

Số: /TTr-UBND

Hà Nội, ngày tháng năm 2024

TỜ TRÌNH

Về việc ban hành Nghị quyết thông qua Đề án “Phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố”

Kính gửi: Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội.

Thực hiện Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải và ý kiến chỉ đạo của Ban Thường vụ Thành ủy tại Thông báo số 1579-TB/TU ngày 28/02/2024 về chủ trương ban hành kế hoạch chuyển đổi phương tiện sử dụng năng lượng xanh trong hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hà Nội, UBND Thành phố đã tổ chức xây dựng, tiếp thu, giải trình và làm rõ cụ thể từng vấn đề đã được các cơ quan, đơn vị có liên quan có ý kiến tham gia góp ý và hoàn thiện nội dung dự thảo Nghị quyết. Trên cơ sở đề nghị của Sở Giao thông vận tải tại Tờ trình số 649/TTr-SGTVT ngày 19/6/2024, Ủy ban nhân dân Thành phố trình Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét, ban hành Nghị quyết thông qua Đề án “Phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố”, với các nội dung cụ thể như sau:

I. Sự cần thiết ban hành Nghị quyết

Hiện nay, tình trạng ô nhiễm không khí tại Việt Nam đang là một vấn đề nhức nhối, đặc biệt tại các thành phố như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Việc chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon là nhiệm vụ quan trọng để giảm thiểu ô nhiễm môi trường. Thực hiện mục tiêu tăng trưởng xanh cũng như thực hiện các cam kết của Việt Nam tại Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP26) là cơ hội để ngành giao thông vận tải có sự phát triển đồng bộ theo hướng hiện đại hóa và bền vững, bắt kịp với xu thế và trình độ phát triển tiên tiến của thế giới.

Triển khai Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải, Ban Thường vụ Thành ủy đã nghe Ban cán sự đảng UBND Thành phố báo cáo về chủ trương ban hành “Kế hoạch chuyển đổi phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh trong hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hà Nội” và đã có Thông báo số 1579-TB/TU ngày 28/02/2024 thống nhất chỉ đạo xây dựng Đề án “Phát triển hệ thống giao thông vận tải công

cộng sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn thành phố” để việc triển khai chuyển đổi phương tiện sử dụng năng lượng xanh được chuẩn bị kỹ lưỡng, có đầy đủ cơ sở pháp lý (xây dựng, hoàn thiện thể chế, chính sách, quy hoạch; xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng phục vụ việc chuyển đổi; phương án chuyển đổi phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh, nguồn lực thực hiện....) theo hướng hiện đại hoá, bền vững, bắt kịp với xu thế, trình độ phát triển tiên tiến của thế giới, có lộ trình phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội của Thủ đô.

Việc triển khai Đề án “Phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố” có tác động đến các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Thành phố, đến quyền lợi của người dân, giảm thiểu ô nhiễm môi trường. Đây là vấn đề quan trọng cần có sự đồng thuận của toàn bộ hệ thống chính trị cũng như đa số nhân dân thành phố Hà Nội.

Do vậy, việc ban hành Nghị quyết thông qua Đề án “*Phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố*” là hết sức cần thiết.

II. Quá trình xây dựng Nghị quyết

Thực hiện kết luận chỉ đạo của Ban Thường vụ Thành ủy về chủ trương ban hành Kế hoạch chuyển đổi phương tiện sử dụng năng lượng xanh trong hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Thành phố tại Thông báo số 1579-TB/TU ngày 28/02/2024, UBND Thành phố đã có Văn bản số 744/UBND-KTN ngày 20/3/2024 giao Sở Giao thông vận tải xây dựng Đề án “Phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố”.

Sở Giao thông vận tải đã giao Trung tâm Quản lý giao thông công cộng thành phố Hà Nội phối hợp với đơn vị tư vấn Rà soát mạng tổng thể mạng lưới, các phòng nghiệp vụ Sở khẩn trương tổ chức xây dựng Đề án. Ngày 04/6/2024, Trung tâm Quản lý và Điều hành giao thông thành phố Hà Nội đã báo cáo Sở Giao thông vận tải kết quả xây dựng Đề án tại Báo cáo số 40/BC-TTQLĐH, trong đó đã cập nhật Đề án chuyển đổi phương tiện xe buýt sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh của Tổng Công ty vận tải Hà Nội giai đoạn 2024-2035 theo văn bản số 676/BC-TCT ngày 30/5/2024.

Ngày 05/6/2024, Sở Giao thông vận tải đã có Văn bản số 3305/SGTVT-KHTC ngày 05/6/2024 gửi Sở Tư Pháp lấy ý kiến thẩm định và Văn bản số 3306/SGTVT-KHTC ngày 05/6/2024 gửi Ủy ban MTTQ Việt Nam thành phố Hà Nội để phối hợp tổ chức phản biện xã hội. Đồng thời có Văn bản số 3312/SGTVT-KHTC ngày 05/6/2024 gửi các Ban của HĐND Thành phố để tham gia ý kiến, hoàn thiện thủ tục, hồ sơ tài liệu trình HĐND Thành phố xem xét thông qua.

Ngày 06/6/2024, các ban của Hội đồng nhân dân Thành phố đã làm việc với Sở Giao thông vận tải về Đề án và công tác chuẩn bị Hồ sơ trình Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thông qua Đề án.

Ngày 10/6/2024, Sở Giao thông vận tải tổ chức buổi làm việc với 11 doanh nghiệp đang cung cấp dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt có trợ giá trên địa bàn Thành phố để lắng nghe, tiếp thu ý kiến của các doanh nghiệp đối với nội dung Đề án.

Ngày 12/6/2024, Mặt trận Tổ quốc thành phố Hà Nội đã tổ chức hội nghị phản biện xã hội về Đề án và dự thảo Nghị quyết thông qua Đề án.

Sở Giao thông vận tải đã tổng hợp, tiếp thu, chỉnh sửa các nội dung góp ý của Sở Tư pháp, các Ban của HĐND Thành phố, doanh nghiệp vận tải, chuyên viên phản biện của Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố Hà Nội, đồng thời hoàn thiện Đề án và trình UBND Thành phố tại Tờ trình số 649/TTr-SGTVT ngày 19/6/2024.

III. Nội dung dự thảo Nghị quyết

1. Căn cứ pháp lý xây dựng Nghị quyết

Dự thảo Nghị quyết của HĐND Thành phố ban hành Nghị quyết thông qua Đề án “Phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố” dựa trên các căn cứ sau:

Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19/6/2015 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22/11/2019;

Luật Thủ đô ngày 21/11/2012;

Luật Ngân sách Nhà nước ngày 25/6/2015;

Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải;

Thông báo số 1579-TB/TU ngày 28/02/2024 về kết luận của Ban Thường vụ Thành ủy về chủ trương ban hành kế hoạch chuyển đổi phương tiện sử dụng năng lượng xanh trong hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hà Nội.

