

**PHÁP LUẬT LIÊN MINH CHÂU ÂU VÀ MỘT SỐ NƯỚC
Ở CHÂU ÂU VỀ KIỂM SOÁT NGUỒN ỒN GIAO THÔNG
- BÀI HỌC KINH NGHIỆM CHO VIỆT NAM**

**LEGISLATION OF THE EUROPEAN UNION
AND SOME EUROPEAN COUNTRIES ON TRAFFIC
NOISE CONTROL - LESSONS FOR VIETNAM**

NGUYỄN LƯU LAN PHƯƠNG*

Ngày nhận bài: 27/08/2018

Ngày phản biện: 04/09/2018

Ngày đăng bài: 15/09/2018

Tóm tắt

Cùng với quá trình đô thị hóa, ô nhiễm tiếng ồn ngày một tăng nhanh, trở thành mối nguy hiểm lớn đối với sức khỏe con người. Trong đó, ô nhiễm tiếng ồn do hoạt động giao thông được coi là nguồn ồn phổ biến nhất. Các phương tiện giao thông không chỉ tác động xấu lên môi trường không khí mà còn ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe con người qua tiếng ồn. Từ rất sớm, nhiều quốc gia trên thế giới đã có nhiều giải pháp được thiết lập nhằm giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn nói chung và nguồn ồn giao thông nói riêng, tiêu biểu là các quốc gia châu Âu. Do đó, nghiên cứu pháp luật các nước châu Âu trong nỗ lực giải quyết vấn đề về kiểm soát ô nhiễm tiếng ồn từ giao thông đóng vai trò là bài học kinh nghiệm quan trọng cho Việt Nam.

Từ khóa:

Ô nhiễm, tiếng ồn, giao thông, pháp luật châu Âu, Việt Nam.

Abstract:

Along with the urbanization process, noise pollution is rapidly increasing, becoming a major danger to human health. In particular, noise pollution caused by traffic activities is considered the most common source of noise. Vehicles are not only creating a bad impact on the air environment but also directly affect the human health through noise. At a very early stage, many countries around the world have developed solutions to reduce noise pollution in general and traffic noise in particular, typically European countries. Therefore, research on the law of European countries in an effort to solve the problem of controlling traffic noise pollution plays the role of an important lesson for Vietnam.

Keywords:

Pollution, noise, traffic, European law, Vietnam.

* CN., Giảng viên Khoa Luật Kinh tế, Trường Đại học Luật, Đại học Huế; Email: nguyentanlanphuong262@gmail.com

1. Ô nhiễm tiếng ồn và nguồn ồn giao thông

Tiếng ồn (*noise*) được bắt nguồn từ tiếng La tinh “*Nausea*” nghĩa là ồn ào - Đây là tập hợp những âm thanh tạp loạn với các tần số và cường độ âm khác nhau, gây cảm giác khó chịu cho người nghe¹. Ô nhiễm tiếng ồn (*Noise pollution hoặc noise disturbance*) là tiếng ồn trong môi trường vượt quá ngưỡng nhất định gây khó chịu cho người hoặc động vật. Mức độ ô nhiễm tiếng ồn được xác định bằng cường độ âm thanh (dBA).

Các nghiên cứu về cường độ âm thanh đã chỉ rõ, hơi thở của chúng ta phát ra âm thanh có cường độ 10 dBA, tiếng lá rơi là 20 dBA, tiếng nói chuyện bình thường là 30 dBA, tiếng máy giặt hoạt động là 50 dBA, động cơ xe hơi, xe máy là 55 - 80 dBA, tiếng ồn ngoài đường phố khoảng 70 dBA, công trường xây dựng hay tiếng còi inh ỏi tạo nên tiếng ồn ở mức 90 - 100 dBA, còn máy bay cất cánh thì tạo ra tiếng ồn lên tới 120 - 140 dBA... Khi tiếng ồn ở mức 50 dBA đã gây phiền; ở mức 55-80 dBA gây khó chịu, mệt mỏi; mức 90 dBA khiến người ta cảm thấy rất khó chịu; mức 100 dBA tiếng ồn đã ở mức nguy hiểm, gây nhức tai; vượt mức 130 dBA thì người nghe có cảm giác đau tai, có thể gây tổn thương tâm trí; khi cường độ âm thanh lên tới 160 - 170 dBA có thể gây điếc².

