

THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG TRONG HOẠT ĐỘNG GIAO THÔNG VẬN TẢI VÀ MỘT SỐ KIẾN NGHỊ HOÀN THIỆN

Trần Linh Huân*

Nguyễn Lương Thị Thúy Hân**

Tóm tắt: Bài viết tập trung làm rõ sự tác động của hoạt động giao thông vận tải đến môi trường, đồng thời phân tích, đánh giá, chỉ ra một số hạn chế, bất cập trong quy định pháp luật về bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông vận tải và từ đó đưa ra một số kiến nghị hoàn thiện.

Abstract: This article clarifies the impact of transportation activities on the environment and examines the principal limitations and inadequacies in the existing legal framework on environmental protection in these activities. It then makes several proposals to enhance the effectiveness of environmental protection measures in the transportation sector.

Đặt vấn đề

Trong những năm gần đây, cùng với quá trình phát triển kinh tế xã hội thì môi trường của Việt Nam cũng đang phải gánh chịu những áp lực lớn do hoạt động sinh hoạt và sản xuất, kinh doanh của con người gây ra. Thực tế cho thấy, hoạt động giao thông vận tải (GTVT) hiện nay đã gây ảnh hưởng nghiêm trọng và trực tiếp đến môi trường như môi trường đất, môi trường nước, không khí, tiếng ồn... Từ các hoạt động xây dựng công trình GTVT, sử dụng nguyên nhiên liệu đến sự đi lại của phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt, hàng hải, đường thủy, đường hàng không đều gây ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp tới môi trường. Tại Việt Nam, hiện nay, vấn đề bảo vệ môi trường (BVMT) trong hoạt động GTVT đã được điều chỉnh tại một số văn bản quy phạm pháp luật như Luật BVMT

năm 2020, Bộ luật Hàng hải năm 2015; Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024; Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, sửa đổi bổ sung năm 2014... và một số văn bản dưới luật khác. Về cơ bản, các văn bản này đã đưa ra được những quy định cần thiết để đáp ứng các yêu cầu về BVMT trong hoạt động GTVT. Tuy nhiên, các quy định pháp luật liên quan đến vấn đề này vẫn còn rời rạc, thiếu tính đồng bộ, thống nhất gây ra nhiều khó khăn trong quá trình thực hiện, vì vậy, các hành vi gây ô nhiễm môi trường do hoạt động GTVT gây ra vẫn còn tiếp diễn trên thực tế¹. Chính vì vậy, việc nghiên cứu, phân tích, đánh giá chỉ ra những vấn đề còn hạn chế, bất cập trong quy định pháp luật về BVMT trong hoạt động GTVT, từ đó đưa ra các

* ThS., Trường Đại học Luật Tp. Hồ Chí Minh.

** Trường Đại học Luật Tp. Hồ Chí Minh.

¹ SEO Xe máy điện VinFast, *Thực trạng ô nhiễm không khí từ phương tiện giao thông tại Việt Nam*, https://vinfastauto.com/vn_vi/o-nhiem-khong-khi-tu-phuong-tien-giao-thong, công bố ngày 30/6/2022, truy cập ngày 03/12/2023.

giải pháp kiến nghị hoàn thiện nhằm nâng cao hiệu quả công tác BVMT trong hoạt động này là điều rất quan trọng, cấp thiết trong bối cảnh hiện nay.

1. Tác động của hoạt động giao thông vận tải đến môi trường

Bên cạnh những đóng góp quan trọng của hoạt động GTVT đối với sự phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội của đất nước, việc tăng cường các hoạt động GTVT cũng gây ra không ít tác động xấu đến với môi trường, đặc biệt là môi trường không khí, đất, nước... Điều này được thể hiện qua các khía cạnh sau:

Thứ nhất, tác động xấu đến chất lượng môi trường không khí. Hoạt động GTVT hiện được xác định là một trong những nguồn gây ô nhiễm chủ yếu đối với môi trường không khí, đặc biệt là sự phát thải các khí CO, chất hữu cơ dễ bay hơi (VOC), SO₂, NO_x, bụi... Xét trên từng phương tiện tham gia giao thông thì lượng khí thải gây ô nhiễm không khí là tương đối nhỏ; tuy nhiên do mật độ các loại phương tiện giao thông lớn, chất lượng các loại phương tiện kém cùng với hệ thống đường giao thông chưa đảm bảo nên thải lượng ô nhiễm không khí từ hoạt động GTVT ngày càng gia tăng. Tại các đô thị lớn ở nước ta, với xu hướng số lượng phương tiện giao thông gia tăng mạnh mẽ qua các năm được đánh giá là nguồn đóng góp đáng kể gây suy giảm chất lượng môi trường không khí. Bên cạnh đó, trong quá trình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông cũng gây ô nhiễm không khí đáng kể do phát thải bụi, khí độc hại từ các hoạt động đào, đắp, vận chuyển nguyên vật liệu. Tuy đã có quy định về che chắn bụi tại các công trường xây dựng và phương tiện chuyên chở nguyên vật liệu, phế thải xây

dựng, hay phun nước rửa đường, rửa xe trước khi ra khỏi công trường... nhưng việc thực hiện còn nhiều hạn chế. Việc chiếm dụng lòng đường, vỉa hè để xây dựng các công trình cũng kéo theo nguy cơ ùn tắc giao thông dẫn đến làm gia tăng nguy cơ ô nhiễm không khí do khói bụi tại các vị trí ùn tắc. Ngoài ra, hoạt động giao thông hàng không, đường sắt, đường biển cũng phát ra các loại khí thải vào môi trường, gây ô nhiễm môi trường không khí nghiêm trọng.