2. Nội dung Nghị quyết

2.1. Mục tiêu, yêu cầu, đối tượng của Đề án

a) Mục tiêu:

- Đưa ra kế hoạch và lộ trình chuyển đổi xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố theo đúng lộ trình đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022.

- Đề xuất đồng bộ các giải pháp đảm bảo thực hiện có hiệu quả lộ trình chuyển đổi và đạt được tỷ lệ phương tiện sử dụng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh đạt 100% vào năm 2035.

b) Yêu cầu:

- Xây dựng được lộ trình cụ thể để triển khai các giải pháp và các điều kiện cần thiết để thực hiện được kế hoạch chuyển đổi phương tiện sử dụng điện, năng

lượng xanh trong hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Thành phố.

- Phân công rõ trách nhiệm, tiến độ thực hiện đối với các cấp, các ngành và các đơn vị liên quan trong việc tổ chức triển khai kế hoạch chuyển đổi năng lượng xanh đối với hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Thành phố, đảm bảo thiết thực, khả thi và hiệu quả.

- Làm tốt công tác quán triệt, tuyên truyền và công khai các chủ trương, chính sách hỗ trợ liên quan đến kế hoạch chuyển đổi phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh nhằm tạo sự thống nhất, đồng thuận của người dân và doanh nghiệp trong quá trình tổ chức thực hiện.

c) Đối tượng: Sở Giao thông vận tải, Sở Tài chính, Sở Kế hoạch và Đầu tư và các cơ quan khác có liên quan; Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ, cá nhân sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Thành phố.

2.2. Kế hoạch chuyển đổi phương tiện buýt sử dụng điện, năng lượng xanh

2.2.1. Mục tiêu: Tỷ lệ phương tiện xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh đến năm 2030 đạt khoảng 70%-90% (theo Quyết định 876 là 50%) và đến năm 2035 đạt 100% (theo Quyết định 876 đến năm 2050 là 100%)

2.2.2. Nguyên tắc chung:

- Đảm bảo tính hiệu quả trong việc sử dụng vốn đầu tư, bảo toàn vốn Nhà nước tại doanh nghiệp, tránh lãng phí và phù hợp với điều kiện thực tế của doanh nghiệp vận hành; Đảm bảo khả năng cân đối nguồn lực cũng như sử dụng hiệu quả kinh phí trợ giá của nhà nước.

- Lựa chọn, xác định cơ cấu tỷ lệ hợp lý giữa xe buýt sử dụng điện và xe buýt sử dụng năng lượng xanh đảm bảo phù hợp với điều kiện thực tế về cơ sở hạ tầng và khả năng cung cấp nguồn điện, nguồn năng lượng xanh theo các giai đoạn. Xe buýt hoạt động trong khu vực đô thị trung tâm (trong Vành đai 4) thực hiện chuyển đổi sang xe buýt điện.

- Các tuyến buýt mở mới ưu tiên sử dụng phương tiện năng lượng điện, năng lượng xanh; Việc chuyển đổi phương tiện đối với các tuyến buýt đang khai thác được thực hiện theo lộ trình, trong đó ưu tiên trước cho các tuyến buýt có phạm vi hoạt động trong khu vực đô thị trung tâm, khu vực nội đô lịch sử và các tuyến kết nối với đầu mối giao thông lớn (nhà ga, bến xe, sân bay...).

- Đối với các phương tiện xe buýt diesel đang hoạt động, thực hiện chuyển đổi theo nguyên tắc:

- + Đối với phương tiện xe buýt diesel hết khấu hao (quá 10 năm tính từ năm sản xuất) nhưng chưa hết hạn thầu: Được phép kéo dài thời gian sử dụng phương tiện đến hết hạn thầu (có thực hiện giảm trừ đơn giá khấu hao từ thời điểm hết hạn khấu hao đến thời điểm hết hạn thực hiện hợp đồng thầu).

- + Đối với phương tiện xe buýt diesel hết khấu hao (quá 10 năm tính từ năm sản xuất) đồng thời với việc hết hạn thầu: Thay thế toàn bộ phương tiện sang sử dụng phương tiện năng lượng điện (thực hiện đặt hàng khi chưa có định mức, đơn giá và thực hiện đấu thầu khi đã có định mức đơn giá).

+ Đối các phương tiện xe buýt diesel còn khấu hao (dưới 10 năm tính từ năm sản xuất) nhưng hết hạn thuê: Được sử dụng phương tiện diesel tối đa đến thời điểm hết khấu hao phương tiện sau đó chuyển đổi sang phương tiện năng lượng điện, năng lượng xanh.

- Ưu tiên thực hiện chuyển đổi đối với các xe buýt hết khấu hao và đã có định mức, đơn giá cho chủng loại xe buýt điện, năng lượng xanh.

2.2.3. Phương án đề xuất chuyển đổi:

Tổng hợp kế hoạch chuyển đổi (theo 3 kịch bản):

* Kịch bản 1 (100% xe buýt điện):

Loại xe	Số phương tiện đầu tư chuyển đổi			
	Năm 2024	Giai đoạn 2025-2030	Giai đoạn 2031-2035	Tổng
Nhỏ	11	481	141	633
TB	65	1.342	106	1.513
Lớn	0	249	38	287
Số phương tiện đầu tư chuyển đổi	76	2.072	285	2.433
Lũy kế số phương tiện đầu tư chuyển đổi	76	2.148	2.433	
Tỷ lệ chuyển đổi phương tiện	3,1%	88,3%	100%	

* Kịch bản 2 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 70% xe buýt điện; 30% xe buýt LNG/CNG):

Loại xe	Số phương tiện đầu tư chuyển đổi					Tổng
	Năm 2024	Giai đoạn 2025-2030		Giai đoạn 2031-2035		
	Xe điện	Xe điện	Xe CNG/LNG	Xe điện	Xe CNG/LNG	
Nhỏ	11	298	125	87	36	557
TB	65	850	361	69	29	1.374
Lớn	0	186	59	26	10	281
Số phương tiện đầu tư chuyển đổi	76	1.334	545	182	75	2.212
Lũy kế số phương tiện đầu tư chuyển đổi	76	1.955		2.212		
Tỷ lệ chuyển đổi phương tiện	3,4%	91,8%		100%		

* Kịch bản 3 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 50% xe buýt điện; 50% xe buýt LNG/CNG):

Loại xe	Số phương tiện đầu tư chuyển đổi					Tổng
	Năm 2024	Giai đoạn 2025-2030		Giai đoạn 2031-2035		
	Xe điện	Xe điện	Xe CNG/LNG	Xe điện	Xe CNG/LNG	
Nhỏ	11	195	191	56	56	509
TB	65	570	566	46	45	1.292
Lớn	0	139	101	18	17	275
Số phương tiện đầu tư chuyển đổi	76	904	858	120	118	2.076