Các nguồn ồn chính bao gồm: Nguồn ồn giao thông (tiếng ồn từ nhiều phương tiện giao thông gây ra với nhiều tần số khác nhau, có thể từ động cơ, sự tiếp xúc với mặt đường, còi, hàng hóa trên phương tiện...); nguồn ồn xây dựng (tập hợp các tiếng ồn khác nhau trong việc sử dụng các phương tiện cơ giới phục vụ các công trình xây dựng, như tiếng máy khoan, đục, trộn bê-tông...); nguồn ồn công nghiệp (nguồn ồn xuất phát từ tiếng ồn của các hoạt động công nghiệp như từ máy móc hoạt động trong xí nghiệp, từ các hoạt động của công nhân...) và nguồn ồn sinh hoạt (nguồn ồn phát ra trong các hoạt động sinh hoạt hằng ngày của con người, như việc sử dụng các thiết bị thu phát âm thanh, tiếng chó sủa, tiếng cãi vã,... Trong các nguồn sinh ra tiếng ồn thì nguồn ồn giao thông đóng vai trò chủ yếu trong việc gây ra ô nhiễm tiếng ồn. Và nguồn ồn này đang có xu hướng gia tăng, tỷ lệ thuận với sự phát triển của các đô thị. Nguồn ồn giao thông thường tập trung chủ yếu ở các khu vực đông người như nhà ga, trường học, quảng trường, khu phố thương mại, các đô thị lớn,... và thường diễn ra vào các giờ cao điểm trong ngày như 7-8h, 11-12h, 17-18h.

2. Pháp luật về kiểm soát nguồn ồn giao thông ở châu Âu

Trong chính sách nâng cao mức độ bảo vệ sức khỏe của người dân và bảo vệ môi trường, từ năm 1993, Liên minh châu Âu đã có bước tiến đầu tiên về chống ô nhiễm tiếng ồn. Với việc thông qua chương trình hành động môi trường (*Environment Action Programme* -

¹ Lý thuyết xây dựng, Một số khái niệm - Nguồn gốc ô nhiễm tiếng ồn, <https://lythuyetxaydung.com/mot-so-khai-niem-nguon-goc-o-nhiem-tieng-on/> (truy cập ngày 3/9/2018).

² Giao Linh (2013), Hiểm họa từ tiếng ồn giao thông, http://nxbctqg.org.vn/index.php?option=com_content&view=article&id=3613:him-ha-t-ting-n-giao-thong&catid=112:tin-van-hoa-tu-tuong&Itemid=488 (truy cập ngày 30/8/2018).

EAP) lần thứ 5, lần đầu tiên Ủy ban châu Âu tuyên bố rằng: “*Không một cá nhân nào phải tiếp xúc với mức độ tiếng ồn gây nguy hiểm cho sức khỏe và chất lượng cuộc sống*”. Để cụ thể hóa lời tuyên bố đó, năm 1997 Liên minh châu Âu đã xây dựng đạo luật xanh “*Green Paper on Future Noise Policy*” với năm chương trình hành động bảo vệ chống tiếng ồn³, gồm:

(i) Kết hợp hài hòa các phương pháp đánh giá tiếng ồn và cách thức chia sẻ thông tin với nhau.

(ii) Giảm thiểu nguồn ồn giao thông đường bộ.

(iii) Giảm thiểu nguồn ồn giao thông đường sắt.

(iv) Giảm thiểu nguồn ồn giao thông đường hàng không.

(v) Thiết lập giới hạn tiếng ồn.