Thứ hai, tác động xấu đến môi trường nước. Sự gia tăng các loại tàu sông, tàu biển và hoạt động hàng hải làm chất lượng môi trường nước ngày càng suy giảm, hàm lượng các chất ô nhiễm ngày càng gia tăng. Nguồn gây ô nhiễm môi trường nước liên quan đến hoạt động GTVT rất đa dạng, trong đó nổi cộm là vấn đề ô nhiễm dầu trên các tuyến sông và cảng biển trong quá trình hoạt động của các loại phương tiện giao thông đường thủy. Điều này không chỉ diễn ra đối với nước ta mà còn là vấn đề chung ở hầu hết các nước khác trên thế giới². Bên cạnh đó, quá trình cải tạo, nâng cấp các tuyến giao thông đường thủy đã làm tăng độ đục và thay đổi giá trị pH của nước, gây phèn hóa, tăng khả năng xâm nhập mặn. Đây là những nguyên nhân chủ yếu từ hoạt động GTVT gây ô nhiễm môi trường nước, đe dọa đến chất lượng cuộc sống của con người.

Thứ ba, tác động xấu đến môi trường đất và đa dạng sinh học. Trong GTVT, việc nâng cấp, cải tạo, mở rộng hệ thống hạ tầng giao thông làm cho tài nguyên đất, rừng dân

² Minh Châu, *Bảy quốc gia gây ô nhiễm nước hàng đầu thế giới*, <https://ngaynay.vn/7-quoc-gia-gay-o-nhiem-nuoc-hang-dau-the-gioi-post49161.html>, công bố ngày 5/4/2018, truy cập ngày 03/12/2023.

thu hẹp, làm suy giảm đa dạng sinh học. Bởi vì khi tiến hành các hoạt động nạo vét để xây dựng, nâng cấp hạ tầng giao thông sẽ không tránh khỏi việc đào, bới lớp bùn đáy sâu trong lòng đất lên. Trong khi lớp bùn đất này có chứa kim loại nặng nên có thể tạo ra nguy cơ gây phèn và axit hóa đất tại các bãi chứa. Ngoài ra, việc phát triển công nghiệp GTVT cũng tạo ra nhiều chất thải độc hại, tổn hao nhiên liệu, hóa chất và thải ra những chất thải khó kiểm soát, gây suy thoái môi trường đất nghiêm trọng.

Thứ tư, gây ô nhiễm tiếng ồn nghiêm trọng. Tại châu Âu, tiếng ồn của ngành giao thông đường bộ là một trong những nguyên nhân chính gây ảnh hưởng đến sức khỏe của người dân³. Nguồn gây ô nhiễm tiếng ồn chủ yếu đến từ các phương tiện GTVT như xe có động cơ, máy bay và tàu hỏa. Cụ thể, vào những giờ cao điểm, với lưu lượng xe rất lớn cùng lúc đổ về các nút giao thông trọng điểm đã gây ra tiếng ồn của động cơ, tiếng còi xe inh ỏi kéo dài. Đối với các phương tiện xe đã cũ nát, kém chất lượng thì tiếng ồn từ ống xả, tiếng phanh xe, tiếng do rung động của các bộ phận xe... cũng là một trong những nguồn chính gây ra tiếng ồn. Bên cạnh đó, tiếng ồn từ tàu hỏa chủ yếu đến từ động cơ, thân xe, sự ma sát, va đập giữa bánh xe và đường ray và sự rung động của đường ray, cầu đường sắt đã ảnh hưởng trực tiếp đến những người dân sống ở hai bên đường ray⁴. Đồng thời, tiếng ồn từ động cơ của máy bay cũng được đánh giá là

có cường độ rất lớn, ảnh hưởng nghiêm trọng đến thính giác của người nghe. Nó xuất hiện chủ yếu tại cảng hàng không và các vùng lân cận, nơi diễn ra hoạt động cất và hạ cánh của máy bay. Con người nếu phải chịu đựng tiếng ồn mạnh thường xuyên sẽ ảnh hưởng nhiều đến cả sức khỏe và tâm lý như đau đầu, chóng mặt, tăng huyết áp, căng thẳng, mệt mỏi, ù tai, giảm thính lực, rối loạn giấc ngủ...

Ngoài ra, việc phát triển công nghiệp GTVT cũng tạo ra nhiều chất thải độc hại, tổn hao nhiên liệu và thải ra những chất thải khó kiểm soát, gây suy thoái môi trường. Các loại chất thải chủ yếu từ hoạt động GTVT là kim loại nặng, phế liệu chứa polyme, cao su và chất thải lẫn dầu, mỡ, sơn. Các loại chất thải này nếu không được quản lý chặt chẽ có thể gây ảnh hưởng xấu đến không khí, đất, nguồn nước và các hệ sinh thái.

2. Thực trạng quy định pháp luật về bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông vận tải

Trong những năm qua, việc hoàn thiện pháp luật về BVMT trong hoạt động GTVT ngày càng được Nhà nước chú trọng, quan tâm bằng việc ban hành khá nhiều văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh về vấn đề này. Có thể kể đến như Bộ luật Hàng hải năm 2015; Luật BVMT năm 2020; Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024; Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004, sửa đổi bổ sung năm 2014; Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật BVMT năm 2020; Nghị định số 45/2022/NĐ-CP ngày 07/7/2022 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành

³ Hồng Diễm, *Tiếng ồn giao thông – Nguồn ô nhiễm âm thanh lớn nhất ở châu Âu*, Tạp chí Môi trường, số 03, 2018, tr. 50.