Loại xe	Số phương tiện đầu tư chuyển đổi					Tổng
	Năm 2024	Giai đoạn 2025-2030		Giai đoạn 2031-2035		
	Xe điện	Xe điện	Xe CNG/LNG	Xe điện	Xe CNG/LNG	
Lũy kế số phương tiện đầu tư chuyển đổi	76	1.838		2.076		
Tỷ lệ chuyển đổi phương tiện	3,7%	92,2%		100%		

2.2.4. Tổng hợp nguồn lực tài chính cần bố trí theo các kịch bản:

2.2.4.1. Tổng hợp chung:

Để triển khai thực hiện có 02 nguồn lực cần huy động thực hiện (ngân sách nhà nước và doanh nghiệp), trong đó:

(1). Ngân sách nhà nước: Chi phí phục vụ chuyển đổi phương tiện (Trợ giá phát sinh do chuyển đổi; hỗ trợ vay mua phương tiện và đầu tư hạ tầng trạm điện/trạm nạp khí) và chi phí duy trì trợ giá hiện tại hàng năm;

(2). Doanh nghiệp: Mua phương tiện; đầu tư hạ tầng trạm điện/trạm nạp khí; chi trả một phần chi phí lãi vay.

Theo đó, tương ứng với 03 kịch bản đến năm 2035 thì tổng nguồn lực để huy động như sau:

Các kịch bản tính đến năm 2035	Cơ cấu nguồn lực cần bố trí giai đoạn từ năm 2024 đến năm 2035 (Tỷ đồng)				Tổng chi phí tính đến năm 2035 (Tỷ đồng)
	Doanh nghiệp	Nhà nước			
		Tổng cộng	Chuyển đổi PT	Duy trì trợ giá hiện tại	
					(1)
Kịch bản 1 <i>(100% xe buýt điện)</i>	18.307	41.984	14.384	27.600 <i>(2.300/năm)</i>	60.291
Kịch bản 2 <i>(Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 70% xe buýt điện;30% xe buýt LNG/CNG)</i>	14.981	39.985	12.385	27.600 <i>(2.300/năm)</i>	54.966
Kịch bản 3 <i>(Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 50% xe buýt điện;50% xe buýt LNG/CNG)</i>	12.804	38.528	10.928	27.600 <i>(2.300/năm)</i>	51.332

(Chi tiết có bảng tính toán kèm theo)

2.2.4.2. Giải pháp đảm bảo cân đối tài chính của ngân sách Thành phố:

Tổng chi phí giảm được do tăng giá vé và áp dụng thẻ vé điện tử là 6.386,45 tỷ đồng (trung bình 532 tỷ đồng/năm), trong đó: Giảm do tăng giá vé là 3.476,45 tỷ đồng (trung bình: 302,3 tỷ đồng/năm); Giảm do áp dụng AFC là: 2.910 tỷ đồng (trung bình: 291 tỷ đồng/năm). Cụ thể:

a) Giải pháp áp dụng thẻ vé liên thông:

Dự kiến từ năm 2025 triển khai áp dụng thẻ vé liên thông cho toàn mạng và dự kiến sau 01 năm triển khai (từ năm 2026), toàn bộ phần chi phí cho phụ xe, bán vé xe không còn được áp dụng. Theo đó, dự kiến khoản chi phí hàng năm không phải chi trả cho khối lượng phụ xe, nhân viên bán vé trên xe là khoảng 371 tỷ đồng/năm (tương ứng với chi phí vận hành tiết kiệm được trên toàn mạng do không phải sử dụng phụ xe, bán vé).

Tuy nhiên, khi thay thế sử dụng thẻ vé AFC trên toàn mạng phải bố trí kinh phí hàng năm để duy tu, duy trì, khai thác vận hành hệ thống, thuê hạ tầng công nghệ thông tin (dự kiến kinh phí trung bình khoảng 80 tỷ đồng/năm), theo đó thực tế chi phí tiết kiệm được do sử dụng AFC là 371 tỷ đồng/năm - 80 tỷ đồng/năm = 291 tỷ đồng/năm. **Tương ứng tính đến năm 2035 thì tổng chi phí chiết giảm được là: 291 tỷ đồng/năm x 10 năm = 2.910 tỷ đồng** (tạm tính từ năm 2026).

b) Giải pháp chính sách vé (tăng giá vé):

Từ năm 2014 đến nay (gần 09 năm) giá vé xe buýt các loại chưa được xem xét điều chỉnh cho phù hợp với thực tiễn (Tại thời điểm hiện nay so với năm 2014: Thu nhập bình quân đầu người tăng 75%; Giá dầu là nguồn nhiên liệu chính tăng 40% từ 14.500 đồng/lít lên 20.100 đồng/lít; Mức lương cơ bản tăng từ 56% từ 1,15 triệu đồng/tháng lên 1,8 triệu đồng/tháng...), vì vậy cần có phương án tăng giá vé cho phù hợp với thực tiễn hiện nay.

Căn cứ vào thực tiễn và qua rà soát tính toán sơ bộ tính toán thì cần xem xét phương án điều chỉnh tăng giá vé với tỷ lệ tăng bình quân các loại vé so năm 2014 là khoảng 50% (tùy thuộc vào loại vé, hình thức vé, cơ cấu vé và có phân bổ tính toán lại theo cự ly di chuyển). Theo đó, với phương án tăng giá vé đã Sở Giao thông vận tải trình UBND Thành phố tại Tờ trình số 572/TTr-SGTVT ngày 31/5/2024 thì doanh thu tăng thêm trên toàn mạng là khoảng 302,3 tỷ đồng/năm, tương ứng với chi phí trợ giá sẽ giảm được khoảng 302,3 tỷ đồng/năm. Theo đó, tính đến năm 2035 **thì tổng chi phí chiết giảm được là: 302,3 tỷ đồng/năm x 11,5 năm = 3476,45 tỷ đồng** (tạm tính từ tháng 7/2024).

