 triệu VND	Mốc hỗ trợ cao theo cách tiếp cận thận trọng
EUR6.000	50,2 triệu VND	Mốc minh họa ở cận trên

*Ghi chú: Dựa trên GDP bình quân đầu người theo PPP năm 2026 của Pháp và Việt Nam trong cơ sở dữ liệu IMF và giả định tỷ giá minh họa 30.000 VND/EUR. Bảng chỉ nhằm minh họa quy mô tương đương, không phải công bố chính thức của Hà Nội.*

## 5.2. Các chỉ số đo lường khác

Văn liệu về điện hóa giao thông khá nhất quán ở điểm rằng rào cản lớn nhất thường nằm ở chi phí đầu tư ban đầu. International Energy Agency và Ngân hàng Thế giới đều nhấn mạnh rằng chênh lệch giá mua và phân chi phí vốn mà hộ gia đình phải tự gánh là yếu tố quyết định tốc độ chuyển đổi, nhất là ở các nền kinh tế thu nhập trung bình (International Energy Agency, 2025; World Bank, 2022).

Từ góc nhìn đó, câu hỏi chính không phải trợ cấp của Hà Nội lớn hay nhỏ khi so với nước khác sau quy đổi PPP, mà là trợ cấp bao phủ được bao nhiêu phần trăm giá mua và còn để lại gánh nặng bao nhiêu tháng thu nhập. Vì vậy, bài viết sử dụng ba chỉ số: tỷ lệ bao phủ trợ cấp, chi phí còn lại phải tự chi trả, và chi phí còn lại quy đổi theo số tháng thu nhập.

### 5.2.1. Công thức

Tất cả các giá trị tiền tệ trong các Bảng 1-5 đều được trình bày theo đơn vị triệu đồng, trừ khi có ghi chú khác. Các ước lượng được tạo ra từ tổ hợp dữ liệu PPP của IMF, các quy tắc trợ cấp trong dự thảo của Hà Nội, chuẩn thu nhập công khai và giá niêm yết của VinFast.

$$(1) r\_PPP = \text{GDPpc\_PPP,VN}/\text{GDPpc\_PPP,FR} = 18,87/67,67 = 0,279$$

$$(2) B\_PPP,i = (E_i \times r\_PPP \times ER)/1.000.000$$

$$(3) S_i = 3,0$$

$$(4) S_{\text{General},i} = \min(0,20 \times P_i ; 5,0)$$

$$(5) S_{\text{Near-poor},i} = \min(P_i ; 15,0)$$

$$(6) S_{\text{Poor},i} = \min(P_i ; 20,0)$$

$$(7) \text{Coverage}_i = (S_i/P_i) \times 100$$

$$(8) \text{Residual}_i = P_i - S_i$$

$$(9) \text{MonthsAvg}_i = \text{Residual}_i/Y_{\text{avg}} ; \text{MonthsPov}_i = \text{Residual}_i/Y_{\text{pov}}$$

Trong đó,  $E_i$  là mức hỗ trợ chuẩn minh họa tính bằng euro,  $ER = 30.000 \text{ VND}/\text{EUR}$ ,  $P_i$  là giá niêm yết của phương tiện  $i$ ,  $S_i$  là mức trợ cấp áp dụng,  $Y_{\text{avg}} = 5,9$  và  $Y_{\text{pov}} = 2,0$ . Phương trình (2) quy đổi một mức hỗ trợ nước ngoài tính bằng euro sang mức tương đương cho Hà Nội theo PPP. Các phương trình (3)-(6) mô tả quy tắc trợ cấp cho từng kịch bản, còn các phương trình (7)-(9) tạo ra các chỉ số khả năng chi trả được dùng trong các bảng kết quả.

Ví dụ minh họa: với mẫu Feliz 2025/Feliz Lite trong kịch bản dự thảo cuối năm 2025 áp dụng cho nhóm dân cư phổ thông, ta có  $S_{\text{General}} = \min(0,20 \times 25,9 ; 5,0) = 5,0$ ;  $\text{Coverage} = (5,0/25,9) \times 100 = 19,3\%$ ;  $\text{Residual} = 25,9 - 5,0 = 20,9$ ; và  $\text{MonthsAvg} = 20,9/5,9 = 3,54$ . Việc trình bày đầy đủ công thức như vậy nhằm bảo đảm rằng các con số ước lượng trong bài có thể được tái lập và kiểm tra độc lập.