⁴ 金子 ふ, “騒音公害概論”, 杂志生活衛生, 第1 (17) 号, 1973年, 第24页.

chính trong lĩnh vực BVMT; Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật BVMT năm 2020; Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và BVMT phương tiện giao thông đường sắt (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 10/2022/TT-BGTVT ngày 23/6/2022); Thông tư số 16/2021/TT-BGTVT ngày 12/8/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và BVMT phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư 02/2023/TT-BGTVT ngày 21/3/2023); Thông tư số 87/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT về ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và BVMT đối với xe ô tô; Thông tư số 89/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và BVMT xe máy chuyên dùng (được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Thông tư số 42/2018/TT-BGTVT ngày 30/7/2018 và Thông tư số 23/2020/TT-BGTVT ngày 01/10/2020); Thông tư số 103/2021/TT-BQP ngày 23/7/2021 của Bộ trưởng Bộ Quốc Phòng quy định về kiểm định chất lượng an toàn kỹ thuật và BVMT xe máy chuyên dùng trong Bộ Quốc Phòng; Thông tư số 52/2022/TT-BGTVT ngày 30/12/2022 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về BVMT trong hoạt động hàng không dân dụng; Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/9/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh sản xuất,

lắp ráp và nhập khẩu mới; Quyết định số 2242/1997/QĐ-KHKT-PC ngày 12/9/1997 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Quy chế BVMT trong ngành GTVT; Chỉ thị số 09/2005/CT-BGTVT ngày 03/6/2005 của Bộ trưởng Bộ GTVT về tăng cường công tác BVMT trong ngành GTVT; Chỉ thị số 07/CT-BGTVT ngày 25/08/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT về tăng cường công tác quản lý đầu tư xây dựng ngành GTVT...

Thực tế, các văn bản trên đã góp phần tạo nên hành lang pháp lý vững chắc để hoạt động BVMT trong GTVT diễn ra hiệu quả hơn. Tuy nhiên, vẫn còn đó rất nhiều bất cập trong quy định pháp luật về BVMT trong hoạt động GTVT hiện nay, cụ thể như sau:

Thứ nhất, các quy định về đánh giá tác động môi trường (ĐTM) trong hoạt động GTVT còn tồn tại những vấn đề hạn chế, bất cập nhất định, điều này được thể hiện qua các khía cạnh sau:

Một là, quy định về nội dung ĐTM trong hoạt động GTVT tại Điều 31 Luật BVMT năm 2020 chưa thật sự phù hợp. Theo đó, nội dung chính của báo cáo ĐTM vẫn tập trung chủ yếu vào đánh giá hiện trạng môi trường tại nơi thực hiện dự án đầu tư, thông tin dự án, chủ đầu tư dự án, biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực của dự án đầu tư đến môi trường... Tuy nhiên, báo cáo ĐTM đối với dự án phát triển kết cấu hạ tầng GTVT cũng phải thực hiện cả đánh giá tác động đối với điều kiện kinh tế - xã hội, điều này là không hợp lý, vì đưa các nội dung không liên quan hoặc ít liên quan đến môi trường vào báo cáo ĐTM vừa tạo gánh nặng cho người làm báo cáo ĐTM vừa làm “loãng” thông tin chính là đánh giá, dự báo

tác động đến môi trường và biện pháp giảm thiểu tác động xấu đến môi trường.

Hai là, bất cập trong quy định về đối tượng được tham vấn khi thực hiện ĐTM liên quan đến hoạt động GTVT tại Điều 33 Luật BVMT năm 2020. Cụ thể, theo quy định của pháp luật, đối tượng được tham vấn bắt buộc là cộng đồng dân cư, cá nhân chịu tác động trực tiếp bởi dự án đầu tư; và cơ quan, tổ chức có liên quan trực tiếp đến dự án đầu tư. Ngoài ra, chủ đầu tư được khuyến khích tham vấn ý kiến các chuyên gia trong quá trình thực hiện ĐTM đối với dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng. Tác giả cho rằng, việc quy định của luật chỉ dừng ở việc khuyến khích chủ đầu tư tham vấn ý kiến chuyên gia là chưa thích hợp vì đây là những người có kiến thức chuyên môn sâu rộng về các vấn đề môi trường. Việc quy định “mở” như trên, trong một số trường hợp sẽ làm giảm chất lượng của báo cáo ĐTM trong hoạt động GTVT.

Ba là, quy định về việc công khai báo cáo ĐTM trong lĩnh vực GTVT còn nhiều hạn chế. Luật BVMT năm 2020 đặc biệt chú trọng đến vấn đề công khai, minh bạch trong hoạt động quản lý về môi trường. Trong đó, Luật quy định cơ quan thẩm định báo cáo ĐTM có trách nhiệm công khai quyết định phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo ĐTM, trừ các thông tin thuộc bí mật nhà nước, bí mật của doanh nghiệp theo quy định của pháp luật. Còn việc công khai báo cáo ĐTM trong hoạt động GTVT được đẩy sang cho chủ đầu tư dự án phát triển hạ tầng GTVT. Theo nhiều chuyên gia, đây là “bước thụt lùi” so với Luật BVMT năm 2014 bởi quy định này có thể làm cho việc

công khai danh sách hội đồng thẩm định báo cáo ĐTM trở nên “vô nghĩa”⁵. Ngoài ra, pháp luật môi trường cũng chưa quy định về thời điểm và thời hạn công khai của chủ đầu tư dự án và cơ quan nhà nước có thẩm quyền phải công khai. Quy định thiếu cụ thể này dẫn đến tình trạng “tránh, né” công khai báo cáo ĐTM với các dự án GTVT có tác động lớn đến môi trường; từ đó sẽ làm giảm hiệu quả của nguyên tắc công khai, minh bạch thông tin môi trường.