2.4.2.3. Tổng hợp khả năng cân đối nguồn lực tài chính khi thực hiện chuyển đổi phương tiện theo các kịch bản:

a) Tổng hợp so sánh chung:

Các kịch bản đến năm 2035	Ngân sách nhà nước cân đối (tỷ đồng)	Giảm (tăng) giá vé và áp dụng AFC (tỷ đồng)	Tổng chi phí ngân sách giai đoạn 2024-2035 (tỷ đồng)	Tổng chi phí ngân sách bình quân/năm (tỷ đồng)
	(1)	(2)	(3)=(1)-(2)	(4)=(3)/12
Kịch bản 1 (100% xe buýt điện)	41.984	6.386,45	35.597,55	2.966,46

Các kịch bản đến năm 2035	Ngân sách nhà nước cân đối (tỷ đồng)	Giảm (tăng) giá vé và áp dụng AFC) (tỷ đồng)	Tổng chi phí ngân sách giai đoạn 2024-2035 (tỷ đồng)	Tổng chi phí ngân sách bình quân/năm (tỷ đồng)
	(1)	(2)	(3)=(1)-(2)	(4)=(3)/12
Kịch bản 2 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 70% xe buýt điện; 30% xe buýt LNG/CNG)	39.985	6.386,45	33.598,55	2.799,88
Kịch bản 3 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 50% xe buýt điện; 50% xe buýt LNG/CNG)	38.528	6.386,45	32.141,55	2.678,46

b) Quan điểm về việc xác định cơ cấu chuyển đổi theo các kịch bản:

Với 02 giải pháp tiết kiệm giảm trừ chi phí hàng năm (như đã nêu tại mục 2.4.2.2 và được tổng hợp tại mục 2.4.2.3) thì mức ngân sách Thành phố cần bổ sung đối với từng kịch bản có khác nhau và Kịch bản 3 có mức cho phí phát sinh là thấp nhất và ở mức hợp lý, hoàn toàn cân đối được nguồn lực. Nếu chỉ xét riêng trên góc độ phát thải khí nhà kính, thì việc sử dụng toàn bộ phương tiện buýt điện là lý tưởng nhất, tuy nhiên việc lựa chọn cần xem xét tổng thể các yếu tố, trong đó yếu tố về đảm bảo cung cấp nguồn năng lượng điện là yếu tố quan trọng.

Việc thực hiện theo mục tiêu kịch bản 1 (đến năm 2035 toàn bộ 100% xe buýt điện) là mong muốn chung hướng tới của Thành phố, tuy nhiên với thực trạng thực tế hiện nay thì việc đáp ứng đủ 03 điều kiện chính cơ bản (*Khả năng đáp ứng về nguồn lực; Khả năng cung cấp phương tiện xe buýt điện các chủng loại khác nhau; Khả năng đáp ứng nguồn điện và trạm sạc*) để thực hiện được kịch bản này là rất khó khăn như đã nêu. Bên cạnh đó, theo kinh nghiệm ở một số Thủ đô trên thế giới, trong đó có kinh nghiệm ở Bắc Kinh- Trung Quốc cho thấy, mặc dù điều kiện về hạ tầng điện cũng như công nghiệp sản xuất buýt điện ở mức phát triển trên thế giới, tuy nhiên vẫn song hành có tỷ lệ nhất định giữa buýt điện và buýt sử dụng khí cũng như buýt sử dụng nhiên liệu sạch khác cùng hoạt động khai thác hiện nay.

Từ thực tiễn nêu trên, để đảm bảo phù hợp với thực tiễn hiện nay của Thành phố Hà Nội, trước mắt đề xuất: **Lựa chọn thực hiện theo Kịch Bản 03 (50% xe buýt điện; 50% xe buýt LNG/CNG) và khi điều kiện cho phép phấn đấu thực hiện theo Kịch bản 2 (70% xe buýt điện; 30% xe buýt LNG/CNG). Sau năm 2040 thực hiện theo Kịch bản 1 (100% xe buýt điện).**

Ghi chú: Trong quá trình tổ chức thực hiện tùy thuộc vào điều kiện thực tế từng giai đoạn cụ thể sẽ điều chỉnh lựa chọn kịch bản cho phù hợp. Việc xác định cụ thể cơ cấu tỷ lệ giữa xe buýt điện và xe buýt LNG/CNG theo các năm, giai đoạn phụ thuộc vào nhiều yếu tố và sẽ được linh hoạt xác định cụ thể trong quá trình tổ chức triển khai thực hiện đảm bảo lộ trình, mục tiêu đề ra).

2.3. Kế hoạch phát triển phương tiện buýt sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh

2.3.1. Nguyên tắc phát triển hệ thống xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh:

Theo Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ “từ năm 2025: 100% xe buýt thay thế, đầu tư mới sử dụng điện, năng lượng xanh”. Do đó các phương tiện buýt đầu tư mới hoặc thay thế của Hà Nội từ năm 2025 sẽ sử dụng điện, năng lượng xanh và theo kế hoạch phát triển mạng lưới tuyến xe buýt.

Căn cứ Đề án đánh giá tổng thể mạng lưới xe buýt, cập nhật các quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến năm 2065, phương án phát triển các tuyến đường sắt đô thị, nguyên tắc phát triển phát triển hệ thống xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh giai đoạn 2025-2035 như sau:

(1) Phát triển các tuyến buýt sử dụng điện, năng lượng xanh theo hướng hỗn hợp phù hợp với phát triển hạ tầng giao thông đường bộ bao gồm: các tuyến trục trên các hướng có công suất hành khách lớn và tuyến nhánh kết nối; phù hợp kế hoạch chung phát triển mạng lưới tuyến xe buýt hàng năm của Thành phố.

(2) Phát triển các buýt sử dụng điện, năng lượng xanh kết nối các điểm trung chuyển xe buýt gần các giao cắt giữa trục chính với tuyến vành đai để làm cơ sở phát triển các tuyến buýt từ ngoại thành kết nối đến điểm trung chuyển hoặc đầu mối giao thông (bến xe) sau đó hành khách sẽ được tiếp chuyển bằng hệ thống xe buýt nội đô vào khu vực trung tâm;

(3) Phát triển tuyến xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh kết nối trực tiếp từ trung tâm của các đô thị vệ tinh tới các điểm trung chuyển ở khu vực vành đai của đô thị trung tâm. Trong các khu đô thị vệ tinh, phát triển các tuyến xe buýt gom, các tuyến kết nối đô thị tới các điểm danh lam thắng cảnh, di tích lịch sử, văn hóa của địa phương;

(4) Phát triển các tuyến buýt sử dụng điện, năng lượng xanh kết nối các tuyến đường sắt đô thị đã vận hành khai thác.

(5) Phát triển các tuyến xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên nền các tuyến BRT, đường sắt đô thị trong quy hoạch, từng bước hình thành nhu cầu sử dụng vận tải công cộng của người dân. Khi các tuyến BRT, đường sắt đô thị hình thành sẽ điều chỉnh lại các tuyến theo hướng trở thành tuyến gom, kết nối giải tỏa cho các tuyến chính;

(6) Lựa chọn, xác định cơ cấu tỷ lệ hợp lý giữa xe buýt sử dụng điện và xe buýt sử dụng năng lượng xanh đảm bảo phù hợp với điều kiện thực tế về cơ sở hạ tầng và khả năng cung cấp nguồn điện, nguồn năng lượng xanh theo các giai đoạn. Đối với các tuyến buýt mở mới hoạt động trong khu vực đô thị trung tâm (trong Vành đai 4) yêu cầu sử dụng xe buýt điện.