Năm 2002, Hội đồng Nghị viện châu Âu đã thông qua *Chi thị 2002/49/EC về đánh giá và quản lý tiếng ồn môi trường (END)*. Đây là công cụ chính của EU để xác định mức độ ô nhiễm tiếng ồn và thúc đẩy các hành động cần thiết ở các nước thành viên và ở cấp độ toàn khu vực châu Âu (EU). Công cụ này bổ túc cho những chỉ thị liên quan đến các nguồn ồn khác như chỉ thị 70/157/EEC của Hội đồng châu Âu ngày 6/2/1970, Chỉ thị 77/311/EEC của Hội đồng châu Âu ngày 29/3/1977, Chỉ thị 80/51/EEC của Hội đồng châu Âu ngày 30/6/1992... Mục đích chính của Chỉ thị là để xác định một phương pháp chung liên quan đến các chỉ số và các cách thức đánh giá tiếng ồn, cụ thể như bản đồ tiếng ồn phổ biến và công khai. END tập trung vào 3 vấn đề chính: i) Xác định sự phơi nhiễm tiếng ồn; ii) Cung cấp thông tin về tiếng ồn môi trường và những ảnh hưởng của nó cho người dân; iii) Thông qua các kế hoạch hành động của các quốc gia thành viên dựa trên bản đồ tiếng ồn để ngăn ngừa và giảm thiểu tiếng ồn môi trường.

Phạm vi áp dụng của Chỉ thị END là trong các khu vực công cộng như công viên, khu nhà ở hay những nơi yên tĩnh khác trong các thành phố, những vùng yên tĩnh thôn quê, vùng xung quanh trường học hay bệnh viện và tất cả những vùng cần được bảo vệ sự yên tĩnh...⁴

Để đạt được những mục tiêu này, các quốc gia thành viên xây dựng lộ trình lập “*Bản đồ tiếng ồn*” và “*Kế hoạch quản lý tiếng ồn*” 5 năm/lần trong các khu vực dân cư trên 100.000 dân, các con đường chính trên 3 triệu xe/năm, các đường sắt lớn hơn 30.000 đoàn tàu/năm và các sân bay trên 50.000 hành trình/năm. Trên cơ sở đó, các quốc gia sẽ cùng cập nhật và chia sẻ về các giải pháp khác nhau để giảm thiểu tiếng ồn.

Ví dụ, Hội đồng thành phố Paris, Pháp (Conseil de Paris) đã thực hiện các biện pháp riêng của mình trong việc nỗ lực để giảm nguồn ồn giao thông tại Paris, nơi có khoảng 200.000 người có rủi ro phải đối mặt với tiếng ồn có thể gây nguy hại cho sức khỏe. Trong số

³ EEA report No 10/2014, Noise in Europe 2014, Paper 7, page 6.

⁴ Article 2: Scope, The Environmental Noise Directive (END) (2002/49/EC).

các biện pháp được thực hiện từ năm 2015 đến năm 2020, thì có một số biện pháp như giảm giới hạn tốc độ ở một số đường xuống còn 30 km/giờ, giảm số lượng đường phố mà xe tải được phép đi và thêm chất liệu chống ồn trong nhựa đường dùng cho đường xá của hệ thống vòng đai Paris - Périphérique. Lốp phủ sẽ làm giảm khoảng 3 dB, tương đương với giảm 50% số lượng xe cộ di chuyển⁵.

Hay như dự án NordTyre, một dự án chung giữa các quốc gia Bắc Âu với mục đích chính là thiết lập các bằng chứng khoa học về sự kết nối tiếng ồn giữa lốp xe và mặt đường ở các nước Bắc Âu từ đó mà tìm ra được các giải pháp phù hợp với từng nước. Thông qua dự án, một số quốc gia Bắc Âu đã bắt đầu sửa chữa các mặt đường trong khu vực dễ gây tiếng ồn cao, nhằm giảm sự tiếp xúc giữa mặt đường và lốp xe làm phát ra nguồn ồn⁶.

Không dừng lại ở đó, các quốc gia châu Âu còn thắt chặt về các tiêu chuẩn phát ra tiếng ồn đối với các loại xe nhằm buộc các nhà sản xuất xe phải chế tạo ra những chiếc xe chạy êm hơn. Ủy ban châu Âu hiện đang có một số yêu cầu phát thải tiếng ồn xe mới bao gồm:

- Tiếng ồn xe cơ giới: Chỉ thị 540/2014.
- Tiêu chuẩn tiếng ồn của lốp xe: Quy định 661/2009 (sửa đổi năm 2016).
- Ghi nhãn lốp xe: Quy định 1222/2009 (sửa đổi năm 2012).
- Và một loạt các yêu cầu bổ sung cho các loại xe khác.

