

KIỂM SOÁT KHÍ THẢI

phương tiện giao thông vận tải

Cục Đăng kiểm Việt Nam

1. Hoạt động kiểm soát khí thải phương tiện giao thông trong những năm qua

Để đáp ứng đòi hỏi ngày càng cao về kiểm soát khí thải phương tiện, trong những năm qua, ngành Đăng kiểm đã có những bước phát triển mạnh mẽ, toàn diện cả về phạm vi và chất lượng.

1.1. Công tác đăng kiểm khí thải phương tiện phát triển toàn diện, phạm vi được mở rộng

Cùng với đăng kiểm an toàn kỹ thuật, công tác đăng kiểm về môi trường, đặc biệt là khí thải phương tiện giao thông đang dần bao hàm hầu hết các loại hình phương tiện và kiểm soát toàn bộ vòng đời sản phẩm từ khâu thiết kế, chế tạo, thử nghiệm, sản xuất lắp ráp hoặc nhập khẩu đến quá trình lưu hành. Việc triển khai thực hiện đã được tiến hành trên phạm vi cả nước thông qua mạng lưới 26 chi Cục và các chi nhánh, 109 Trung tâm Đăng kiểm thuộc Cục ĐKVN và các sở GTVT, các đội kiểm tra chất lượng xe nhập khẩu và SXLR, các cơ sở

SXLR xe được ủy quyền, Trung tâm thử nghiệm khí thải PTGT CGDB quốc gia và các cơ sở thử nghiệm khí thải xe cơ giới được ủy quyền tại trong và ngoài nước.

1.2. Công tác đăng kiểm khí thải xe cơ giới và xe máy chuyên dùng

Thực hiện lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải Euro 2 từ 01/7/2007, tất cả các loại xe cơ giới SXLR và nhập khẩu đều phải được kiểm tra, thử nghiệm thỏa mãn tiêu chuẩn khí thải Euro 2.

Đây là những phép thử phức tạp, đòi hỏi độ chính xác cao, vì vậy cần phải có trang thiết bị hiện đại. Được sự đồng ý của Bộ GTVT, Cục ĐKVN đã tiến hành xây dựng Trung tâm Thử nghiệm khí thải PTGT CGDB quốc gia (NETC) hiện đại tương đương với các nước phát triển, với kinh phí đến 10 triệu Euro từ nguồn vốn ODA của Chính phủ Áo, cùng với đội ngũ đăng kiểm viên được đào tạo ở nước ngoài có khả năng thực hiện đến phép thử Euro 4.

Đối với ô tô đang lưu hành thì công tác kiểm tra định kỳ (kiểm định) khí thải đã được triển khai tương đối sớm từ 01/8/1999 tại 04 thành phố trực thuộc Trung ương là Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng và TP. Hồ Chí Minh. Thực hiện Quyết định 249/2005/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, từ 01/7/2006, kiểm định khí thải được thực hiện tại 05 thành phố trực thuộc Trung ương (có thêm thành phố Cần Thơ) với mức tiêu chuẩn được thắt chặt và từ 01/7/2008 được mở rộng ra trên phạm vi cả nước. Qua kiểm định hàng năm, khoảng 15% số xe đi-ê-zen và 5 - 10 % số xe xăng vào kiểm định không đạt tiêu chuẩn khí thải phải đưa đi bảo dưỡng, sửa chữa lại.

Bên cạnh đó, thực hiện Nghị định của Chính phủ về quy định niên hạn sử dụng 20 năm đối với ô tô chở khách và 25 năm đối với ô tô chở hàng, hàng năm có đến hàng nghìn phương tiện cũ, quá niên hạn sử dụng, gây ô nhiễm môi trường bị loại bỏ, góp phần giảm khí thải gây ô nhiễm môi trường.

Đối với xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã chủ trì xây dựng Đề án kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông tại các tỉnh, thành phố được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Cùng với đó, Cục cũng đã tiến hành các cuộc điều tra, khảo sát khí thải; lập mô hình thí điểm và Trạm mẫu kiểm định khí thải; thông tin, tuyên truyền về kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, sẵn sàng cho việc triển khai thực hiện Đề án.

Đối với xe máy chuyên dùng sử dụng cho các mục đích khác nhau tham gia giao thông đường bộ đều đã được kiểm tra an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường khi sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và trong quá trình lưu hành theo quy



định của Bộ GTVT. Việc kiểm tra khí thải xe máy chuyên dùng tương tự như đối với ô tô đang lưu hành. Hàng năm có khoảng 6.000 phương tiện xe máy chuyên dùng được kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, trong đó có hàng mục khí thải.

2. Hạn chế, khó khăn trong kiểm soát khí thải phương tiện giao thông

Mặc dù đã có được những thành công nhất định, nhưng việc kiểm soát khí thải phương tiện giao thông vẫn tồn tại nhiều khó khăn, hạn chế:

- Số lượng phương tiện giao thông tiếp tục tăng lên nhanh chóng, đặc biệt là số lượng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ tại các thành phố lớn không được khống chế làm nguy cơ gây ô nhiễm không khí ngày càng cao.

- Một số loại phương tiện giao thông chưa được kiểm soát khí thải trong quá trình sử dụng như: Xe mô tô, xe gắn máy, phương tiện thủy nội địa, phương tiện đường sắt.

- Chưa có quy định kiểm soát khí thải CO₂ gây hiệu ứng nhà kính đối với các phương tiện giao thông.

- Mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe sản xuất mới, nhập khẩu đang ở mức Euro 2, chậm sau các nước tiên tiến nhiều năm.

- Tiêu chuẩn chất lượng và chất lượng thực tế của xăng, dầu đi-ê-zen trên thị trường còn thấp. Nhiên liệu thay thế như LPG, CNG, nhiên liệu sinh học chưa được triển khai sử dụng rộng rãi.