2.3.2. Phương án phát triển xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh:

a) Tổng hợp phương án phát triển theo 3 kịch bản:

Căn cứ 03 kịch bản phát triển và khả năng đáp ứng nhu cầu đi lại của hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trong Đề án đánh giá tổng thể mạng lưới và các điều kiện thực hiện, từ đó đề xuất các kịch bản phát triển tuyến xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh.

Các kịch bản phát triển xe buýt (thấp, trung bình, cao) cùng với kịch bản đầu tư phương tiện xe buýt sử dụng điện và năng lượng xanh (kịch bản 1- sử dụng 100% xe buýt điện; kịch bản 2- sử dụng 70% xe buýt điện, 30% xe buýt CNG/LNG; và kịch bản 3- sử dụng 50% xe buýt điện, 50% xe buýt CNG/LNG); trong đó tỷ lệ sức chứa phương tiện buýt theo tỷ lệ bình quân hiện nay của toàn mạng (buýt nhỏ chiếm 20%; buýt trung bình là 70%; buýt lớn là 10%). Cụ thể:

(1) *Theo mức phát triển thấp*: Số lượng phương tiện đầu tư mới giai đoạn 2025-2030 khoảng 1.357 xe; giai đoạn 2031-2035 khoảng 1.316 xe.

(2) *Theo mức phát triển trung bình*: Số lượng phương tiện đầu tư mới giai đoạn 2025-2030 khoảng 2.392 xe; giai đoạn 2031-2035 khoảng 1.336 xe.

(3) *Theo mức phát triển cao*: Số lượng phương tiện đầu tư mới giai đoạn 2025-2030 khoảng 3.428 xe; giai đoạn 2031-2035 khoảng 1.389 xe.

b) Tổng hợp nguồn lực tài chính phát triển theo các kịch bản:

Để phát triển triển phương tiện xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh cần huy động thực hiện (ngân sách nhà nước và doanh nghiệp), trong đó:

(1). Ngân sách nhà nước: Trợ giá phát sinh do phát triển các tuyến buýt mới; hỗ trợ vay mua phương tiện và đầu tư hạ tầng trạm điện/trạm nạp khí;

(2). Doanh nghiệp: Mua phương tiện; đầu tư hạ tầng trạm điện/trạm nạp khí; chi trả một phần chi phí lãi vay.

Phương án tính toán: (1) Các chi phí mua phương tiện, đầu tư hạ tầng trạm điện/nạp khí, chi trả lãi vay tính toán tương tự như phương án chuyển đổi; (2) Phương án trợ giá phát sinh tính bình quân theo các năm giai đoạn 2020-2022 (khoảng 2300 tỷ đồng/năm/1905 phương tiện trợ giá); có tính giảm do áp dụng thẻ vé liên thông và phương án tăng giá vé.

Kịch bản phát triển phương tiện xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh	Chi phí thực hiện (tỷ đồng)									
	Tổng	Doanh nghiệp					Nhà nước			
		Tổng	Phương tiện		Hạ tầng		Tổng	Trợ giá	Lãi vay	
			Giá gốc	Lãi vay	Xây dựng + Thiết bị	Lãi vay			Phương tiện	Hạ tầng
Kịch bản mức thấp										
Kịch bản 1 (100% xe buýt điện)	45.142	19.351	14.782	3.264	1.069	236	25.790	22.290	3.264	236
Kịch bản 2 (70% xe buýt điện;30% xe buýt LNG/CNG)	40.986	16.894	12.833	2.834	1.005	222	24.092	21.036	2.834	222
Kịch bản 2 (50% xe buýt điện;50% xe buýt LNG/CNG)	38.216	15.256	11.534	2.547	962	213	22.960	20.200	2.547	213
Kịch bản mức trung bình										
Kịch bản 1 (100% xe buýt điện)	67.509	27.315	20.616	4.857	1.491	351	40.194	34.986	4.857	351

Kịch bản phát triển phương tiện xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh	Chi phí thực hiện (tỷ đồng)									
	Tổng	Doanh nghiệp					Nhà nước			
		Tổng	Phương tiện		Hạ tầng		Tổng	Trợ giá	Lãi vay	
			Giá gốc	Lãi vay	Xây dựng + Thiết bị	Lãi vay			Phương tiện	Hạ tầng
Kịch bản 2 (70% xe buýt điện; 30% xe buýt LNG/CNG)	61.411	23.847	17.898	4.216	1.402	330	37.565	33.018	4.216	330
Kịch bản 2 (50% xe buýt điện; 50% xe buýt LNG/CNG)	57.346	21.534	16.086	3.790	1.342	316	35.812	31.706	3.790	316
Kịch bản mức cao										
Kịch bản 1 (100% xe buýt điện)	91.981	35.514	26.638	6.481	1.927	469	56.467	49.517	6.481	469
Kịch bản 2 (70% xe buýt điện; 30% xe buýt LNG/CNG)	83.803	31.004	23.126	5.626	1.811	441	52.799	46.732	5.626	441
Kịch bản 2 (50% xe buýt điện; 50% xe buýt LNG/CNG)	74.532	26.088	20.785	3.147	1.734	422	48.444	44.875	3.147	422

2.3.3. Tổng hợp nguồn lực tài chính cho kế hoạch chuyển đổi và phát triển phương tiện xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh

Với quan điểm xác định cơ cấu chuyển đổi theo các kịch bản đã nêu tại mục 2.4.2.3 (Lựa chọn thực hiện theo Kịch Bản 03) và lựa chọn kịch bản thấp trong việc phát triển phương tiện xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh. Tổng nguồn lực tài chính chính cho cả kế hoạch chuyển đổi và phát triển phương tiện xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh đến năm 2025 như sau:

Các kịch bản đến năm 2035	Kế hoạch chuyển đổi (tỷ đồng)	Kế hoạch phát triển (kịch bản thấp) (tỷ đồng)	Tổng kinh phí ngân sách giai đoạn 2024-2035 (tỷ đồng)
	(1)	(2)	(3)=(1)+(2)
Kịch bản 1 (100% xe buýt điện)	35.597,55	25.790	61.387,55
Kịch bản 2 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 70% xe buýt điện; 30% xe buýt LNG/CNG)	33.598,55	24.092	57.690,55
Kịch bản 3 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 50% xe buýt điện; 50% xe buýt LNG/CNG)	32.141,55	22.960	55.101,55

2.4. Giải pháp phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh

Song song với việc triển khai thực hiện đồng bộ các nhóm nhiệm vụ, giải pháp đã được nêu trong Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê tan của ngành giao thông vận tải, cần chú trọng triển khai 5 nhóm giải pháp cụ thể sau:

2.4.1. Về quán triệt, tuyên truyền phổ biến:

- Các cấp, các ngành, UBND các quận huyện, thị xã trên địa bàn Thành phố phổ biến đến toàn thể cán bộ, người dân, doanh nghiệp nắm được các nội dung của Chương trình hành động đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 và Kế hoạch, nhiệm vụ giải pháp triển khai thực hiện của Thành phố Hà Nội.