Trong nhiều năm, Ủy ban châu Âu hợp tác với các bên liên quan như Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô châu Âu (ACEA) để thiết lập các tiêu chuẩn này. Đáng chú ý, năm 2014, Ủy ban châu Âu đã áp dụng giới hạn tiếng ồn nhằm giảm nguồn ồn từ 3 - 4 dBA từ năm 2016 - 2026 cho xe ô tô chở khách, xe tải, xe buýt, xe khách và xe tải. Điển hình như xe có khối lượng dưới 2500kg được sản xuất sau 1.7.2016 chỉ được phát ra 72 dBA, nếu được sản xuất sau 1.7.2020 chỉ được phát ra 70 dBA, và kể từ sau 1.7.2024 thì loại xe nói trên chỉ được phát ra 69 dBA và Ủy ban cũng ước tính rằng, các biện pháp này sẽ giúp giảm tiếng ồn của xe xuống 25%⁷.

Ủy ban châu Âu cũng khuyến nghị các nước thành viên thắt chặt các tiêu chuẩn phát ra tiếng ồn của lốp xe và hệ thống ghi nhãn tiếng ồn trên sản phẩm để thông báo cho người tiêu dùng về những loại lốp gây ra tiếng ồn lớn nhất và bé nhất. Ví dụ, đối với loại lốp C1A (rộng ≤ 185 mm) thì giới hạn âm thanh là 70 dBA hoặc với loại lốp C1BA (chiều rộng nằm trong

⁵ Oliver Gee (2015), Paris bids to turn volume down in 'City of Noise', The local, <https://www.thelocal.fr/20150311/officials-to-turn-down-the-volume-on-paris> (truy cập ngày 3/9/2018).

⁶ Hans Bendtsen, Jakob Fryd, Jannicke Sjøvold, Rasmus Stahlfest Holck Skov (2018), NordTyre - the potential for noise reduction using less noisy tyres and road surfaces, Working Party on Noise - Session 68, Paper 2770, page 2765.

⁷ Regulation (EU) No 540/2014 of the European Parliament and of the Council of 16 April 2014 on the sound level of motor vehicles and of replacement silencing systems and amending Directive 2007/46/EC and repealing Directive 70/157/EEC, ANNEX III - Limit values.

khoảng 185 đến 215 mm) thì âm thanh tối đa được phép phát ra là 71 dBA⁸.

Các nhãn ghi giới hạn âm thanh này đã có mặt trên tất cả các loại lốp được bán ở châu Âu kể từ năm 2012. Điều này đóng góp quan trọng cho việc giảm tiếng ồn vì với tốc độ từ 30 - 50 km/h thì tỷ lệ tiếng ồn/đường lốp là nguồn gây tiếng ồn lớn nhất.

Theo số liệu thống kê của Cơ quan môi trường châu Âu (EEA), năm 2017 có khoảng 100 triệu người tiếp xúc với tiếng ồn vượt ngưỡng 55 dBA từ nguồn giao thông đường bộ, trong số đó, có 32 triệu người phải chịu mức độ ồn rất cao (trên 65 dB). Đường sắt là nguồn gây ô nhiễm tiếng ồn đứng thứ hai, với 19 triệu người phải tiếp xúc với cường độ tiếng ồn trên mức cho phép (55 dBA). Và cuối cùng là nguồn ồn từ máy bay với hơn 4,1 triệu người. Mặc dù ô nhiễm tiếng ồn ở châu Âu vẫn ở mức cao nhưng tại hội nghị lần thứ 7 của EAP, các nhà lập pháp vẫn tự tin sẽ cắt giảm được ô nhiễm tiếng ồn gần đạt ngưỡng yêu cầu của WHO vào năm 2020⁹.