- So với các nước tiên tiến thì mức phát thải từ phương tiện giao thông của ta còn cao, mức độ ô nhiễm không khí do khí thải phương tiện vẫn tương đối lớn, đặc biệt là các xe chạy bằng đi-ê-zen và xe mô tô, xe gắn máy.

- Nhận thức của người dân về ô nhiễm không khí và ý thức của chủ phương tiện nói chung về bảo vệ môi trường rất kém, thường không thực hiện bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện theo quy định trong quá trình sử dụng. Các cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa xe cơ giới đều là tự phát, chưa được quản lý nên thường không có thiết bị đo khí thải, không kiểm tra khí thải xe sau bảo dưỡng, sửa chữa nên mức phát thải thực tế trong sử dụng vẫn còn lớn.

- Trang bị tại các cơ sở bảo

dưỡng, sửa chữa và đóng mới tàu còn thiếu các thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm không khí.

- Các quy định pháp luật còn thiếu, chưa chặt chẽ, đặc biệt là quy định xử phạt vi phạm trong lĩnh vực bảo vệ môi trường liên quan đến khí thải phương tiện giao thông. Mức phạt thấp và không cụ thể, chưa rõ chế tài xử phạt. Lực lượng xử phạt vi phạm của phương tiện giao thông về môi trường thiếu cán bộ có chuyên môn và trang thiết bị đo chuyên dùng để có căn cứ kiểm tra, xử phạt.

- Sự phối hợp giữa cơ quan chức năng như cơ quan đăng kiểm, cảnh sát giao thông, cảnh sát biển, cảng vụ, cơ quan tiêu chuẩn chất lượng và chính quyền địa phương vẫn còn hạn chế.

- Hệ thống cơ sở vật chất, kỹ thuật và đội ngũ nhân lực trình độ cao vẫn còn thiếu.

3. Đề xuất nhiệm vụ kiểm soát khí thải phương tiện giao thông thuộc lĩnh vực đăng kiểm trong thời gian tới.

Để tiếp tục tăng cường kiểm soát khí thải phương tiện giao thông trong thời gian tới thì ngành Đăng kiểm xin đề nghị cần có những biện pháp mạnh mẽ, cụ thể bao gồm:

- *Đối với phương tiện thủy nội địa và phương tiện đường sắt:* Xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn, ban hành quy định và triển khai thực hiện kiểm soát khí thải.

- *Đối với tàu biển và công trình biển:*

- + Việt Nam cần sớm ra nhập các điều ước quốc tế quan trọng của IMO về bảo vệ môi trường biển, đó là: Phụ lục II, III, IV, V và VI của Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (MARPOL 73/78)... nhằm tăng cường hơn nữa khả năng phòng ngừa ô nhiễm môi trường của đội tàu biển, thể hiện quyết tâm hội nhập quốc tế của Việt Nam và để chúng ta có đủ cơ sở pháp lý trong việc xử lý vi phạm về môi trường của các phương tiện nước ngoài hoạt động trong vùng biển Việt Nam.

- + Tổ chức khảo sát, nghiên cứu và lập kế hoạch xây dựng các cơ sở tiếp nhận và xử lý các nguồn gây ô nhiễm từ tàu: Dầu thải, nước thải, rác thải, khí thải, nước dằn, hoá chất, sơn độc hại... tại các

cảng biển, theo quy định của các điều ước quốc tế về trách nhiệm của quốc gia có biển và cảng biển.

- + Nghiên cứu, ban hành quy định tất cả các tàu đóng mới, kể cả tàu biển, tàu sông đều phải lắp đặt máy mới thỏa mãn các yêu cầu về khí thải theo quy định.

- + Các nhà máy đóng mới và sửa chữa tàu cần được đầu tư các công nghệ hiện đại, đặc biệt là công nghệ làm sạch thân tàu, công nghệ sơn, công nghệ hạ thủy... nhằm làm giảm thiểu các tác động có hại cho môi trường biển.

- + Các cơ sở cất phá tàu cũ cần triển khai thực hiện một cách nghiêm ngặt hệ thống quản lý môi trường, để đảm bảo không làm phát tán các chất độc hại (dầu, hóa chất, sơn, amiăng, kim loại nặng...) từ tàu được cất phá ra môi trường.

- + Tăng cường việc xây dựng mới và trang bị bổ sung cơ sở vật chất, phương tiện và nhân lực cho các trung tâm ứng cứu ô nhiễm biển của quốc gia và khu vực, nhằm giải quyết nhanh và làm giảm thiểu hậu quả của các vụ ô nhiễm biển do tàu biển và công trình biển gây ra.

- *Đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe máy chuyên dùng:*

- + Chính phủ cần ban hành Lộ trình kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông tại các tỉnh, thành phố.

- + Xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn, chuẩn bị cơ sở vật chất, kỹ thuật, nguồn nhân lực để thực hiện lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải Euro 3 đối với xe mô tô và Euro 4 đối với xe ô tô sản xuất mới, nhập khẩu từ 2017.

- + Chuẩn bị thực hiện quy định về việc dán nhãn năng lượng đối với ô tô từ 7 chỗ ngồi trở xuống từ 1/1/2015 theo Quyết định 51/2011/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ.

- + Nghiên cứu bổ sung, sửa đổi mức tiêu chuẩn khí thải đối với ô tô đang lưu hành được quy định trong Quyết định 249/2005/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ cũng như tiêu chuẩn khí thải đối với xe máy chuyên dùng.

- + Tăng cường sự phối hợp của các cơ quan liên quan, của chính quyền địa phương và đẩy mạnh các biện pháp xử phạt vi phạm về môi trường liên quan đến khí thải các phương tiện giao thông □