Thứ hai, các quy định pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật môi trường đối với các phương tiện GTVT còn hạn chế. Theo đó, Quy chuẩn kỹ thuật môi trường về tiếng ồn trong hoạt động GTVT còn thiếu. Đối với tàu biển, hiện nay mới chỉ có QCVN 80:2014/BGTVT để kiểm soát tiếng ồn cho tàu có tổng dung tích từ 1600 trở lên, hoạt động tuyến quốc tế, được Cục Đăng kiểm Việt Nam kiểm tra và phân cấp. Đối với tiếng ồn do phương tiện giao thông đường sắt, hiện nay chưa có quy chuẩn kỹ thuật môi trường liên quan đến vấn đề này mà chỉ có TCVN 11521:2016 về tiếng ồn dọc hai bên đường sắt phát sinh do hoạt động tàu chạy quy định mức âm tối đa phát ra từ hoạt động tàu chạy, tuy nhiên, đây chỉ là tiêu chuẩn nên chỉ mang giá trị tự nguyện áp dụng, không thể ràng buộc đối với tàu hỏa. Tương tự như trên, tiếng ồn do phương tiện giao thông đường hàng không cũng chưa có quy chuẩn, tiêu chuẩn môi trường nào điều chỉnh, bởi đây là hoạt động đặc

⁵ Lê Hiệp, *Thông qua luật Bảo vệ môi trường, vẫn không luật hóa công khai báo cáo ĐTM*, <https://thanhnien.vn/thoi-su/thong-qua-luat-bao-ve-moi-truong-van-khong-luat-hoa-cong-khai-bao-cao-dtm-1305891.html>, công bố ngày 17/11/2020, truy cập ngày 03/12/2023.

thù, tiếng ồn từ động cơ của máy bay là điều tất yếu. Việc chưa quy định như vậy dẫn đến thiếu khung pháp lý vững chắc để các cơ quan, ban ngành, đoàn thể có thể kiểm soát vấn đề ô nhiễm tiếng ồn từ phương tiện tàu hỏa, máy bay trên thực tế.

Thứ ba, chưa có văn bản điều chỉnh về chất lượng an toàn kỹ thuật và BVMT đối với xe máy. Pháp luật quy định việc đăng kiểm xe ô tô phải được kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và BVMT theo chu kỳ kiểm định tại Phụ lục XI của Thông tư số 16/2021/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 02/2023/TT-BGTVT và Thông tư số 08/2023/TT-BGTVT) thì mới được cấp giấy chứng nhận kiểm định và Tem kiểm định làm cơ sở để được phép tham gia giao thông đường bộ. Tuy nhiên, xe máy thì chưa có quy định phải đăng kiểm theo định kỳ nhằm kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và BVMT. Cụ thể, phạm vi điều chỉnh tại Điều 1 của Thông tư số 16/2021/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 02/2023/TT-BGTVT và Thông tư số 08/2023/TT-BGTVT) không bao gồm xe máy. Ngoài ra, Thông tư số 58/2020/TT-BCA quy định quy trình cấp, thu hồi đăng ký, biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ có quy định chủ xe máy chỉ có trách nhiệm kiểm tra chất lượng đối với xe máy đăng ký lần đầu, xe đăng ký sang tên, xe cải tạo và xe thay đổi màu sơn. Quy định này dẫn đến việc khó kiểm soát chất lượng đối với xe máy, trong khi thực tế cho thấy, nhiều xe máy do động cơ đã cũ nát, quá niên hạn sử dụng nhưng vẫn được lưu thông làm phát tán một lượng lớn khí thải ô nhiễm, tiếng ồn vượt quá tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật môi trường. Ngoài ra,

Luật Giao thông đường bộ có quy định nghiêm cấm đưa xe cơ giới, xe máy chuyên dùng không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và BVMT tham gia giao thông đường bộ theo quy định tại khoản 4 Điều 8 nhưng cũng chưa ghi nhận quy định kiểm tra tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và BVMT đối với xe máy theo định kỳ. Như vậy, có thể thấy, pháp luật hiện nay vẫn còn thiếu sót trong việc đưa ra cơ chế, chính sách, hành lang pháp lý vững chắc cho việc kiểm tra chất lượng xe máy cũng như việc thu hồi đối với xe cũ nát, trong khi đây cũng là tác nhân gây ra tình trạng ô nhiễm môi trường trong hoạt động GTVT.

Thứ tư, quy định thanh tra, kiểm tra về BVMT trong hoạt động GTVT còn nhiều bất cập. Luật BVMT năm 2020 tuy đã quy định thẩm quyền kiểm tra cho Ủy ban nhân dân (UBND) cấp xã nhưng vẫn chưa quy định về thẩm quyền thanh tra của UBND cấp xã. Cụ thể, điểm d khoản 3 Điều 168 Luật BVMT năm 2020 quy định UBND cấp xã có quyền: “*Kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về BVMT theo thẩm quyền hoặc chuyển người có thẩm quyền xử lý theo quy định của pháp luật; giải quyết khiếu nại, tố cáo, kiến nghị về BVMT theo thẩm quyền*”. Đây được xem là điểm tiến bộ hơn so với Luật BVMT năm 2014, bởi theo điểm c khoản 3 Điều 143 Luật BVMT năm 2014 thì UBND cấp xã không có thẩm quyền kiểm tra và thanh tra mà chỉ có quyền “*Phát hiện và xử lý theo thẩm quyền các vi phạm pháp luật về BVMT hoặc báo cáo cơ quan quản lý nhà nước về BVMT cấp trên trực tiếp*”. Tuy nhiên, vẫn còn thiếu sót khi chỉ quy định về thẩm quyền thanh tra của UBND cấp xã. Theo Từ điển Tiếng Việt, kiểm tra là xem

xét tình hình thực tế để đánh giá, nhận xét⁶; còn thanh tra là kiểm tra, xem xét tại chỗ việc làm của địa phương, cơ quan, xí nghiệp⁷. Như vậy, có thể thấy hoạt động thanh tra có nội hàm rộng hơn so với kiểm tra; nếu phát hiện có sai phạm trong quá trình thanh tra thì Trưởng đoàn thanh tra, thành viên Đoàn thanh tra có quyền xử lý trong thẩm quyền của mình trong khi cơ quan kiểm tra thì không. Đối với cơ quan kiểm tra, nếu phát hiện vi phạm pháp luật về BVMT, người có thẩm quyền đang thi hành công vụ có trách nhiệm lập biên bản vi phạm hành chính và chuyển người có thẩm quyền xử lý vi phạm theo quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính. Như vậy, việc hạn chế thẩm quyền thanh tra của UBND cấp xã là điểm bất cập trong Luật BVMT năm 2020 bởi cấp xã là đơn vị hành chính gần nhất với người dân, do đó sẽ dễ dàng và nhanh chóng hơn trong việc phát hiện vi phạm tại địa phương. Quy định này có thể ảnh hưởng đến sự thống nhất, thông suốt về quản lý nhà nước trong lĩnh vực môi trường, từ đó làm giảm hiệu quả về BVMT trong hoạt động GTVT.

