



KIỂM SOÁT KHÍ THẢI PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG: Góc nhìn đa chiều trong xây dựng chính sách

TS. CHU MẠNH HÙNG

Thời gian gần đây, các nội dung liên quan đến quy định, lộ trình áp dụng Quy chuẩn khí thải phương tiện và kiểm soát khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành... được nhận định là giải pháp quan trọng nhằm giải quyết tình trạng ô nhiễm bụi mịn tại các thành phố lớn hiện nay. Tuy nhiên, trước khi đưa ra một chính sách có tác động kinh tế - xã hội về kiểm soát khí thải xe máy, cần có sự khảo sát, đánh giá ở nhiều khía cạnh trước khi ban hành đảm bảo tính khả thi, đáp ứng yêu cầu thực tiễn. Thông qua bài báo, tác giả chia sẻ góc nhìn về chủ trương, giải pháp thực hiện kiểm soát khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành ở Việt Nam.

Hiện nay, việc tìm lời giải cho bài toán ô nhiễm không khí (ÔNKK) và thực hiện các biện pháp nhằm cải thiện chất lượng môi trường tại những đô thị lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và một số khu vực lõi đô thị là xu hướng tất yếu, phù hợp với sự phát triển của nền kinh tế - xã hội. Mới đây, Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã công bố, tổ chức lấy ý kiến Dự thảo Quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải ô tô lưu hành tại Việt Nam. Một trong những điểm đáng chú ý là quy chuẩn khí thải mới sẽ được áp dụng trên toàn quốc, trong đó TP. Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đi đầu với lộ trình khắt khe hơn. Quy chuẩn được chia thành 5 mức (tương đương tiêu chuẩn Euro), trong đó mức 5 là nghiêm ngặt nhất; những ô tô sản xuất từ năm 2022 sẽ áp dụng mức 4 kể từ năm 2026. Riêng các xe đăng ký tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh sẽ phải đáp ứng mức 5 từ năm 2027, trong khi các tỉnh, thành khác sẽ áp dụng từ năm 2028. Đối với ô tô sản xuất từ năm 2017, tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh sẽ áp dụng mức 4 từ năm 2026, còn những tỉnh thành khác chỉ yêu cầu mức 3 từ cùng thời điểm. Khi quy định mới có hiệu lực, Điều 4 của Quyết định số 16/2019/QĐ-TTg liên quan đến quy định khí thải sẽ chính thức bị bãi bỏ. Tuy vậy, việc áp dụng tiêu chuẩn mức 4 từ năm 2026 với những xe sản xuất từ năm 2017 cần được đánh giá thấu đáo, bởi nếu áp dụng tiêu chuẩn này, rất nhiều xe ô tô sẽ không thể sử dụng.

Trước tiên, kinh nghiệm của các nước trên thế giới cho thấy, kiểm soát khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành thường có lộ trình dài hạn, cần được đánh giá kỹ lưỡng, trên cơ sở dự báo tiềm năng gây ÔNKK của từng nhóm phương tiện, có cơ sở khoa học và thực tiễn, không phải đến khi gây ô nhiễm môi trường mới đưa ra giải pháp kiểm soát khí thải. Về lộ

trình đưa ra cũng phù hợp để mọi người dân đều có thể thực hiện được, không tạo khó khăn và gây xáo trộn xã hội do việc kiểm soát khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành gây nên. Đối với một số nước phát triển, còn có chính sách hỗ trợ chuyển đổi thay thế phương tiện cũ nát, tạo thuận lợi cho người dân trong việc tuân thủ các mức tiêu chuẩn khí thải.

Thứ hai, cần đánh giá đóng góp của việc kiểm soát khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành trong bài toán tìm lời giải cho vấn nạn ÔNKK, đặc biệt là bụi mịn $PM_{2.5}$ đang được coi là vấn đề cấp bách. Năm 2022, Ngân hàng Thế giới (WB) công bố Báo cáo kết quả nghiên cứu “Không khí sạch cho Hà Nội - Những biện pháp khả thi”, trong đó, nhóm nghiên cứu của WB đã thực hiện kiểm kê nguồn phát thải $PM_{2.5}$ và chỉ ra các nguồn phát thải $PM_{2.5}$ chính tại Hà Nội, Bắc Ninh, Hưng Yên. Kết quả kiểm kê cho thấy, tại các khu vực khác nhau, tỷ lệ đóng góp của từng lĩnh vực đến chỉ số ô nhiễm bụi mịn $PM_{2.5}$ cũng có sự khác nhau, cụ thể: Tại Hà Nội, kết quả kiểm kê cho thấy, nguồn $PM_{2.5}$ quan trọng nhất là hoạt động công nghiệp (29%); đốt rơm rạ ngoài trời (26%); bụi đường (23%); giao thông vận tải (chủ yếu trên đường bộ, chiếm 15%); còn lại là hoạt động đốt rác thải từ hộ gia đình và doanh nghiệp nhỏ. Tương tự, tại Bắc Ninh, nguồn $PM_{2.5}$ lớn nhất là các làng nghề thủ công (29%); đốt phụ phẩm nông nghiệp ngoài trời (29%); đốt rác thải từ khu dân cư/thương mại (17%); bụi đường (16%); cảng, giao thông (7%). Ở Hưng Yên, nguồn $PM_{2.5}$ lớn nhất do đốt phụ phẩm nông nghiệp (32%), tiếp đến là đốt rác ở các khu dân cư/thương mại, bụi đường và hoạt động công nghiệp (mỗi hoạt động chiếm khoảng 20%); giao thông vận tải (7%).

