

CHƯƠNG 5

NHỮNG KẾT QUẢ VÀ HẠN CHẾ TRONG QUẢN LÝ MÔI TRƯỜNG KHÔNG KHÍ

5.1. NHỮNG KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC

5.1.1. Tiếp tục hoàn thiện hành lang pháp lý và cơ cấu tổ chức về bảo vệ môi trường không khí

Tiếp tục hoàn thiện hành lang pháp lý về BVMT không khí

Trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật hiện hành, từ Luật, cho đến các Nghị định và các văn bản hướng dẫn đều có những nội dung quy định về bảo vệ và kiểm soát ô nhiễm môi trường không khí.

Luật Bảo vệ môi trường 2005 và các văn bản dưới Luật đều yêu cầu các dự án phải thực hiện ĐTM, báo cáo giám sát môi trường nói chung, môi trường không khí nói riêng. Đối với ĐTM, đã có những hướng dẫn kỹ thuật, chi tiết đối với công tác ĐTM của một số ngành cụ thể như xi măng, thép... là những ngành có lượng khí, bụi thải phát tán vào môi trường lớn. Qua đó, góp phần tăng cường kiểm soát ô nhiễm môi trường không khí.

Các văn bản dưới Luật quy định về BVMT cũng đã đề cập đến kiểm soát và bảo vệ không khí của các khu kinh tế, khu công nghệ cao, khu công nghiệp, cụm công nghiệp và làng nghề, trong đó, có quy định đối với hoạt động quan trắc, giám sát khí thải.

Cùng với đó, các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đã được xây dựng và ban hành, đặc biệt là quy chuẩn cho một số ngành đặc thù: các ngưỡng của quy chuẩn đã được những điều chỉnh cho phù hợp với điều kiện thực tế và tương đồng với các tiêu chuẩn, quy chuẩn của quốc tế.

Hệ thống tổ chức quản lý nhà nước về môi trường không khí đã đi vào hoạt động ổn định

Hệ thống tổ chức quản lý nhà nước đã được hình thành và đi vào hoạt động ổn định nhiều năm nay từ cấp trung ương đến địa phương, trong đó bao gồm cả tổ chức quản lý môi trường không khí. Cơ cấu tổ chức quản lý đã có sự phân công trách nhiệm giữa các Bộ, ngành và địa phương. Theo đó, Bộ TN&MT đã phát huy vai trò là cơ quan đầu mối quản lý các vấn đề liên quan đến BVMT không khí; xây dựng và trình Chính phủ ban hành các Chiến lược, văn bản quy phạm pháp luật về BVMT, trong đó có BVMT không khí. Bộ cũng đã thực hiện vai trò đầu mối, phối hợp với các Bộ, ngành khác xây dựng và triển khai các đề án, chương trình khắc phục ô nhiễm và cải thiện môi trường, Kế hoạch hành động quốc gia về kiểm soát ô nhiễm không khí; phối hợp với một số ngành ban hành các tiêu chuẩn thải (giao thông, xây dựng); phối hợp với các Bộ, ngành đẩy mạnh việc triển khai các chiến lược, chương trình: kinh tế xanh, sản xuất sạch hơn, sản xuất và tiêu thụ bền vững...; tổ chức các chương trình thanh tra, kiểm tra công tác BVMT của các chủ nguồn thải...



Khung 5.1. Xếp loại ô nhiễm môi trường không khí Việt Nam theo chỉ số EPI

Năm 2012, tại Diễn đàn kinh tế thế giới Davos, một nhóm các nhà khoa học thuộc Đại học Yale và Columbia của Mỹ đã công bố Báo cáo về chỉ số năng lực môi trường (EPI - Environmental Performance Index) nhằm đánh giá nỗ lực của các quốc gia trên thế giới trong công tác bảo vệ môi trường. Theo đó, đánh giá về chỉ số tổng hợp năng lực môi trường, Việt Nam xếp hạng 79/132 quốc gia, thuộc nhóm nước có năng lực quản lý trung bình (tương đương với các quốc gia đang phát triển khác). Đánh giá xếp hạng về xu hướng cải thiện năng lực quản lý môi trường, Việt Nam xếp hạng 73/132, ở mức trung bình, thuộc nhóm các quốc gia có những cải thiện nhỏ về năng lực thực thi quản lý môi trường.