- Xây dựng kế hoạch truyền thông và tổ chức truyền thông đến người dân và doanh nghiệp về lộ trình, chính sách, lợi ích của chuyển đổi phương tiện, thiết bị sử dụng điện, năng lượng xanh để mọi người dân, doanh nghiệp hiểu, đồng thuận.

2.4.2. Về cơ chế, chính sách:

a) Rà soát và hoàn thiện hệ thống định mức, đơn giá cho các loại hình xe buýt (lớn, trung bình và nhỏ) sử dụng điện, năng lượng xanh để tổ chức đấu thầu/đặt hàng cung cấp dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

b) Tiếp tục xem xét áp dụng đơn giá, định mức tạm thời để thực hiện đặt hàng đối với xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trong thời gian chờ ban hành định mức, đơn giá chính thức.

c) Điều chỉnh kéo dài thời gian thực hiện hợp đồng thầu đối với các gói thầu cung cấp dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh theo hướng đồng bộ, phù hợp với thời gian khấu hao phương tiện để tăng tính hấp dẫn, khuyến khích các đơn vị tham gia.

d) Tổng kết đánh giá kết quả triển khai thực hiện:

- Nghị quyết số 07/2019/NQ-HĐND ngày 10/7/2019 của HĐND Thành phố về “ưu tiên phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn; khuyến khích đầu tư xây dựng, khai thác bến xe, bãi đỗ xe ô tô và các phương tiện cơ giới khác; áp dụng công nghệ cao trong quản lý, điều hành hệ thống giao thông vận tải”. Trong đó cần ưu tiên xem xét, rà soát cập nhật điều chỉnh lại một số chính sách để khuyến khích đầu tư phương tiện, đầu tư cơ sở hạ tầng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh, theo hướng: nâng hạn mức hỗ trợ lãi suất vay; kéo dài thời gian hỗ trợ lãi suất vay; cho vay ưu đãi từ Quỹ đầu tư phát triển Thành phố; đa dạng hình thức hỗ trợ và đơn giản hóa, giảm thiểu các ràng buộc trong việc tiếp cận hỗ trợ; việc hỗ trợ đầu tư phương tiện có thể xem xét trên cơ sở hợp đồng mua phương tiện của doanh nghiệp, hợp đồng vay và hợp đồng thầu cung cấp dịch vụ đối với cơ quan nhà nước...

- Nghị định số 32/2019/NĐ-CP ngày 10/4/2019 của Chính phủ về Quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên; Quyết định số 31/2020/QĐ-UBND ngày 30/11/2020 của UBND Thành phố về Ban hành quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên của Thành phố để kịp thời khắc phục các tồn tại, bất cập và đề xuất điều chỉnh, bổ sung để phù hợp với thực tế.

đ) Ban hành quy định cơ chế hỗ trợ lãi suất vay vốn tại các tổ chức tín dụng để đầu tư xây dựng hạ tầng vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn và mua sắm xe buýt sử dụng năng lượng xanh, năng lượng sạch trên địa bàn thành phố Hà Nội.

e) Phối hợp với các Bộ, ngành liên quan trong việc hoàn thiện các hệ thống văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến: Quy định về điều kiện kinh doanh, niên hạn sử dụng, đăng ký, đăng kiểm để giảm dần số lượng và tiến tới loại bỏ hoàn toàn phương tiện vận tải sử dụng nhiên liệu hóa thạch; Hệ thống chỉ dẫn kỹ thuật, tiêu chuẩn định mức liên quan đến sản xuất, nhập khẩu quản lý, vận hành khai thác phương tiện giao thông hiệu xuất cao, sử dụng điện, năng lượng xanh.

2.4.3. Về huy động nguồn lực:

a) Huy động tối đa mọi nguồn lực trong nước và quốc tế, nhà nước và tư nhân trong việc đầu tư, phát triển hạ tầng và phương tiện xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh.

b) Ngân sách Thành phố tiếp tục bố trí, sử dụng có hiệu quả kinh phí trợ giá cho hoạt động cung cấp dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt (ưu tiên cho xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh) cũng như hỗ trợ một phần chi phí lãi vay đầu tư phương tiện, đầu tư hạ tầng.

c) Khuyến khích, hỗ trợ tạo điều kiện cho Doanh nghiệp vận tải và các đơn vị xã hội hóa đầu tư phương tiện, pin thay thế và lãi vay; đầu tư hạ tầng (trạm sạc/trạm tiếp nhiên liệu (CNG/LNG), trạm biến áp, hệ thống điều khiển, hệ thống cung cấp điện tại depot).

2.4.4. Về quy hoạch, đầu tư phát triển hạ tầng:

a) Xây dựng hoàn thiện quy hoạch, kế hoạch đầu tư, phát triển hạ tầng cung cấp nguồn điện, nguồn năng lượng xanh (trạm sạc điện, nguồn điện; nguồn khí, trạm cung cấp khí...) theo các giai đoạn đảm bảo cung ứng đủ cho phương tiện xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh hoạt động.

b) Nghiên cứu xây dựng các trạm sạc điện nhanh tại các điểm đầu cuối các tuyến xe buýt, trạm sạc công cộng, trạm cung cấp nhiên liệu mới bảo đảm thuận lợi, tiện nghi cho người sử dụng, tránh lãng phí cơ sở hạ tầng và nguồn lực đầu tư.

c) Ngành điện lực có phương án cung cấp, đảm bảo nguồn điện công suất lớn để vận hành các trạm nạp cho xe điện trên toàn mạng lưới xe buýt của Thành phố, đảm bảo xe buýt hoạt động ổn định, không bị gián đoạn.

d) Tiếp tục rà soát, hợp lý hóa mạng lưới, phương tiện, dịch vụ các tuyến đảm bảo phương tiện tối ưu khi thực hiện chuyển đổi nhằm giảm tối đa chi phí cần thiết gắn với việc tái cấu trúc mạng lưới các 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 các loại xe buýt điện, CNG/LNG.

đ) Việc quy hoạch các đầu mối giao thông, hệ thống bãi đỗ xe kết hợp lồng ghép các yêu cầu về dành một diện tích đất nhất định để quy hoạch trạm sạc điện, trạm cung cấp năng lượng xanh.

e) Xây dựng các quy chuẩn về hạ tầng dùng chung cho hệ thống xe buýt sử dụng năng lượng điện (quy chuẩn về trạm sạc, quy chuẩn về công kết nối đối với các chủng loại phương tiện sử dụng điện,...).