Có thể thấy, nguồn gây ô nhiễm bụi mịn $PM_{2.5}$ từ hoạt động giao thông vận tải tại các thành phố lớn chiếm tỷ trọng không lớn (15%). Vì vậy, việc kiểm soát khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành nếu được giải quyết triệt để cũng chưa thể giải quyết được tận gốc vấn đề ô nhiễm bụi mịn đang diễn ra. Mặt khác, chủ trương đưa ra hiện nay là đẩy nhanh tiến độ kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành, đây cũng là vấn đề cần cân nhắc. Về mặt nguyên lý, xe mô tô, xe gắn máy chủ yếu sử dụng động cơ xăng, nếu người dân thực hiện chế độ bảo hành, bảo dưỡng đầy đủ, xe không quá cũ nát thì việc phát thải bụi $PM_{2.5}$ từ động cơ là không đáng kể, không cần kiểm soát. Dự thảo Quy chuẩn khí thải xe mô tô, xe gắn máy cũng



Kiểm soát khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành cần có lộ trình dài hạn và được đánh giá kỹ lưỡng

chỉ kiểm soát các chỉ số CO, HC chứ không kiểm soát chỉ số bụi mịn phát sinh từ động cơ, do đó, để giải quyết vấn đề ô nhiễm bụi mịn $PM_{2.5}$, cần có giải pháp tổng thể về kiểm soát khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành và kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy cũng được coi là một giải pháp. Tuy nhiên, đây chưa chắc là giải pháp cứu cánh để giảm ngay vấn nạn ÔNKK tại những thành phố lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, bởi kiểm soát khí thải cần được nghiên cứu kỹ lưỡng, đặt ra lộ trình, bước đi phù hợp.

Thứ ba, cần đề cập tại sao xe mô tô, xe gắn máy ở Việt Nam quá nhiều, khó kiểm soát lại trở thành nguyên nhân góp phần gây ra tình trạng ÔNKK. Ngoài các yếu tố như tập quán, thói quen, thị hiếu của người dân... phải kể đến khía cạnh công tác quản lý nhà nước. Việc phát triển quá nhiều về số lượng xe mô tô, xe gắn máy ở nước ta là hệ quả từ các thành phố nói chung, chưa có sự quan tâm đúng mức đến giao thông công cộng, quy hoạch đô thị, người dân phải tự tìm kiếm phương tiện đi lại để phục vụ đời sống dân sinh và một trong những phương tiện tối ưu nhất tính đến thời điểm hiện tại vẫn là xe mô tô, xe gắn máy. Chưa kể, các xe mô tô, xe gắn máy gây ô nhiễm thường là xe hết niên hạn sử dụng, do người nghèo, người có hoàn cảnh khó khăn sử dụng, như là sinh kế của họ. Thực tế này cho thấy, kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy cần kết hợp với phát triển phương tiện vận tải công cộng, đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân; việc đặt ra lộ trình không nên quá khắt khe, vội vàng, đặc biệt, cần có giải pháp hỗ trợ đối tượng người nghèo, người có hoàn cảnh khó khăn trong lộ trình thực hiện thay thế phương tiện cũ, nát,

nhằm bảo đảm an sinh xã hội.

Thứ tư, kiểm soát khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành, nhất là đối với xe mô tô, xe gắn máy cần được đánh giá kỹ lưỡng về mặt lợi ích xã hội. Thực tế, hoạt động này cần đầu tư xã hội rất lớn, từ hệ thống quản lý phục vụ kiểm soát khí thải; hệ thống cơ sở kiểm định đáp ứng nhu cầu kiểm định, đến việc đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm. Sơ bộ nhận định, để đầu tư hệ thống này đáp ứng yêu cầu kiểm định khoảng 70 triệu xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành hiện nay là vấn đề lớn. Chưa kể đến chi phí người dân phải chi trả cho liệt tuân thủ (chi phí kiểm định; bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện; thời gian thực hiện việc kiểm định)... Do đó, cần có khái toán tổng hợp, so sánh dự báo lợi ích xã hội từ việc kiểm định khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành, trường hợp đánh giá chi phí triển khai, tuân thủ chính sách lớn hơn lợi ích xã hội mà nó đem lại, cần cân nhắc theo hướng khác.

Trên đây là góc nhìn của tác giả về thực hiện kiểm soát khí thải phương tiện giao thông đang lưu hành để các nhà quản lý cân nhắc trong quá trình xây dựng, ban hành chính sách theo Nghị quyết số 66-NQ/TW của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật, đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới. Với quan điểm chỉ đạo xây dựng pháp luật phải bám sát thực tiễn, “đứng trên mảnh đất thực tiễn của Việt Nam”, hy vọng bài viết góp ích trong tiến trình xây dựng chính sách, hướng tới một hệ thống giao thông vận tải bền vững, góp phần giải quyết bài toán ÔNKK trong bối cảnh hiện nay ■