Tuy nhiên, cũng theo báo cáo nêu trên, đánh giá về chất lượng không khí ảnh hưởng đến sức khỏe, Việt Nam xếp hạng 123/132 quốc gia, nằm trong nhóm quốc gia có môi trường không khí bị ô nhiễm nặng. Mặc dù phương pháp tính toán của nhóm nghiên cứu còn cần được nghiên cứu kỹ hơn, các số liệu đầu vào để tính toán cần được kiểm chứng, xác thực nhưng những kết quả đánh giá theo Chỉ số năng lực môi trường và các chỉ số của Việt Nam vẫn là một tài liệu tham khảo hữu ích để Việt Nam nhìn nhận các vấn đề môi trường quốc gia trên bình diện quốc tế.

Nguồn: Tổng cục Môi trường, 2013

tải nhằm kiểm soát và khắc phục vấn đề ô nhiễm môi trường không khí từ hoạt động giao thông đã được triển khai và đạt được những kết quả tích cực.

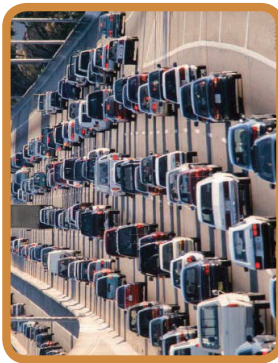
Thắt chặt quy chuẩn khí thải nhằm quản lý và kiểm soát khí thải từ các phương tiện giao thông đường bộ

Nước ta đã áp dụng tiêu chuẩn khí thải Euro 2 đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ theo Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg¹. Theo đó, hàng loạt các hoạt động đã được triển khai theo lộ trình gồm: áp dụng tiêu chuẩn khí thải Euro 2 đối với xe cơ giới sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới kể từ 1/7/2007; thắt chặt mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu đã qua sử dụng và xe cơ giới đang lưu hành trên cả nước từ 7/2008; tăng cường kiểm soát khí thải lưu động trên đường; xây dựng mạng lưới 105 trạm kiểm định xe ô tô trên cả nước; xây dựng Trung tâm thử nghiệm khí thải phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (NETC) để thử nghiệm khí thải phục vụ phê duyệt cho

1 - Quyết định số 249/2005/QĐ-TTg ngày 10/10/2005 của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

phương tiện. Chính phủ cũng đã ban hành lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải theo tiêu chuẩn EURO 3, 4, 5 đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, các loại xe mô tô 2 bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới sẽ phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức Euro 3 từ năm 2017; các loại xe ô tô sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức Euro 4 từ năm 2017, mức Euro 5 từ năm 2022.

Trong giai đoạn 2008 – 2012, hàng năm, Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp với các địa phương tổ chức các đoàn kiểm tra liên ngành, sử dụng thiết bị kiểm tra di động để kiểm tra các xe đang hoạt động theo nhiều đợt, lựa chọn xe có dấu hiệu vi phạm về môi trường hoặc vi phạm về an toàn để kiểm tra. Kết quả từ chương trình cũng đã phát hiện được những xe không đảm bảo điều kiện và yếu cầu khác phục.



Trong hai năm 2011 - 2012, Thủ tướng Chính phủ cũng đã phê duyệt cho ngành GTVT các Đề án về: Kiểm soát khí thải mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông tại các tỉnh, thành phố lớn; Lộ trình áp dụng khí thải theo tiêu chuẩn EURO 3, 4, 5 đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ². Hiện nay, các đề án, chương trình nói trên vẫn đang tiếp tục được triển khai đảm bảo theo đúng lộ trình đặt ra.

Tăng cường chất lượng phương tiện giao thông công cộng, thử nghiệm sử dụng nhiên liệu sạch cho phương tiện giao thông tại một số đô thị và sử dụng phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Trong thời gian gần đây, tại một số tỉnh, thành phố đã chú trọng tới việc thay mới và tăng cường hệ thống giao thông công cộng cả về quy mô và chất lượng phương tiện. Điển hình như tỉnh Bắc Ninh đã lắp và đang triển khai thực hiện Đề án đầu tư mới thay thế các xe buýt đã hết thời gian khấu hao (sau 6 năm sử dụng) để hạn chế ô nhiễm về tiếng ồn, khí thải; tỉnh Quảng Nam đang triển khai thực hiện đúng theo lộ trình Quy hoạch phát triển vận tải khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2010 – 2020... tại 02 đô thị lớn là Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh, cũng đang triển khai các dự án xây dựng tàu điện, xe điện trên cao.

Cùng với đó là việc thử nghiệm đưa vào sử dụng các nguồn nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường như LPG,

1 - Quyết định số 909/QĐ-TTg ngày 17/6/2010 về việc phê duyệt Đề án kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông tại các tỉnh, thành phố.

2 - 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.