2.4.5. Về phát triển nguồn nhân lực:

Tổ chức đào tạo, đào tạo lại, đào tạo nâng cao nguồn nhân lực hiện có để sẵn sàng tiếp nhận chuyển giao, quản lý, khai thác, vận hành công nghệ mới về phương tiện, trang thiết bị sử dụng điện, năng lượng xanh và kết cấu hạ tầng năng lượng điện, năng lượng xanh.

2.5. Tổ chức thực hiện

Đề xuất HĐND Thành phố giao UBND Thành phố và tổ chức, đơn vị có liên quan:

(1) Ủy ban nhân dân Thành phố phê duyệt Đề án và xây dựng Kế hoạch tổ chức triển khai thực hiện Đề án hiệu quả, đảm bảo tuân thủ các quy định của pháp luật, phù hợp với tình hình thực tiễn của Thành phố.

(2) Giao Thường trực Hội đồng nhân dân, các Ban Hội đồng nhân dân, các Tổ đại biểu và đại biểu Hội đồng nhân dân Thành phố giám sát việc thực hiện Nghị quyết.

(3) Đề nghị Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố Hà Nội, các tổ chức chính trị - xã hội thành phố Hà Nội phối hợp tuyên truyền và tham gia giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

IV. Đánh giá tác động của Đề án

1. Đối với cơ chế chính sách hiện hành

- Nội dung của dự thảo Nghị quyết phù hợp với nội dung và chính sách tại các văn bản pháp quy do Chính phủ, Thủ tướng, Bộ ngành ban hành.

- Tạo sự thống nhất, đồng bộ về cơ chế chính sách của Thành phố trong việc hỗ trợ chuyển đổi phương tiện năng lượng điện, năng lượng xanh.

- Đây là một trong các giải pháp để thực hiện có hiệu quả lộ trình chuyển đổi năng lượng xanh đối với hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Thành phố theo đúng lộ trình đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022.

2. Đối với các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt

- Được tiếp cận thuận lợi các cơ chế chính sách, hỗ trợ đầu tư công khai, minh bạch, hiệu quả trong quá trình chuyển đổi, phát triển phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh.

- Nắm được kế hoạch, lộ trình, thời gian chuyển đổi phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh đối với các tuyến buýt của đơn vị đang khai thác để chủ động trong việc đầu tư phương tiện, hạ tầng phục vụ công tác chuyển đổi.

- Việc chuyển đổi phương tiện xe buýt diesel sang xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh đòi hỏi nguồn kinh phí lớn, đây là cũng là một thách thức đối với các doanh nghiệp vận tải, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ.

3. Đối với người dân sử dụng dịch vụ

- Được cung cấp dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh hiện đại, thông minh, dễ tiếp cận. Giảm ùn tắc tắc giao thông, tạo điều kiện người dân tham gia giao thông thuận lợi.

- Cải thiện môi trường sống, môi trường sinh hoạt của người dân Thủ đô.

4. Đối với môi trường

- Giảm phát thải khí CO₂ ra ngoài môi trường, theo tính toán, số CO₂ phát thải giảm được khoảng 170.480 tấn CO₂/năm khi sử dụng xe buýt điện thay vì sử dụng xe buýt diesel như hiện nay.

- Việc xử lý hệ thống pin thay ra sau khi hết thời gian sử dụng theo quy định cũng là một trong vấn đề quan trọng cần phải nghiên cứu, giải quyết.

5. Đối với thành phố Hà Nội

- Thu hút được nhiều người dân tham gia sử dụng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, giảm ùn tắc giao thông, tại nạn giao thông, ô nhiễm môi trường.

- Huy động được nhiều nguồn lực của xã hội tham gia đầu tư trong các lĩnh vực được đề cập trong Nghị quyết. Tạo lập môi trường đầu tư lành mạnh, có sức hấp dẫn cao và tăng tính cạnh tranh trong đầu tư.

- Nâng cao chất lượng hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, làm thay đổi bộ mặt giao thông đô thị, thay đổi văn hóa giao thông Thủ đô.

- Phát triển đoàn phương tiện xe buýt theo hướng hiện đại, bền vững và thân thiện với môi trường.

- Nâng cao năng lực, trách nhiệm của các cơ quan chuyên môn thuộc Thành phố trong công tác quản lý.

Trên đây là Tờ trình dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thông qua Đề án “Phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố”

(Có dự thảo Nghị quyết kèm theo).

UBND Thành phố kính trình HĐND Thành phố xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TT Thành ủy, TT HĐND TP;
- Ủy ban MTTQ VN TPHN;
- Đ/c Chủ tịch UBND TP;
- Các đ/c PCT UBND TP;
- Các đại biểu HĐND TP
- Các Ban HĐND TP;
- Sở Giao thông vận tải;
- VP: Thành ủy, ĐDBQH và HĐND TP;
- VPUBTP: CVP, các PCVP, TH, KTN, ĐT;
- Lưu: VP, ĐT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH

PHÓ CHỦ TỊCH

Nguyễn Mạnh Quyền

**PHỤ LỤC 1. Tổng hợp tính toán tổng chi phí phát sinh tính đến năm 2035 theo các kịch bản chuyển đổi năng lượng sạch.
(chưa bao gồm chi phí trợ giá duy trì hoạt động 2.300 tỷ/năm).**

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-UBND ngày / /2024 của UBND thành phố Hà Nội)

Các kịch bản tính đến năm 2035	Tổng chi phí chuyển đổi phương tiện (tỷ đồng) (1) = (2)+(7)	Cơ cấu chi phí thực hiện chuyển đổi tính đến năm 2035 (đơn vị: tỷ đồng)								
		Doanh nghiệp					Nhà nước			
		Tổng	Phương tiện		Hạ tầng		Tổng	Trợ giá	Lãi vay	
			Giá gốc	Lãi vay	Xây dựng + Thiết bị	Lãi Vay			Phương tiện	Hạ tầng (XD+TB)
(2)=(3)+(4)+(5)+(6)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)=(8)+(9)+(10)	(8)	(9)	(10)		
Kịch bản 1 (100% xe buýt điện)	32.691	18.307	13.280	3.559	1.160	308	14.384	10.518	3.559	308
Kịch bản 2 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 70% xe buýt điện; 30% xe buýt LNG/CNG)	27.367	14.981	10.656	2.861	1.160	305	12.385	9.220	2.861	305
Kịch bản 3 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 50% xe buýt điện; 50% xe buýt LNG/CNG)	23.732	12.804	9.087	2.436	1.016	266	10.928	8.226	2.436	266

Ghi chú: Trong phương pháp tính toán được xác định trên cơ sở số lượng xe buýt hiện có cần chuyển đổi (1.728 xe); giá phương tiện quy chung về xe buýt tiêu chuẩn (đối với xe buýt điện: xe lớn: 7,4 tỷ; xe trung bình: 5,7 tỷ; xe nhỏ: 4 tỷ; đối với xe buýt khí: xe lớn: 4 tỷ; xe trung bình: 3,2 tỷ; xe nhỏ: 2,3 tỷ); chi phí lãi vay tính trung bình năm là 11%/năm; giá trị vay tương ứng khoảng 100% giá trị hợp đồng; Thời gian hỗ trợ lãi vay dự kiến là 05 năm tính cho cả đầu tư hạ tầng và mua phương tiện; Chi phí đầu tư hạ tầng được tạm xác định theo kinh nghiệm cho phần xây dựng, thiết bị mà không tính tiền đất (trong đó: Đối với 01 trạm sạc buýt điện là khoảng 40 tỷ đồng/100 xe (chi phí trụ sạc trung bình là 650 triệu/trụ; chi phí trạm biến áp trung bình là 2 tỷ/trạm); Đối với 01 trạm nạp khí buýt khí là khoảng 32 tỷ đồng/100 xe).