### 5.2.2. Giả định đầu vào

Bảng 2 tổng hợp các giả định đầu vào của mô hình khả năng chi trả. Giỏ phương tiện đại diện gồm bốn mẫu xe hai bánh điện có giá niêm yết công khai trên website chính thức của VinFast; lựa chọn này nhằm tạo ra giỏ giá minh bạch và nhất quán nội tại, không hàm ý loại trừ các nhà sản xuất khác.

**Bảng 2. Các giả định đầu vào cho mô hình khả năng chi trả tại địa phương**

Đầu vào	Giá trị
Giá niêm yết EVO Lite Neo	14,4 triệu VND
Giá niêm yết Evo Grand	21,0 triệu VND

Giá niêm yết Feliz 2025/Feliz Lite	25,9 triệu VND
Giá niêm yết Klara Neo	28,8 triệu VND
Thu nhập bình quân đầu người/tháng năm 2025	5,9 triệu VND
Chuẩn nghèo đa chiều khu vực đô thị	2,0 triệu VND/người/tháng
Dự thảo tháng 7/2025	3 triệu cho dân cư phổ thông; 4 triệu cho hộ cận nghèo; 5 triệu cho hộ nghèo
Dự thảo cuối năm 2025	20% giá trị xe, tối đa 5 triệu cho dân cư phổ thông; tối đa 15 triệu cho hộ cận nghèo; tối đa 20 triệu cho hộ nghèo

Nguồn: VinFast (2026); Viet Nam Government News (2021, 2026); Thang Long - Hanoi News (2025); Vietnam.vn (2025); Vietnamnet (2024).

### 5.3. Ước lượng khả năng chi trả theo các phương án hỗ trợ dự thảo của Hà Nội

Bảng 3 cho thấy hỗ trợ 3 triệu đồng theo dự thảo tháng 7/2025 chỉ bao phủ khoảng 10,4%-20,8% giá mua đại diện. Sau hỗ trợ, người mua vẫn phải tự chi khoản tương đương 1,93-4,37 tháng thu nhập bình quân tháng. Vì vậy, mức hỗ trợ phẳng này có giá trị tín hiệu nhưng khó đủ mạnh để tạo chuyển đổi diện rộng (Viet Nam Government News, 2026; Vietnam.vn, 2025; VinFast, 2026).

**Bảng 3. Khả năng chi trả của nhóm dân cư phổ thông theo dự thảo tháng 7/2025 (trợ cấp 3 triệu đồng)**

Mẫu xe	Giá	Trợ cấp	Bao phủ (%)	Chi phí còn lại	Số tháng theo thu nhập bình quân	Số tháng theo chuẩn nghèo
EVO Lite Neo	14,4	3,0	20,8	11,4	1,93	5,70
Evo Grand	21,0	3,0	14,3	18,0	3,05	9,00
Feliz 2025/Feliz Lite	25,9	3,0	11,6	22,9	3,88	11,45
Klara Neo	28,8	3,0	10,4	25,8	4,37	12,90

Ghi chú: Đơn vị triệu đồng. Số tháng chi trả còn lại được tính theo chuẩn thu nhập bình quân đầu người 5,9 triệu đồng/tháng và chuẩn nghèo đô thị 2,0 triệu đồng/tháng.

Bảng 4 cho thấy phương án cuối năm 2025 dành cho nhóm phổ thông - hỗ trợ 20% giá trị xe nhưng tối đa 5 triệu đồng - cải thiện kết quả so với dự thảo tháng 7, song gánh nặng còn lại vẫn ở mức 1,95-4,03 tháng thu nhập bình quân tháng. Điều đó cho thấy khoảng trống tài chính đối với người dùng phổ thông vẫn lớn (Thang Long - Hanoi News, 2025; Viet Nam Government News, 2026; VinFast, 2026).