3. Thực tiễn thi hành pháp luật về chống ô nhiễm nguồn ồn giao thông tại Việt Nam

Chống ô nhiễm tiếng ồn ở Việt Nam đã được đề cập từ rất sớm ngay trong Luật Bảo vệ môi trường (Luật Bảo vệ môi trường) đầu tiên năm 1993. Điều 28 Luật Bảo vệ môi trường 1993 quy định rằng: *“Tổ chức, cá nhân trong các hoạt động của mình không được gây tiếng ồn, độ rung động vượt quá giới hạn cho phép làm tổn hại sức khỏe và ảnh hưởng xấu đến sinh hoạt của nhân dân xung quanh”*. Với quy định này, cho thấy được pháp luật Việt Nam đã có sự quan tâm từ rất sớm tới yếu tố tiếng ồn - một phần của vấn đề ô nhiễm môi trường.

Kể từ thời kỳ công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước, các quy định về chống ô nhiễm tiếng ồn nói chung và ô nhiễm từ nguồn ồn giao thông dần được hoàn thiện cho đến hiện nay là Luật Bảo vệ môi trường 2014, Luật Giao thông đường bộ 2008. Bên cạnh đó, năm 2010, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiếng ồn gồm QCVN 26:2010/ BTNMT và TCVN 5949: 1998 đã được ban hành, nêu rất rõ về đối tượng, phạm vi, giới hạn tối đa cho phép của tiếng ồn.

Trong đó, ở quanh khu vực đặc biệt gồm cơ sở y tế, thư viện, nhà trẻ, trường học,... có giới hạn tối đa cho phép về tiếng ồn là 55 dBA trong thời gian từ 6 giờ đến 21 giờ và 45 dBA từ 21 giờ đến 6 giờ; khu vực thông thường, gồm khu dân cư, các nhà ở riêng lẻ nằm cách biệt hoặc liền kề, khách sạn, nhà nghỉ, cơ quan hành chính có giới hạn cho phép về tiếng ồn là 70 dBA trong khoảng 6 giờ đến 21 giờ và 55 dBA từ 21 giờ đến 6 giờ.

Mặc dù đã tồn tại một hệ thống pháp luật điều chỉnh về vấn đề ô nhiễm tiếng ồn nhưng trên thực tế, tình trạng ô nhiễm từ nguồn ồn giao thông vẫn đang tăng nhanh và lên đến mức báo động, nhất là ở các đô thị lớn. Nguồn ồn giao thông phát triển nhanh như vậy, một phần là

⁸ Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning type approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor, ANNEX II, PART C-Rolling noise requirements.

⁹ EA Briefing 01/2017, Managing exposure to noise in Europe, Paper 4, page 1.

do lượng phương tiện tham gia giao thông đang tăng chóng mặt với mật độ lưu thông ngày càng lớn.

Trong đó, đầu tiên phải nói đến là chất lượng của các phương tiện tham gia giao thông đường bộ. Do nhu cầu sử dụng phương tiện cá nhân lớn nhưng mức sống chưa cao nên hiện nay có khá nhiều người dân Việt lựa chọn sử dụng xe kém chất lượng hoặc đã quá cũ để tham gia lưu thông hàng ngày. Những phương tiện này không chỉ là tác nhân gây nên những tiếng ồn khó chịu mà còn xả khói đen, rò rỉ xăng dầu gây ô nhiễm không khí. Theo số liệu từ Cục Đăng kiểm Việt Nam, trong tổng số 188.796 lượt phương tiện cơ giới được kiểm định tháng 11/2013, số lượt không đạt tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường chiếm 17,62%¹⁰. Qua đó, có thể thấy tình trạng kỹ thuật xe có tác động rất lớn đến việc tạo nên tiếng ồn. Nếu xe thường xuyên được bảo dưỡng, tình trạng máy, thùng xe, khung xe chắc chắn, độ giảm xóc tốt thì tiếng ồn sẽ giảm.