PHỤ LỤC 2A. Tổng hợp tính toán cơ cấu đoàn phương tiện tính đến năm 2035 theo các kịch bản
(Kèm theo Tờ trình số /TTr-UBND ngày / /2024 của UBND thành phố Hà Nội)

Các kịch bản tính đến năm 2035	Hiện trạng phương tiện hiện có và cơ cấu							Tổng hợp phương tiện và cơ cấu đến năm 2035				
	Tổng	Điện		Khí (CNG)		Diesel		Tổng	Điện		Khí (CNG/LNG)	
		xe	%	xe	%	xe	%		xe	%	xe	%
Kịch bản 1 (100% xe buýt điện)	1.905	142	7,5%	139	7,3%	1.624	85,2%	2.610	2.610	100%		
Kịch bản 2 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 70% xe buýt điện; 30% xe buýt LNG/CNG)								2.389	1.769	74%	620	26%
Kịch bản 3 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 50% xe buýt điện; 50% xe buýt LNG/CNG)								2.253	1.277	57%	976	43%

PHỤ LỤC 2B. Tổng hợp tính toán số lượng phương tiện cần chuyển đổi và số lượng trạm sạc/trạm nạp nhiên liệu cần đầu tư đến năm 2035 theo các kịch bản chuyển đổi năng lượng sạch.

Các kịch bản tính đến năm 2035	Tổng đoàn xe hiện có				Phương tiện phải chuyển đổi đến 2035			Trạm sạc điện/nạp khí cần đầu tư đến 2035	
	Tổng cộng	Điện	Khí (CNG/LNG)	Diesel	Tổng cộng	Điện	Khí (CNG/LNG)	Điện	Khí (CNG/LNG)
Kịch bản 1 (100% xe buýt điện)	1.905	142	139	1.624	2.433	2.433	0	29	0
Kịch bản 2 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 70% xe buýt điện; 30% xe buýt LNG/CNG)	1.905	142	139	1.624	2.212	1.592	620	21	10
Kịch bản 3 (Năm 2024, 2025 xe buýt điện; giai đoạn 2026-2035: 50% xe buýt điện; 50% xe buýt LNG/CNG)	1.905	142	139	1.624	2.076	1.100	976	15	13

PHỤ LỤC 3. Dự kiến phương án điều chỉnh giá vé và tổng hợp doanh thu tăng thêm sau điều chỉnh.

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-UBND ngày / /2024 của UBND thành phố Hà Nội)

1. Đối với vé tháng.

Đối tượng		Giá vé hiện nay	Giá vé điều chỉnh	Mức tăng (đồng)	Mức tăng (%)
Ưu tiên (Học sinh, sinh viên, công nhân khu CN)	01 tuyến	55 000	70 000	+15 000	27%
	Liên tuyến ưu tiên	100 000	140 000	+40 000	40%
Không ưu tiên (Mua theo hình thức tập thể)	1 tuyến tập thể	70 000	100 000	+30 000	43%
	Liên tuyến tập thể	140 000	200 000	+60 000	43%
Không ưu tiên (Đối tượng khác)	1 tuyến	100 000	140 000	+40 000	40%
	Liên tuyến	200 000	280 000	+80 000	40%

2. Đối với vé lượt.

Cự ly chặng	Mức giá hiện nay (theo năm 2014)	Mức giá đề nghị điều chỉnh	Mức tăng (đồng)	Mức tăng (%)
<15km	7,000	8,000	+1,000	14.3%
15km <25km	7,000	10,000	+3,000	42.9%
25km - < 30 km	8,000	12,000	+4,000	50.0%
30km - < 40 km	9,000	15,000	+6,000	66.7%
40km trở lên	9,000	20,000	+11,000	122.2%

3. Tổng hợp doanh thu tăng thêm sau khi điều chỉnh giá vé

TT	Đối tượng		Sản lượng dự kiến năm 2023	Giá vé hiện nay	Doanh thu theo giá vé hiện nay	Giá vé đề nghị điều chỉnh	Doanh thu theo giá vé điều chỉnh	So sánh tăng giảm (sau/trước)	
								Giá trị	Tỉ lệ %
1	Ưu tiên (Học sinh sinh viên, công nhân khu CN)	1 tuyển ưu tiên	187 636	55 000	10,319,980,000	70 000	13,134,520,000	2,814,540,000	127%
2		Liên tuyển ưu tiên	871 959	100 000	87,195,900,000	140 000	122,074,260,000	34,878,360,000	140%
3	Không ưu tiên (Mua theo hình thức tập thể)	1 tuyển tập thể	3 927	70 000	274,890,000	100 000	392,700,000	117,810,000	143%
4		Liên tuyển tập thể	19 773	140 000	2,768,220,000	200 000	3,954,600,000	1,186,380,000	143%
5	Không ưu tiên (Đối tượng khác)	1 tuyển	174 965	100 000	17,496,500,000	140 000	24,495,100,000	6,998,600,000	140%
6		Liên tuyển	345 344	200 000	69,068,800,000	280 000	96,696,320,000	27,627,520,000	140%
Cộng vé tháng			1,603,604		187,124,290,000	930,000	260,747,500,000	73,623,210,000	139%
1	Vé lượt xe buýt	<15km	4,139,228	7000	28,974,596,000	8,000	33,113,824,000	4,139,228,000	114%
2		15km <25km	23,677,087	7000	165,739,609,000	10,000	236,770,870,000	71,031,261,000	143%
3		25km - < 30 km	8,071,191	8000	64,569,528,000	12,000	96,854,292,000	32,284,764,000	150%
4		30km - < 40 km	7,608,325	9000	68,474,925,000	15,000	114,124,875,000	45,649,950,000	167%
5		40km trở lên	6,870,422	9000	61,833,798,000	20,000	137,408,440,000	75,574,642,000	222%
Cộng vé lượt			50,366,253		389,592,456,000	65,000	618,272,301,000	228,679,845,000	159%
Cộng tổng doanh thu					576,716,746,000		879,019,801,000	302,303,055,000	152%