**Bảng 4. Khả năng chi trả của nhóm dân cư phổ thông theo dự thảo cuối năm 2025 (20% giá trị xe, tối đa 5 triệu đồng)**

Mẫu xe	Giá	Trợ cấp	Bao phủ (%)	Chi phí còn lại	Số tháng theo thu nhập bình quân	Số tháng theo chuẩn nghèo
EVO Lite Neo	14,4	2,88	20,0	11,52	1,95	5,76
Evo Grand	21,0	4,20	20,0	16,80	2,85	8,40

Feliz 2025/Feliz Lite	25,9	5,00	19,3	20,90	3,54	10,45
Klara Neo	28,8	5,00	17,4	23,80	4,03	11,90

*Ghi chú: Đơn vị triệu đồng. Trợ cấp cho nhóm dân cư phổ thông ở giai đoạn cuối năm 2025 bằng 20% giá trị phương tiện, chịu mức trần năm triệu đồng.*

Ngoài ra, một phương án mô phỏng hỗ trợ có mục tiêu theo trần 15 triệu đồng cho hộ cận nghèo và 20 triệu đồng cho hộ nghèo. Với giỏ giá minh họa hiện dùng, phương án này cải thiện đáng kể khả năng chi trả và trong một số trường hợp có thể bao phủ toàn bộ mẫu xe giá thấp nhất. Đây là tín hiệu quan trọng: thiết kế nhắm trúng đối tượng có ý nghĩa phân phối lớn hơn nhiều so với tăng nhẹ mức hỗ trợ đồng đều (Thang Long - Hanoi News, 2025; Viet Nam Government News, 2021, 2026; VinFast, 2026).

Các bảng trên chỉ nên được đọc như ước lượng minh họa về gánh nặng tài chính ban đầu, chưa phải mô hình ngân sách hộ gia đình đầy đủ. Chúng chưa tính đến tiết kiệm nhiên liệu, bảo trì, lãi suất vay, tuổi thọ pin, giá điện hay giá trị thanh lý. Dù vậy, chúng vẫn đủ để cho thấy rằng đánh giá LEZ bằng PPP đơn thuần là chưa đủ.

#### 5.4. Quy hoạch hạ tầng

Hạ tầng sạc là lĩnh vực thứ hai mà bản thảo này áp dụng chuẩn chứng cứ nghiêm ngặt hơn. Điều có thể kiểm chứng hiện nay là thành phố đã xác định 110 vị trí tiềm năng cho trạm sạc tập trung, đồng thời đặt ra các chỉ tiêu diện tích cho hạ tầng sạc trong bãi đỗ hiện hữu và dự án mới. Điều chưa thể kiểm chứng là số điểm sạc trên mỗi vị trí, công suất thực tế hay nhu cầu công cộng chính xác theo từng vùng (Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội, 2025; VnExpress, 2025a; VnExpress, 2025b).

**Bảng 5. Các chỉ số đã kiểm chứng về quy mô chuyển đổi và hạ tầng sạc của Hà Nội**

Chỉ số	Giá trị đã kiểm chứng	Phạm vi/ý nghĩa	Hàm ý chính sách
Quy mô đội xe toàn thành phố	9,2 triệu phương tiện; trên 6,9 triệu xe máy; 1,1 triệu ô tô	Đường cơ sở cấp thành phố đến cuối năm 2024	Khẳng định đây là bài toán chuyển đổi ở quy mô hệ thống, không chỉ của vài phường
Tỷ trọng xe máy cũ	Trên 72% xe máy đã sử dụng hơn 10 năm	Mức độ già hóa của đội xe toàn thành phố	Cho thấy hỗ trợ xã hội phải là thành phần trung tâm của chính sách
Quy mô chuyển đổi ở Vành đai 1	450.000 xe máy xăng được nêu trong báo chí công khai	Quy mô chỉ báo cho khu vực hạn chế đầu tiên	Cho thấy số phương tiện bị tác động đã ở quy mô hàng trăm nghìn
Các vị trí trạm sạc tiềm năng	110 vị trí đã khảo sát	Kiểm kê quy hoạch ban đầu	Cho thấy thành phố đã chuẩn bị, nhưng chưa thể suy ra tổng số điểm sạc vận hành
Yêu cầu diện tích cho sạc đến năm 2030	15% tại bãi đỗ trong Vành đai 3; 30% đối với dự án mới	Chỉ tiêu quy hoạch cho hạ tầng dùng chung	Gợi ý định hướng chính sách đúng, nhưng vẫn cần số liệu công suất và phân bổ cụ thể
Dự thảo hỗ trợ đã công bố	3-5 triệu ở dự thảo tháng 7/2025; sau đó là 20% giá trị xe, tối đa 5/15/20 triệu tùy nhóm	Hoàn thiện của gói hỗ trợ	Cho thấy thiết kế trợ cấp còn đang trong quá trình hoàn thiện