Bên cạnh vấn đề chất lượng thì một nguyên nhân lớn gây ô nhiễm tiếng ồn ở Việt Nam là việc lạm dụng còi xe của những người tham gia giao thông. “*Văn hóa bấm còi*” của người Việt vẫn còn rất kém: đường đông - bấm còi; tắc đường - bấm còi; đi ngược chiều - bấm còi và nhiều trường hợp khác nữa. Chính vì vậy, khi lượng xe tham gia giao thông ngày càng tăng - theo số liệu thống kê từ Cục Đăng kiểm Việt Nam năm 2016, số lượng xe trong cả nước có hơn 2,7 triệu xe ô tô và gần 45 triệu mô tô¹¹ thì ô nhiễm tiếng ồn trong giao thông cũng tỷ lệ thuận tăng theo.

Nhận thức được hậu quả của việc người tham gia giao thông bị tác động rất lớn bởi ô nhiễm tiếng ồn, Luật Giao thông đường bộ 2008 cũng đã có nhiều quy định việc người điều khiển xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy không được sử dụng thiết bị âm thanh khi tham gia giao thông (Điểm c, Khoản 3, Điều 30 Luật Giao thông đường bộ năm 2008), cũng tại Nghị định 46/2016/NĐ-CP về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt thì hành vi bấm còi, rú ga liên tục; bấm còi hơi khi tham gia giao thông sẽ bị phạt tiền từ 600.000 - 800.000 đồng, trong trường hợp gây tai nạn giao thông do các hành vi trên thì người điều khiển phương tiện còn bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe từ 02 tháng đến 04 tháng. Hoặc hành vi bấm còi trong đô thị và khu đông dân cư trong thời gian từ 22 giờ đến 5 giờ sáng ngày hôm sau sẽ bị phạt tiền từ 100.000 - 200.000 đồng. Bên cạnh Luật Giao thông đường bộ thì pháp luật môi trường cũng đặt ra các hình thức xử lý đối với hành vi gây ô nhiễm tiếng ồn trên, cụ thể Nghị định 155/2016 của Chính phủ về xử phạt

¹⁰ Công thông tin điện tử Bộ Giao thông vận tải, Cục Đăng kiểm Việt Nam: Kiểm định được 188.796 lượt phương tiện trong tháng 11/2013, <http://www.mt.gov.vn/moitruong/quy-chuan-chat-luong/17112/cuc-dang-kiem-viet-nam--kiem-dinh-duoc-188-796-luot-phuong-tien-trong-thang-11-2013.aspx> (truy cập ngày 3/9/2018).

¹¹ Cao Duy Trường, Tạp chí Môi trường số chuyên đề I năm 2017, *Phần mềm ứng dụng GIS mô phỏng ô nhiễm tiếng ồn do giao thông*,

<http://tapchimoitruong.vn/pages/article.aspx?item=Ph%E1%BA%A7n-m%E1%BB%81m-%E1%BB%A9ng-d%E1%BB%A5ng-GIS-m%C3%B4-ph%E1%BB%8Fng-%C3%B4-nhi%E1%BB%85m-ti%E1%BA%BFng-%E1%BB%93n-do-giao-th%C3%B4ng-46468> (truy cập ngày 30/8/2018).

vi phạm hành chính trong lĩnh vực môi trường quy định số tiền xử phạt hành vi gây tiếng ồn vượt mức cho phép có thể lên đến 160 triệu đồng với mức tiếng ồn trên 40 dBA. Ngoài ra, đối tượng vi phạm có thể bị tịch thu giấy phép lái xe và kèm theo các biện pháp khắc phục hậu quả khác.

Dù tồn tại các quy định khá chặt chẽ về xử lý nguồn ồn giao thông nhưng thực tế việc xử lý hiện nay còn gặp nhiều trở ngại do đây là loại ô nhiễm vô hình và việc xử lý không dễ dàng như các loại ô nhiễm khác.