Thứ năm, một số quy định xử lý vi phạm pháp luật về BVMT trong hoạt động GTVT còn chưa thống nhất, phù hợp, cụ thể như:

Một là, chưa có sự đồng nhất trong quy định của Bộ luật Hình sự hiện hành và Luật BVMT năm 2020 về các hành vi gây ô nhiễm môi trường. Cụ thể, Luật BVMT năm 2020 nghiêm cấm các hành vi xả nước

thải, xả khí thải chưa được xử lý đạt quy chuẩn kỹ thuật môi trường ra môi trường; gây tiếng ồn, độ rung vượt mức cho phép theo quy chuẩn kỹ thuật môi trường; xả thải khói, bụi, khí có mùi độc hại vào không khí... Các quy định này được quy định chi tiết, cụ thể với các chế tài xử lý hành chính tại Nghị định số 45/2022/NĐ-CP. Tuy nhiên, các hành vi nêu trên lại chưa được quy định tại Bộ luật Hình sự năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017; trong khi thực tế cho thấy các hành vi này đang diễn ra khá phổ biến và gây ảnh hưởng xấu đến môi trường, sức khỏe con người. Điều này gây ra sự thiếu tính đồng bộ, thống nhất trong quy định pháp luật về BVMT trong hoạt động GTVT; từ đó thiếu tính răn đe nghiêm khắc trong xử phạt đối với những hành vi vi phạm nghiêm trọng đến chất lượng môi trường.

Hai là, quy định về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính của Chủ tịch UBND các cấp vẫn chưa thật sự phù hợp và phát huy được tính hiệu quả. Về cơ bản, thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính về môi trường nói riêng của Chủ tịch UBND các cấp, đặc biệt là cấp xã và cấp huyện đã có sự phù hợp, thống nhất giữa Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012, sửa đổi, bổ sung năm 2020 và Nghị định số 45/2022/NĐ-CP về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực BVMT. Tuy nhiên, việc giới hạn thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính của Chủ tịch UBND cấp xã đối với hình thức phạt tiền tối đa là 5 triệu đồng, của Chủ tịch UBND cấp huyện là 100 triệu đồng; trong khi đó Chủ tịch UBND cấp tỉnh có thẩm quyền phạt tiền đến 1 tỷ đồng. Việc xác định mức phạt này là chưa hợp lý vì có sự chênh lệch rất lớn giữa mức

⁶ Hoàng Phê, *Từ điển tiếng Việt*, Nhà xuất bản Đà Nẵng – Trung tâm Từ điển học, 2003, tr. 523.

⁷ Hoàng Phê, *tlđd*, tr. 914.

tiền phạt thuộc thẩm quyền của cấp xã, cấp huyện và cấp tỉnh. Điều này làm giới hạn rất nhiều thẩm quyền của Chủ tịch UBND cấp xã và cấp huyện và “vô tình” làm gia tăng áp lực công việc cho UBND cấp trên. Ngoài ra, các quy định về xử lý hành vi vi phạm pháp luật về môi trường trong hoạt động GTVT vẫn còn “khiêm tốn”, nằm rải rác trong các điều luật hoặc văn bản luật khác nhau gây khó khăn cho các cơ quan áp dụng pháp luật.

Ba là, quy định về hình thức xử phạt bổ sung và biện pháp khắc phục hậu quả đối với hành vi vi phạm pháp luật về môi trường trong hoạt động GTVT trong Nghị định số 45/2022/NĐ-CP còn thiếu sót, chưa thật sự đủ sức răn đe. Chẳng hạn như, đối với hành vi vi phạm tiếng ồn, Nghị định này quy định ngoài hình thức xử phạt chính như cảnh cáo, phạt tiền; hình thức xử phạt bổ sung là đình chỉ hoạt động gây ô nhiễm tiếng ồn thì còn bị áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả gồm buộc thực hiện biện pháp giảm thiểu tiếng ồn và buộc chi trả kinh phí trưng cầu giám định, kiểm định... Việc quy định áp dụng hình thức xử phạt bổ sung và biện pháp khắc phục hậu quả trong trường hợp này là cần thiết nhưng còn thiếu sót và chưa thật sự hiệu quả. Theo quy định tại Điều 4 Nghị định số 45/2022/NĐ-CP, về hình thức xử phạt bổ sung có các hình thức khác như tịch thu tang vật vi phạm hành chính, phương tiện được sử dụng để vi phạm hành chính (ở đây có thể là xe máy, xe ô tô cá nhân...); về biện pháp khắc phục hậu quả, có thể áp dụng một số biện pháp khác như buộc tiêu hủy phương tiện thực hiện hành vi gây ô nhiễm. Tuy nhiên, việc quy định áp dụng hình thức xử phạt bổ sung và biện pháp khắc phục hậu quả như hiện

nay là còn khá nhẹ và thiếu sót. Điều này sẽ phần nào làm giảm tác dụng và tính hiệu quả, răn đe trong quá trình áp dụng pháp luật để xử lý các hành vi vi phạm BVMT trong hoạt động GTVT.