Hàm ý từ Bảng 5 có thể thấy kế hoạch hạ tầng của Hà Nội chưa được đặc tả đủ chi tiết cho một quá trình chuyển đổi quy mô lớn, nhưng không nên khẳng định một mức thiếu hụt điểm sạc chính xác khi chưa có kiểm kê nền. Cách tiếp cận chặt chẽ hơn là công bố đường cơ sở cho từng giai đoạn và sử dụng khoảng kịch bản thay vì con số đơn điểm.

## 6. Hàm ý chính sách cho Hà Nội

*Thứ nhất*, Hà Nội cần công bố đường cơ sở minh bạch cho từng giai đoạn triển khai, bao gồm dữ liệu về số phương tiện, luồng đi lại, mức độ già cỗi của đội xe, nhóm thu nhập dễ tổn thương và năng lực sạc hoặc đổi pin dự kiến. Đây là điều kiện của tính đáng tin cậy chứ không chỉ là thủ tục hành chính.

*Thứ hai*, hỗ trợ tài chính cần được giải ngân sớm, nhắm trúng đối tượng và được truyền thông như một gói dễ tiếp cận. Các ước lượng trong bài cho thấy trợ cấp phẳng 3-5 triệu đồng khó đủ cho nhiều người dùng phổ thông, trong khi hỗ trợ có mục tiêu cho hộ nghèo và cận nghèo hợp lý hơn nhiều từ góc độ công bằng. Vì vậy, trợ cấp nên được chi trả trước hoặc ngay tại điểm mua, đồng thời gắn với ưu đãi lệ phí và tín dụng ưu đãi (International Energy Agency, 2025; Thang Long - Hanoi News, 2025; World Bank, 2022).

*Thứ ba*, hạ tầng sạc nên được phát triển như hạ tầng dùng chung với tiêu chuẩn mở, thay vì bị khóa theo từng hãng. Nguyên tắc này đặc biệt quan trọng ở thị trường xe hai bánh, nơi nhu cầu quay vòng nhanh và hạn chế sạc tại nhà khiến khả năng dùng chung quyết định mức độ chấp nhận của người dùng (VnExpress, 2025a; VnExpress, 2025b).

*Thứ tư*, LEZ cần được thiết kế kèm các cơ chế linh hoạt ngay từ đầu, chẳng hạn ngoại lệ có thời hạn cho nhu cầu y tế, sinh kế hoặc trường hợp chưa có phương án thay thế khả thi. Kinh nghiệm của Pháp cho thấy sự cứng nhắc trong thực thi có thể làm suy yếu một chính sách vốn có mục tiêu môi trường chính đáng (Inspection générale de l'environnement et du développement durable, 2024; Vie-publique, 2025).

*Thứ năm*, truyền thông nên đặt trọng tâm vào lợi ích sức khỏe cộng đồng, đồng thời công bố công khai các chỉ báo theo dõi như mức độ tiếp nhận trợ cấp, tiến độ hạ tầng, số hồ sơ miễn trừ và phản hồi của người dân. Truyền thông minh bạch giúp giảm cảm giác bị áp đặt và tăng tính chính danh của chính sách.

## 7. Kết luận

LEZ của Hà Nội là một chính sách rất tham vọng nhưng bản thảo hiệu chỉnh này cho thấy một số khẳng định mạnh trong phiên bản trước chưa được nâng đỡ đầy đủ bởi chứng cứ công khai. Các nguồn hiện có chưa đủ để biện minh cho số liệu chính xác về quy mô phương tiện ở giai đoạn 1, cũng chưa đủ để chuyển 110 vị trí khảo sát thành số điểm sạc vận hành đã xác nhận hay suy ra một chỉ tiêu chính xác 16.550 điểm sạc công cộng đến năm 2030.