Thứ nhất, việc xác định được đâu là tiếng ồn, và mức độ tiếng ồn to hay nhỏ thì không khó khăn. Nhưng việc xác định mức độ tiếng ồn như thế nào được coi là vượt mức ồn tối đa cho phép tại các trục đường thì không phải là điều dễ dàng. Chúng ta cần có các phương tiện để giám sát tiếng ồn, ví dụ như đồng hồ đo cường độ tiếng ồn đặt công khai ở các khu vực công cộng chẳng hạn. Để từ đó, chúng ta có căn cứ xử phạt vi phạm, thực hiện có hiệu quả việc đẩy lùi vấn nạn ô nhiễm tiếng ồn đô thị hiện nay.

Thứ hai, việc thu thập bằng chứng để xử lý vi phạm tiếng ồn giao thông cũng là một vấn đề nan giải. Chúng ta rất khó có thể “*bắt tận tay*” những vi phạm này vì không thể biết được lúc nào họ bóp còi hơi hoặc gây tiếng ồn, ngoài ra các phương tiện giao thông thường xuyên di chuyển sẽ rất khó để nắm bắt xử lý.

Thứ ba, thực tế đã chứng minh là nguồn ồn giao thông tăng mạnh vào các giờ cao điểm và ở các thành phố lớn nơi tập trung dân cư. Cụ thể, ở thủ đô Hà Nội, theo nghiên cứu của Viện Sức khỏe nghề nghiệp và Môi trường (Bộ Y tế) năm 2017, ở 12 đường và nút giao thông chính, tiếng ồn trung bình vào ban ngày là 77,8 - 78,1 dBA, vượt tiêu chuẩn cho phép từ 7,8 - 8,1 dBA, tiếng ồn tương đương trung bình vào ban đêm là 65,3 - 75,7 dBA (vượt tiêu chuẩn từ 10 - 20 dBA).¹² Còn ở thành phố Hồ Chí Minh, số liệu từ Trung tâm Quan trắc tài nguyên và môi trường thành phố Hồ Chí Minh đo tháng 5/2017 cho thấy các trục đường chính và ở các giao lộ có cầu vượt với số lượng xe lưu thông đông đúc đều vượt ngưỡng tiêu chuẩn tiếng ồn như giao lộ ngã tư An Sương (quận 12, huyện Hóc Môn) 80.2 - 83.5 dBA, ngã sáu Gò Vấp (quận Gò Vấp) 76.3 - 80.3 dBA, vòng xoay Điện Biên Phủ (quận 1) 72.5 - 80.6 dBA...¹³. Từ những số liệu này cho thấy, việc phân luồng giao thông ở Việt Nam vẫn chưa hợp lý, do đó mà dẫn đến việc ùn tắc giao thông và gây ô nhiễm tiếng ồn trong một số khung giờ nhất định.

4. Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam từ pháp luật châu Âu về kiểm soát nguồn ồn giao thông

Từ một số chính sách giảm thiểu nguồn ồn giao thông ở châu Âu, chúng ta có thể thấy rõ pháp luật châu Âu chú trọng “*phòng bệnh*” hơn là “*chữa bệnh*”, nghĩa là các quốc gia

¹² Công an Đà Nẵng online, 15 triệu người Việt phải tiếp xúc với tiếng ồn vượt mức cho phép, http://cadvn.com.vn/news/119_169464_15-trie-u-nguoi-i-vie-t-pha-i-tie-p-xu-c-vo-i-tie-ng-o-n-vuo-t-mu-c-cho-phe-p.aspx (truy cập 3/9/2018).

¹³ Xã luận, Báo động đo ô nhiễm tiếng ồn, <http://www.xaluan.com/modules.php?Name=News&file=article&sid=1831614> (truy cập 3/9/2018).

châu Âu kiểm soát mạnh về đầu vào của nguồn ồn giao thông thay vì áp dụng nhiều chế tài xử phạt. Trong khi ở Việt Nam thì ngược lại, luật pháp lại tập trung phần lớn vào các biện pháp xử phạt hành chính với mức xử phạt không lớn nên các biện pháp này thường không có nhiều tính răn đe.

Từ những phân tích trên, các nhà lập pháp của chúng ta nên thay đổi cách tiếp cận vào nguồn gây ô nhiễm tiếng ồn giao thông hơn là các biện pháp xử phạt chẳng?