Thứ sáu, vấn đề bồi thường thiệt hại do hành vi gây ô nhiễm môi trường trong hoạt động GTVT còn nhiều bất cập. Trước hết là sự không đồng bộ trong quy định giữa Bộ luật Dân sự năm 2015 và Luật BVMT năm 2020 trong cách thức quy định về căn cứ bồi thường thiệt hại về môi trường. Theo quy định tại khoản 2 Điều 133 Luật BVMT năm 2020, việc giải quyết bồi thường thiệt hại về môi trường tại Tòa án được thực hiện theo quy định về bồi thường thiệt hại dân sự ngoài hợp đồng và pháp luật về tố tụng dân sự... Nghĩa là Luật BVMT năm 2020 xác định bồi thường thiệt hại về môi trường là loại bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Do đó, theo quy định tại BLDS năm 2015, có thể hiểu, căn cứ phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại về môi trường trong hoạt động GTVT gồm: (i) Có thiệt hại về môi trường xảy ra trên thực tế; (ii) Có hành vi trái pháp luật; và (iii) Có mối quan hệ nhân quả giữa hành vi và thiệt hại xảy ra mà không cần có yếu tố lỗi. Căn cứ này được quy định cụ thể tại Điều 602 BLDS năm 2015: “*Chủ thể làm ô nhiễm môi trường mà gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật, kể cả trường hợp chủ thể đó không có lỗi*”. Tuy nhiên, theo Luật BVMT năm 2020, nguyên nhân gây ra thiệt hại về môi trường bao gồm cả hành vi gây ô nhiễm môi trường và suy thoái môi trường. Đây chính là điểm bất cập trong quy định giữa hai văn bản pháp luật, việc “bỏ quên” thuật ngữ “suy thoái môi trường” trong BLDS năm 2015 sẽ gây ra nhiều khó khăn

khi áp dụng. Ngoài ra, còn có sự mâu thuẫn trong quy định về giới hạn mức bồi thường thiệt hại về môi trường nói chung và trong hoạt động GTVT nói riêng giữa Luật BVMT năm 2020 và điều ước quốc tế. Cụ thể, khoản 2 Điều 130 Luật BVMT năm 2020, tổ chức, cá nhân gây thiệt hại về môi trường phải bồi thường toàn bộ thiệt hại do mình gây ra, đồng thời phải chi trả toàn bộ chi phí xác định thiệt hại và thực hiện thủ tục yêu cầu bồi thường thiệt hại theo quy định; như vậy đồng nghĩa với việc không giới hạn mức bồi thường thiệt hại về môi trường. Tuy nhiên, theo Công ước quốc tế về giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các thiệt hại do ô nhiễm dầu năm 1969 (CLC 92), chủ tàu được quyền giới hạn trách nhiệm của mình trong phạm vi quy định của CLC 92 tính theo trọng tải của tàu đối với bất cứ thiệt hại do ô nhiễm nào gây ra bởi dầu dưới dạng đã được thoát ra hoặc được xả ra từ tàu do sự cố.

3. Một số giải pháp hoàn thiện quy định pháp luật về bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông vận tải

Để khắc phục những hạn chế, bất cập trong quy định pháp luật về BVMT trong hoạt động GTVT như đã phân tích, cần phải thực hiện một số giải pháp sau:

Thứ nhất, hoàn thiện các quy định pháp luật về ĐTM trong hoạt động GTVT. Theo đó cần phải:

Một là, nên hạn chế đưa vào báo cáo ĐTM trong hoạt động GTVT các nội dung không cần thiết, không liên quan đến đánh giá, dự báo tác động của dự án đối với môi trường nói chung và trong lĩnh vực GTVT nói riêng như về kinh tế - xã hội... Việc này sẽ giúp chủ đầu tư dự án hoặc đơn vị có

trách nhiệm lập báo cáo ĐTM đỡ gánh nặng trong việc hoàn thành báo cáo ĐTM. Thêm vào đó, cũng sẽ giúp cơ quan thẩm định báo cáo ĐTM có thể dễ dàng tập trung vào những vấn đề mấu chốt của báo cáo ĐTM; từ đó rút ngắn thời gian thẩm định báo cáo ĐTM.

Hai là, nên bổ sung thêm sự có mặt của các chuyên gia môi trường khi tiến hành tham vấn trong từng lĩnh vực cụ thể (bao gồm cả hoạt động GTVT) là bắt buộc. Bởi vì, hoạt động ĐTM có quy mô lớn, do đó, các cơ quan ở địa phương và người dân nếu không có sự hiểu biết chuyên sâu về môi trường sẽ rất khó có thể đưa ra ý kiến về nội dung được tham vấn. Việc bổ sung đối tượng được tham vấn là các chuyên gia về môi trường sẽ giúp nâng cao chất lượng đối với hoạt động tham vấn ĐTM nói chung và ĐTM trong hoạt động GTVT nói riêng.

Ba là, cần quy định trở lại trách nhiệm công khai báo cáo ĐTM (trong đó có ĐTM trong hoạt động GTVT) thuộc về cơ quan thẩm định như Luật cũ và cần có quy định cụ thể về thời gian thực hiện việc công khai báo cáo ĐTM và thời hạn tối thiểu phải công khai của chủ đầu tư dự án. Theo đó, pháp luật cũng cần gắn quy định về thời gian, thời hạn với việc quy định trách nhiệm pháp lý trong trường hợp chậm công khai báo cáo ĐTM.

Thứ hai, cần sớm sửa đổi, bổ sung các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về BVMT trong hoạt động GTVT, đặc biệt là các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật đối với các phương tiện GTVT. Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp

