TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Hà Nội hỗ trợ đổi xe máy điện: Giấc mơ giao thông xanh và những rào cản thực tế

12:04 23/05/2026

Sở hữu hơn 6,7 triệu xe máy đang ngày đêm tạo áp lực lên hạ tầng và môi trường, Hà Nội vừa công bố dự thảo hỗ trợ người dân chuyển đổi từ xe xăng sang xe điện. Dù nhận được sự đồng thuận cao về mục tiêu hướng tới mức phát thải ròng bằng "0", chính sách tham vọng này vẫn đang vấp phải hàng loạt bài toán hóc búa về mức hỗ trợ tài chính, điểm nghẽn hạ tầng trạm sạc, thói quen tiêu dùng và năng lực quản lý thực thi.



Theo số liệu thống kê mới nhất từ Sở Xây dựng Hà Nội, thành phố hiện đang quản lý khoảng 8 triệu phương tiện giao thông các loại. Trong đó, xe máy chiếm tỷ lệ áp đảo lên đến 84%, tương đương hơn 6,7 triệu chiếc, với tốc độ tăng trưởng bình quân duy trì ở mức 4-5% mỗi năm. Thực trạng này đặt ra áp lực khổng lồ lên hệ thống hạ tầng giao thông và làm suy giảm nghiêm trọng chất lượng môi trường không khí. Để giải quyết vấn đề cốt lõi này, Ủy ban Nhân dân thành phố Hà Nội đã đưa ra dự thảo lấy ý kiến về cơ chế chính sách hỗ trợ người

dân đổi xe máy xăng sang xe máy điện, coi đây là một bước đi quan trọng trong chiến lược xanh hóa giao thông đô thị.

Tuy nhiên, dưới góc độ kinh tế học hành vi và tài chính hộ gia đình, tính hiệu quả của mức hỗ trợ đang là vấn đề được bàn luận sôi nổi nhất. Theo dự thảo, người dân thông thường dự kiến được hỗ trợ tối đa 20% giá trị phương tiện chuyển đổi nhưng không quá 5 triệu đồng, hoặc quy đổi thành thẻ sử dụng phương tiện công cộng. Nhiều ý kiến cho rằng mức hỗ trợ này chưa đủ sức tạo ra động lực chuyển đổi thực tế. Hiện nay, giá trị một chiếc xe máy xăng cũ của lực lượng lao động phổ thông chỉ từ 3 đến 7 triệu đồng. Trong khi đó, một chiếc xe máy điện có công năng tương đương xe xăng 110 phân khối lại có giá khá đắt đỏ, dao động từ 30 đến hơn 50 triệu đồng, chưa kể chi phí thuê pin hàng tháng từ 350.000 đến 600.000 đồng. Với thu nhập bình quân đô thị khoảng 8-9 triệu đồng/tháng, việc phải tự đối ứng thêm 25 đến 45 triệu đồng sau khi trừ đi khoản hỗ trợ khiến nhiều người tiêu dùng chần chừ, thà chấp nhận sửa chữa xe cũ thay vì bỏ tiền đầu tư công nghệ mới.

Bên cạnh đó, chính sách trợ giá cũng đang bộc lộ sự thiếu cân xứng trong việc xác định đối tượng mục tiêu. Dự thảo mang đậm tính an sinh xã hội khi hỗ trợ đến 80-100% giá trị xe (tối đa 15-20 triệu đồng) cho hộ nghèo và cận nghèo. Dù rất nhân văn, nhưng trên thực tế, nhóm này hiện chiếm chưa tới 0,5% tổng số hộ dân thành phố. Ngược lại, nhóm tạo ra lưu lượng di chuyển và nguồn phát thải khổng lồ nhất chiếm hơn 90% lại là tầng lớp lao động trung lưu, những người chỉ được tiếp cận mức hỗ trợ 5 triệu đồng. Điều này đòi hỏi các nhà hoạch định cần xem xét lại cơ cấu phân bổ dòng tiền để "đánh trúng" đích, tối ưu hóa hiệu quả giảm phát thải.

Vượt ra ngoài bài toán tài chính, hạ tầng kỹ thuật và quy hoạch đô thị đang trở thành rào cản lớn nhất. Đặc trưng kiến trúc ngõ ngách chằng chịt của Hà Nội khiến khoảng 40% cư dân nội đô đang phải sinh sống trong những con ngõ rộng chưa đầy 2m, cùng với hơn 1.200 chung cư cũ kỹ thiếu không gian trầm trọng. Việc kéo dây điện từ nhà ra vỉa hè để sạc qua đêm tiềm ẩn nguy cơ cháy nổ rất cao. Ngay cả ở những chung cư hiện đại, giới hạn chịu tải của trạm biến áp nội khu cũng không cho phép kịch bản hàng ngàn xe điện cắm sạc cùng lúc. Hơn thế nữa, theo Tập đoàn Điện lực Việt Nam, nếu hàng trăm ngàn chiếc xe điện đồng loạt sạc vào khung giờ cao điểm (19-22h) trong những ngày nắng nóng cực đoan, hệ thống điện Thủ đô sẽ đối mặt với nguy cơ sụt áp và quá tải cục bộ nghiêm trọng.

Thói quen tiêu dùng cũng là một lực cản không nhỏ. Xe máy xăng đã gắn rễ sâu vào đời sống nhờ mạng lưới hơn 500 cửa hàng xăng dầu phủ khắp thành phố,

cho phép người dân nạp đầy nhiên liệu chỉ trong chưa đầy 2 phút. Trong khi đó, công nghệ sạc nhanh của xe điện hiện nay vẫn đòi hỏi từ 35-40 phút để đạt 80% dung lượng pin, tạo ra sự bất tiện rõ rệt về mặt thời gian.

Cuối cùng, dưới góc độ quản lý nhà nước, quy trình thực thi chính sách đang vướng phải những lo ngại về gánh nặng hành chính và nguy cơ trục lợi. Việc yêu cầu người dân trải qua quy trình kiểm định và tiêu hủy xe cũ không chỉ phức tạp mà còn dễ gây lãng phí. Dữ liệu thực tế cho thấy, hơn 50% xe máy trên 15 năm tuổi vẫn đạt tiêu chuẩn khí thải nếu được bảo dưỡng định kỳ với chi phí rất rẻ. Ép buộc tiêu hủy cơ học dựa trên tuổi đời phương tiện chắc chắn sẽ vấp phải sự phản đối. Ở chiều ngược lại, nếu quản lý lỏng lẻo, ngân sách có nguy cơ bị bòn rút bởi những chiêu trò gom xe nát giá rẻ để nhận tiền hỗ trợ, hoặc mua xe trợ giá rồi bán sang tay kiếm lời.

Nhìn nhận một cách tổng thể, dư luận xã hội hoàn toàn ủng hộ mục tiêu chuyển đổi phương tiện xanh của Thủ đô. Tuy nhiên, việc hỗ trợ tài chính để mua xe mới chỉ là điều kiện cần. Để chính sách thực sự đi vào đời sống và không trở thành một bản dự thảo nằm trên giấy, Hà Nội cần những bước đi đồng bộ hơn: từ việc ban hành quy chuẩn trạm sạc, phát triển hạ tầng điện lưới, cho đến việc minh bạch hóa và đơn giản hóa thủ tục hành chính, đồng thời tích hợp chặt chẽ với cơ sở dữ liệu quốc gia để dòng tiền ngân sách đi đúng định hướng.

Tâm An *(t/h)*