

Chính phủ đề xuất luật hóa vùng phát thải thấp và siết kiểm soát phương tiện dùng nhiên liệu hóa thạch

10:38 24/10/2026

Sáng 24/10, thay mặt Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Tư pháp Hoàng Thanh Tùng đã trình Quốc hội dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Bảo vệ môi trường. Điểm nhấn đáng chú ý trong lần sửa đổi này là đề xuất đưa khái niệm vùng phát thải thấp vào luật, thiết lập hành lang pháp lý để ưu tiên kiểm soát các phương tiện giao thông phát thải cao và sử dụng nhiên liệu hóa thạch, song song với việc gắn chặt nhiệm vụ này cùng hạ tầng giao thông công cộng và các chính sách hỗ trợ chuyển đổi xe.



Ưu tiên kiểm soát xe xăng, dầu trong vùng phát thải thấp

Theo nội dung tờ trình, vùng phát thải thấp được xác định là khu vực được khoanh vùng nhằm áp dụng các biện pháp giảm thiểu khí thải độc hại, chủ yếu xuất phát từ hoạt động của phương tiện giao thông, qua đó cải thiện chất lượng bầu không khí và bảo vệ sức khỏe người dân. Tại Điều 65 dự thảo luật, các

nguyên tắc thiết lập và vận hành vùng này được đặt trong mối tương quan chặt chẽ với quy hoạch đô thị, phương án tổ chức luồng tuyến giao thông cũng như năng lực đáp ứng thực tế của hệ thống xe công cộng. Nhóm phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch như xăng dầu và xe có mức phát thải lớn sẽ là đối tượng trọng tâm đưa vào diện điều tiết.

Dù định hình khung chính sách quản lý nguồn thải từ phương tiện, ban soạn thảo chưa ấn định mốc thời gian áp dụng bắt buộc, phạm vi địa bàn cụ thể hay các biện pháp hạn chế riêng biệt cho từng dòng xe. Dự thảo luật giao Chính phủ ban hành bộ tiêu chí thiết lập cũng như quy chế quản lý phát thải chi tiết, đồng thời nhấn mạnh việc kiểm soát phải tuân thủ lộ trình từng bước, bảo đảm tính khả thi, công khai, minh bạch nhằm hạn chế tối đa các tác động tiêu cực đến hoạt động sản xuất, kinh doanh và đời sống sinh hoạt của người dân.

Đi liền với giải pháp hạn chế phát thải, dự thảo luật quy định việc thiết lập vùng phát thải thấp bắt buộc phải đi cùng các chính sách thúc đẩy giao thông xanh. Theo đó, Chính phủ sẽ chịu trách nhiệm ban hành các cơ chế ưu đãi, khuyến khích đầu tư phát triển phương tiện giao thông công cộng, xe sử dụng năng lượng tái tạo, xe tiêu hao ít nhiên liệu hoặc không phát thải. Đồng thời, các chính sách hỗ trợ người dân chuyển đổi từ phương tiện chạy bằng nhiên liệu hóa thạch sang các dòng xe thân thiện với môi trường cũng sẽ được xây dựng, dù mức hỗ trợ tài chính hay đối tượng thụ hưởng cụ thể chưa được ấn định chi tiết trong văn bản lần này.

Bên cạnh bài toán giao thông, việc sửa đổi luật còn mở rộng sang cơ chế dự báo ô nhiễm, kiểm kê khí thải và chuyển dần phương thức quản lý sang quản trị dựa trên dữ liệu cùng mức độ rủi ro. Đối với lĩnh vực xây dựng đô thị, dự thảo bổ sung yêu cầu giám sát bụi liên tục tại các công trình, trong đó quy mô công trình bắt buộc áp dụng và giải pháp kỹ thuật ngăn chặn bụi phát tán từ hoạt động thi công, phá dỡ sẽ do Chính phủ hướng dẫn cụ thể.

Đánh giá về dự thảo, Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường bày tỏ sự đồng thuận với việc sửa luật nhằm đáp ứng mục tiêu phát triển kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn và phát thải carbon thấp. Liên quan đến quy định mới gắn trách nhiệm của chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đối với các vấn đề ô nhiễm môi trường trên địa bàn, cơ quan thẩm tra đề nghị rà soát kỹ lưỡng để tránh quy định trách nhiệm quá rộng, bảo đảm tính công bằng và cá nhân hóa trách nhiệm một cách thực chất. Đi cùng với việc phân cấp quản lý cho địa phương, cơ quan thẩm tra nhấn mạnh Trung ương cần duy trì cơ chế giám sát thường xuyên, đưa ra giải pháp quản lý thay thế và nâng cao năng lực hậu kiểm nhằm ngăn chặn nguy cơ buông lỏng quản lý môi trường.