Chúng ta nên xây dựng một bản đồ tiếng ồn thống nhất trên cả nước, không giống như hiện nay, các bản đồ tiếng ồn chỉ được một số tổ chức xây dựng với tư cách cá nhân tại một số thành phố lớn. Việc xây dựng một bản đồ tiếng ồn thống nhất ở Việt Nam có ý nghĩa đặc biệt quan trọng.

Thứ nhất, đây sẽ là cơ sở để các nhà chính sách có thể nghiên cứu và áp dụng các giải pháp phù hợp tùy vào từng tỉnh thành. Ví dụ, nhà nước lắp thêm các rào chắn cản tiếng ồn ở các tuyến đường quốc lộ 1A nơi phương tiện giao thông lưu thông nhiều.

Thứ hai, bản đồ là cơ sở để quy hoạch tổ chức lại các tuyến đường giao thông hợp lý, không những giảm ùn tắc giao thông mà cũng giảm luôn cường độ tiếng ồn trong các khung giờ cao điểm, đồng thời là cơ sở để tăng cường thiết lập hệ thống phương tiện công cộng, cắt giảm phương tiện cá nhân ở một số khu vực.

Thứ ba, với ngân sách nhà nước còn nhiều hạn chế, thông qua bản đồ tiếng ồn có thể xác định những khu vực giao thông nào thường xuyên vượt ngưỡng âm thanh cho phép. Nhờ vậy, chúng ta có thể kịp thời lắp đặt các bộ cảm biến âm thanh tích hợp trong camera phục vụ cho việc tiến hành phạt nguội các hành vi vi phạm.

Bên cạnh đó, giám sát chặt chẽ các bộ phận có thể gây ra nguồn ồn trên các loại phương tiện trong quá trình sản xuất. Thực tế hiện nay, Việt Nam đã có nhiều nhà máy sản xuất xe cơ giới nhưng chủ yếu chỉ là lắp ráp còn các bộ phận đều được nhập khẩu. Chính phủ nên siết chặt tiêu chuẩn kỹ thuật của các bộ phận được nhập khẩu vào nước ta theo các tiêu chuẩn đảm bảo phát tiếng ồn quốc tế. Bên cạnh đó, đối với các phương tiện đã được phép lưu thông cũng phải tăng cường quá trình kiểm duyệt chất lượng thông qua hoạt động đăng kiểm phương tiện cơ giới, cấm hoạt động các phương tiện không đáp ứng tiêu chuẩn về tiếng ồn.

5. Kết luận

Kiểm soát tiếng ồn và nguồn ồn giao thông nói chung là một vấn đề hoàn toàn có khả năng thực hiện được trong giới hạn quản lý nhà nước về ô nhiễm tiếng ồn. Việc nắm bắt rõ và nhìn nhận thực tế vào những khó khăn, thách thức trong quá trình thực thi pháp luật về chống ô nhiễm tiếng ồn tại Việt Nam sẽ tạo cơ sở thực tiễn vững chắc, đồng thời cùng với các vấn đề lý luận mang tính nền tảng sẽ giúp thiết lập các giải pháp khắc phục vấn đề hiệu quả.

Trong quá trình nhìn nhận tính hiệu quả của pháp luật các nước châu Âu về vấn đề kiểm soát ô nhiễm tiếng ồn nói chung và nguồn ồn giao thông nói riêng, việc học hỏi phải đi cùng với yêu cầu chọn lọc áp dụng, sao cho phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội tại Việt Nam, tránh việc áp dụng toàn bộ, làm triệt tiêu hiệu quả thực thi pháp luật trên thực tế.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. The Environmental Noise Directive (END) (2002/49/EC).
2. Green Paper on Future Noise Policy (1997), Commission of the European Communities.
3. Regulation (EU) No 540/2014 of the European Parliament and of the Council of 16 April 2014 on the sound level of motor vehicles and of replacement silencing systems and amending Directive 2007/46/EC and repealing Directive 70/157/EEC.
4. Regulation (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning type approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor.
5. EA Briefing 01/2017, Managing exposure to noise in Europe.
6. EEA report No 10/2014, Noise in Europe 2014.