Điều vẫn có thể khẳng định một cách thận trọng là Hà Nội đang đối diện một bài toán chuyển đổi rất lớn, với đội xe máy già cỗi, lộ trình pháp lý đã được xác lập và các phương án hỗ trợ đang hoàn thiện. Kinh nghiệm của Pháp cho thấy LEZ có thể đem lại lợi ích môi trường, nhưng độ bền chính trị của chính sách phụ thuộc mạnh vào công bằng phân phối, ngoại lệ và truyền thông (Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội, 2025; Inspection générale de l'environnement et du développement durable, 2024; Thủ tướng Chính phủ, 2025; Vie-publique, 2025).

Những ước lượng trong nghiên cứu này vẫn mang tính chỉ báo. Các nghiên cứu tiếp theo nên ưu tiên dữ liệu vi mô cấp phường về kiểm kê phương tiện, phân bố thu nhập, mức độ phụ thuộc nghề nghiệp vào xe máy, sử dụng hạ tầng sạc và lựa chọn đi lại thay thế. Song song với đó là các mô hình tổng chi phí sở hữu đầy đủ hơn và các nghiên cứu hành vi về nhóm dễ tổn thương như lao động giao hàng hay tài xế công nghệ.

## Tài liệu tham khảo

1. Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội. (2025). *Nghị quyết số 57/2025/NQ-HĐND về việc triển khai vùng phát thải thấp trên địa bàn thành phố Hà Nội.*
2. Inspection générale de l'environnement et du développement durable. (2024). *Focus sur l'acceptabilité des zones à faibles émissions: enseignements à tirer de l'expérience des pays européens.*
3. International Energy Agency. (2025). *Global EV Outlook 2025: Trends in electric car affordability.*
4. International Monetary Fund. (2025). *World Economic Outlook database, October 2025: GDP per capita, current prices (purchasing power parity), 2026.*
5. Kowalska-Pyzalska, A. (2022). Perspectives of development of low emission zones in Poland: A short review. *Frontiers in Future Transportation*, 3, Article 1115310. <https://doi.org/10.3389/ffutr.2022.1115310>
6. Thang Long - Hanoi News. (2025). *Ha Noi plans record subsidies to accelerate shift to electric motorbikes.*
7. Thủ tướng Chính phủ. (2025). *Chỉ thị số 20/CT-TTg về các nhiệm vụ cấp bách để phòng, chống và giải quyết ô nhiễm môi trường [Directive No. 20/CT-TTg on urgent and extensive tasks for preventing and resolving environmental pollution].*
8. Viet Nam Government News. (2021). *Gov't announces new multidimensional poverty line for 2022-2025.*
9. Viet Nam Government News. (2025). *Ha Noi to ban fossil-fuel motorbikes in inner city from July 2026.*
10. Viet Nam Government News. (2026). *Per capita income climbs 9.3% in 2025.*
11. Vietnam.vn. (2025). *Hanoi plans to provide a maximum subsidy of 3 million VND per person to replace their electric motorbike.*
12. Vietnamnet. (2024). *Hanoi to ban polluting vehicles, with subsidies for electric alternatives.*
13. Vie-publique. (2021). *Loi climat et résilience: des avancées et des limites.* <https://www.vie-publique.fr>
14. Vie-publique. (2025). *Pollution de l'air: les zones à faibles émissions (ZFE) en quatre questions.* <https://www.vie-publique.fr>
15. VinFast. (2026). *Electric two-wheelers product page.* Retrieved March 9, 2026, from [https://vinfastauto.com/vn\\_en](https://vinfastauto.com/vn_en)
16. VnExpress. (2025a). *Hanoi ban sparks concern over lack of land for EV charging stations, parking.* <https://vnexpress.net>
17. VnExpress. (2025b). *Hanoi prepares charging stations, subsidies before restricting gasoline motorbikes in 2026.* <https://vnexpress.net>
18. VnExpress. (2025c). *Hanoi to subsidize replacement of 450,000 petrol motorbikes before 2026 ban.* <https://vnexpress.net>
19. World Bank. (2022). *The economics of electric vehicles for passenger transportation in low- and middle-income countries.*