và nhập khẩu mới từ ngày 01/01/2017 đến nay là tiêu chuẩn khí thải mức 3. Việt Nam là một quốc gia điển hình ở khu vực và thế giới về sử dụng mô tô, xe gắn máy khi chiếm tới 95% tổng số xe cơ giới do đây là loại phương tiện dễ sử dụng, khả năng cơ động và giá thành hợp lý⁸. Hệ quả kéo theo là lượng phát thải chất gây ô nhiễm từ các loại phương tiện là cực kỳ lớn; cụ thể, trung bình một mô tô, xe gắn máy tiêu thụ nhiên liệu chỉ bằng khoảng 1/5 so với một ô tô con, nhưng lại có thể thải ra lượng khí độc hại gấp nhiều lần nếu như mô tô, xe gắn máy đó có kết cấu, công nghệ lạc hậu (không có các hệ thống kiểm soát khí thải trên xe)⁹. Để giải quyết thực trạng trên, mới đây, Phó Thủ tướng Lê Văn Thành đã có ý kiến về xây dựng lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật khí thải Mức 4 (tương đương Euro 4) đối với phương tiện mô tô, xe gắn máy sản xuất lắp ráp và nhập khẩu mới¹⁰. Các tác giả cho rằng, đây là giải pháp phù hợp nhằm đẩy mạnh việc loại bỏ các phương tiện đã cũ, tạo nhiều chất phát thải ra môi trường. Trên thực tế, một số quốc gia cũng đã áp dụng đạt hiệu quả mức tiêu chuẩn khí thải Euro IV đối với xe máy nhập khẩu mới và cũ, điển hình như Singapore¹¹. Vậy nên thiết

nghĩ, Việt Nam cần sớm luật định hóa tiêu chuẩn khí thải Mức 4 (tương đương Euro 4) đối với xe mô tô, xe máy thành quy định pháp luật để có thể thực thi một cách hiệu quả trên thực tế. Thêm vào đó, cần ban hành thêm các quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn môi trường về tiếng ồn để hoàn thiện quy định về kiểm soát ô nhiễm tiếng ồn đối với các loại phương tiện GTVT.

Thứ ba, cần quy định bắt buộc xe máy phải kiểm tra chất lượng định kỳ nhằm đảm bảo chất lượng an toàn kỹ thuật và BVMT của xe máy. Cụ thể, có thể quy định bổ sung xe máy vào phạm vi điều chỉnh tại Điều 1 của Thông tư số 16/2021/TT-BGTVT ngày 12/8/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT Quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và BVMT phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 02/2023/TT-BGTVT và Thông tư số 08/2023/TT-BGTVT). Thêm vào đó, bổ sung các quy định hướng dẫn cụ thể, chi tiết việc thực hiện quy định về kiểm tra chất lượng xe máy như thời hạn kiểm tra định kỳ có thể từ 01 – 02 năm; quy định về trách nhiệm pháp lý đối với các cá nhân không tuân thủ quy định về hạn kiểm tra... Quy định cụ thể trách nhiệm pháp lý bất lợi mà cá nhân phải gánh chịu trong trường hợp không thực hiện việc kiểm tra lại đối với xe máy khi hết thời hạn ghi trên giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và tem kiểm định là cơ sở quan trọng để nâng cao trách nhiệm của cá nhân, đồng thời tránh bỏ lọt các hành vi vi phạm pháp luật trên thực tế. Điều này sẽ tạo cơ sở pháp lý vững chắc cho việc thu

⁸ Nguyễn Linh, *Phương tiện giao thông 'sạch hơn' khi nâng quy chuẩn kỹ thuật khí thải*, <https://kinhtemoitruong.vn/phuong-tien-giao-thong-sach-hon-khi-nang-quy-chuan-ky-thuat-khi-thai-65184.html>, công bố ngày 17/3/2022, truy cập ngày 03/12/2023.

⁹ Nguyễn Linh, tldd.

¹⁰ Vũ Phương Nhi, *Xây dựng lộ trình áp dụng mức khí thải Euro 4 cho mô tô, xe gắn máy tại Việt Nam*, <https://baohinhphu.vn/xay-dung-lo-trinh-ap-dung-muc-khi-thai-euro-4-cho-mo-to-xe-gan-may-tai-viet-nam-102220316164826671.htm>, công bố ngày 16/3/2022, truy cập ngày 03/12/2023.

¹¹ Singapore Statutes Online, *Environmental Protection and Management (Vehicular Emissions) Regulations, Standard for exhaust emission for New*

motor cycles and scooters, <https://sso.agc.gov.sg/SL/EPMA1999-RG6?DocDate=20120629&ProvIds=Sc3-#Sc3->, truy cập ngày 03/12/2023.

hồi các loại xe máy cũ, không còn đảm bảo chất lượng về khí thải, tiếng ồn; từ đó giúp kiểm soát ô nhiễm môi trường trong hoạt động GTVT hiệu quả hơn.

Thứ tư, tiếp tục hoàn thiện quy định về thanh tra, kiểm tra về BVMT trong hoạt động GTVT. Theo đó, nên quy định mở rộng thẩm quyền thanh tra của UBND cấp xã trong hoạt động BVMT ở lĩnh vực GTVT đối với hình thức thanh tra đột xuất. Bởi lẽ đây là hình thức được tiến hành khi phát hiện cơ quan, tổ chức, cá nhân có dấu hiệu vi phạm pháp luật về BVMT theo khiếu nại, tố cáo hoặc yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền, mà cấp xã là đơn vị hành chính gần nhất với người dân, do đó sẽ dễ dàng hơn trong việc phát hiện vi phạm tại địa phương. Thêm vào đó, việc ghi nhận thẩm quyền thanh tra đối với cấp xã sẽ tăng tính quyền lực nhà nước cho cơ quan hành chính địa phương đồng thời là trách nhiệm của cơ quan trong việc phát hiện vi phạm; từ đó tạo sự thống nhất, thông suốt trong quản lý nhà nước trong lĩnh vực môi trường nói chung và BVMT trong hoạt động GTVT nói riêng.

Thứ năm, hoàn thiện quy định về xử phạt vi phạm pháp luật về BVMT trong hoạt động GTVT. Cụ thể:

Một là, để bảo đảm tính dự báo và tạo cơ sở pháp lý cho việc xử lý với chế tài nghiêm khắc hơn, việc bổ sung các hành vi vi phạm quy định về xả thải khói, bụi, khí có mùi độc hại vào không khí, hành vi vi phạm quy định về tiếng ồn, độ rung... với những điều kiện truy cứu trách nhiệm hình sự cụ thể vào trong cấu thành tội phạm của tội gây ô nhiễm môi trường là vấn đề cần đặt ra để nghiên cứu. Theo đó, cần phải

hình sự hóa các hành vi này vào quy định của Bộ luật Hình sự ở mức độ nhất định, điều này là cần thiết bởi các nguyên nhân sau: (i) Xuất phát từ tính nguy hiểm của các hành vi nêu trên gây ra cho môi trường và sức khỏe con người; (ii) Xuất phát từ tính phổ biến và thường xuyên của hành vi gây ô nhiễm; (iii) Khả năng tác động tích cực của biện pháp hình sự lên hành vi nguy hiểm. Khi các hành vi này trong hoạt động GTVT được tội phạm hóa sẽ tăng tính răn đe đáng kể cho các chủ thể thực hiện hành vi vi phạm.

Hai là, cần sửa đổi thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính về lĩnh vực môi trường nói chung và trong hoạt động GTVT nói riêng của Chủ tịch UBND cấp xã và cấp huyện theo hướng tăng mức tiền phạt tại điểm b khoản 1 Điều 56 và điểm b khoản 2 Điều 56 Nghị định số 45/2022/NĐ-CP. Cụ thể, thay vì giới hạn thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính của Chủ tịch UBND cấp xã đối với hình thức phạt tiền tối đa là 5 triệu đồng, của Chủ tịch UBND cấp huyện là 100 triệu đồng; trong khi đó Chủ tịch UBND cấp tỉnh có thẩm quyền phạt tiền đến 1 tỷ đồng; các tác giả kiến nghị nên tăng mức tiền tối đa cấp xã được quyền xử phạt là 50 triệu đồng, cấp huyện là 500 triệu đồng và cấp tỉnh là 1 tỷ đồng. Điều này sẽ giúp “san sẻ” trách nhiệm và khối lượng công việc cho ba cấp nhằm tăng cường hiệu quả hoạt động.

Ba là, hoàn thiện quy định về hình thức xử phạt bổ sung và biện pháp khắc phục hậu quả đối với hành vi vi phạm pháp luật về môi trường trong hoạt động GTVT trong Nghị định số 45/2022/NĐ-CP. Cụ thể, các tác giả kiến nghị bổ sung hình thức xử phạt

bổ sung là tịch thu tang vật vi phạm hành chính, phương tiện được sử dụng để vi phạm quy định về tiếng ồn (ở đây có thể là xe máy, xe ô tô cá nhân...) vào quy định tại khoản 11 Điều 22 Nghị định số 45/2022-NĐ-CP. Đồng thời, bổ sung biện pháp buộc tiêu hủy phương tiện thực hiện hành vi gây ô nhiễm vào biện pháp khắc phục hậu quả tại khoản 12 Điều 22 Nghị định số 45/2022-NĐ-CP trong trường hợp phương tiện cũ gây tiếng ồn vượt quá tiêu chuẩn cho phép.

Thứ sáu, cần bổ sung thuật ngữ “suy thoái môi trường” vào quy định tại Điều 602 Bộ luật Dân sự năm 2015, cụ thể: *“Chủ thể làm ô nhiễm môi trường, suy thoái môi trường mà gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật, kể cả trường hợp chủ thể đó không có lỗi”*. Điều này nhằm đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ trong các văn bản pháp luật, từ đó dễ dàng trong việc thực thi pháp luật. Ngoài ra, cần có sự điều chỉnh về giới hạn mức bồi thường thiệt hại về môi trường nói chung và trong hoạt động GTVT nói riêng trong quy định của Luật BVMT năm 2020 theo hướng ngoại trừ các quy định khác có liên quan và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên có quy định khác. Cụ thể, khoản 2 Điều 130 Luật BVMT năm 2020 cần sửa đổi: *“Tổ chức, cá nhân gây thiệt hại về môi trường phải bồi thường toàn bộ thiệt hại do mình gây ra, đồng thời phải chi trả toàn bộ chi phí xác định thiệt hại và thực hiện thủ tục yêu cầu bồi thường thiệt hại theo quy định, trừ trường hợp pháp luật và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên có quy định khác”*.

Ngoài ra, cần tiếp tục nghiên cứu ban hành văn bản pháp luật quy định chi tiết, cụ

thể về BVMT trong hoạt động GTVT. Văn bản được ban hành sẽ bao gồm các nội dung chủ yếu như: Hướng dẫn chi tiết những vấn đề trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, xử lý vi phạm về môi trường, bổ sung các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật đối với các phương tiện giao thông, quy định về kiểm tra chất lượng định kỳ đối với xe máy... Văn bản này có thể kế thừa những quy định trong Thông tư cũ quy định về BVMT trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông như xác định được trách nhiệm của từng chủ thể trong từng giai đoạn thực hiện hoạt động phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Điều này sẽ giúp cá nhân, tổ chức, doanh nghiệp và địa phương đỡ lúng túng trong việc tuân thủ và thực thi các quy định pháp luật về bảo vệ môi trường trong hoạt động GTVT.

Kết luận

BVMT trong hoạt động GTVT là điều rất quan trọng và cần thiết, bởi điều này không chỉ góp phần đảm bảo sự phát triển bền vững mà còn có vai trò quan trọng bảo vệ quyền được sống trong môi trường trong lành của người dân. Để có thể thực hiện hiệu quả BVMT trong hoạt động GTVT thì việc tiếp tục nghiên cứu và hoàn thiện các quy định pháp luật về BVMT trong hoạt động GTVT là điều rất quan trọng, cấp thiết. Bởi điều này sẽ góp phần tạo hành lang pháp lý hoàn chỉnh cho việc BVMT trong hoạt động GTVT, là cơ sở pháp lý vững chắc cho hoạt động GTVT phát triển bền vững cũng như tạo ra điều kiện thuận lợi cho việc thiết lập các mối quan hệ hợp tác kinh tế quốc tế và BVMT trong hoạt động GTVT trong bối cảnh hiện nay.