**Dự thảo Luật Đường bộ: Cần bổ sung quy định liên quan đến lĩnh vực môi trường và biến đổi khí hậu**

## Sáng 24/11, phát biểu tại hội trường về dự thảo Luật Đường bộ, đại biểu Quốc hội Nguyễn Tuấn Anh - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Long An đề nghị Cơ quan soạn thảo tiếp tục nghiên cứu, rà soát quy định của pháp luật có liên quan và lồng ghép các nội dung về bảo vệ môi trường (BVMT), ứng phó với biến đổi khí hậu vào dự thảo Luật để góp phần thực hiện thành công mục tiêu của Việt Nam về phát triển bền vững, giảm phát thải khí nhà kính trong thời gian tới.

**Thiếu quy định liên quan đến lĩnh vực môi trường và biến đổi khí hậu**

Đánh giá hồ sơ dự án Luật và báo cáo thẩm tra đã được chuẩn bị công phu, nghiêm túc, đồng thời bày tỏ nhất trí về sự cần thiết ban hành dự án Luật Đường bộ, nhưng đại biểu Nguyễn Tuấn Anh cho rằng, dự thảo Luật Đường bộ hiện đang thiếu quy định liên quan đến lĩnh vực môi trường và biến đổi khi hậu (trong ngành giao thông vận tải).

"Việc chưa quy định nội dung nêu trên là không đồng bộ với pháp luật BVMT, cũng như không bảo đảm thực hiện được cam kết của Chính phủ Việt Nam tại Công ước khung của Liên Hợp Quốc về biến đổi khí hậu và Quyết định số 876/QĐ-TTg năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ" - đại biểu Nguyễn Tuấn Anh nhấn mạnh.

Về chính sách phát triển đường bộ, khoản 3, Điều 5 dự thảo Luật quy định về chính sách phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ, giao thông thông minh, ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng…Tuy nhiên, chưa đề cập đến các chính sách phát triển phương tiện giao thông và hạ tầng giao thông đường bộ phù hợp với định hướng giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải. Chẳng hạn như: Chính sách khuyến khích, ưu tiên sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và chuyển đổi sử dụng các loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; hạ tầng đường bộ cung cấp, sử dụng năng lượng xanh hoặc các quy định về xây dựng chính sách áp dụng các tiêu chuẩn tiêu hao nhiên liệu và định mức phát thải trong ngành GTVT.

Đại biểu cho rằng, rất cần thiết phải bổ sung những chính sách này vào dự thảo Luật, bởi tại Hội nghị COP26, Việt Nam đã cam kết hướng tới mục tiêu phát thải ròng khí nhà kính về “0” vào năm 2050, theo đó các chính sách về chuyển đổi năng lượng nói chung và trong lĩnh vực giao thông vận tải nói riêng đã được ban hành. Thủ tướng Chính phủ cũng đã ban hành Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải, trong đó đã đặt ra một số mục tiêu cụ thể cần đạt đượcđến năm 2030.

Trên cơ sở đó, đại biểu đề nghị nghiên cứu, bổ sung thêm một khoản  khoản 4) tại Điều 5 như sau: “Ưu tiên thu hút các nguồn lực cho đầu tư sản xuất, lắp ráp phương tiện giao thông đường bộ, trang thiết bị, hệ thống hạ tầng cung cấp năng lượng xanh cho phương tiện giao thông đường bộ sử dụng điện, năng lượng xanh phù hợp với lộ trình giảm phát thải khí nhà kính và chuyển đổi năng lượng của quốc gia ”.  Đồng thời, bổ sung, sửa đổi khoản 2 Điều 5 như sau: “Phát triển hợp lý các loại hình kinh doanh vận tải, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh giữa các loại hình kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; phát triển giao thông thông minh; quy định giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu cho các phương tiện giao thông đường bộ; ưu tiên chuyển đổi và phát triển phương thức vận tải hành khách từ sử dụng phương tiện cá nhân sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng”.

**Khuyến khích nghiên cứu, ứng dụng các loại vật liệu mới, thân thiện với môi trường**

Về khuyến khích sử dụng vật liệu thân thiện với môi trường và sử dụng tiết kiệm, hiệu quả các nguồn tài nguyên thiên nhiên trong xây dựng hạ tầng đường bộ (Điều 48, 49) dự thảo Luật, đai biểu cho rằng, hiện nay nước ta đang có nhu cầu rất lớn về vật liệu xây dựng phục vụ đắp nền đường các dự án cao tốc và dự án giao thông trọng điểm quốc gia. Chỉ tính riêng nhu cầu về vật liệu đất đắp nền đường tại dự án cao tốc Bắc-Nam giai đoạn 2017-2020 ước khoảng 72 triệu m3, giai đoạn 2 (2021-2025) ước tính khoảng 59,5 triệu m3. Tuy nhiên, việc khai thác quá mức cát, sỏi, đất đắp… cũng gây ảnh hưởng lớn như sạt lở bờ sông, hạ thấp đáy sông, gây nhiều hệ lụy, đặc biệt đối với khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

Đây cũng là nội dung mà đại biểu Quốc hội đoàn Long An đã kiến nghị trong kỳ họp trước. Trong khi đó, có rất nhiều nguồn vật liệu, phế liệu từ các ngành công nghiệp, nông nghiệp… có khả năng thay thế các nguồn nguyên liệu làm vật liệu xây dựng truyền thống, góp phần sử dụng tiết kiệm, hiệu quả các loại tài nguyên thiên nhiên, giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

Ngoài ra, Khoản 3 Điều 64 của Luật BVMT năm 2020 quy định: “*Nhà nước khuyến khích việc tái sử dụng chất thải từ hoạt động xây dựng, sử dụng vật liệu không nung và vật liệu thân thiện môi trường trong xây dựng*”.

Trên cơ sở phân tích điều này, đại biểu Nguyễn Tuấn Anh đề nghị,bổ sung vào Điều 48, 49 của dự thảo Luật nội dung như sau: “*Khuyến khích nghiên cứu, ứng dụng các loại vật liệu mới, thân thiện với môi trường nhằm thay thế các loại vật liệu truyền thống như cát, sỏi, đá… đảm bảo việc sử dụng tiết kiệm, hiệu quả các loại tài nguyên thiên nhiên, giảm thiểu ô nhiễm môi trường, sạt lở bờ sông, hạ thấp đáy sông đáp ứng mục tiêu phát triển bền vững*”.

Về đầu tư, xây dựng, bảo trì, vận hành khai thác công trình đường bộ (Mục 4, Chương II), Báo cáo BVMT, ứng phó với biến đổi khí hậu năm 2023 của Bộ Tài nguyên và Môi trường gửi Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường có nêu: Còn nhiều địa phương chưa ban hành quy định về thu gom, vận chuyển, xử lý chất thải rắn xây dựng và quy hoạch địa điểm đổ chất thải từ hoạt động xây dựng theo quy định tại khoản 8 Điều 64 Luật BVMT.

 Điều này là nguyên nhân gây ra ô nhiễm môi trường phát sinh trong hoạt động đầu tư, xây dựng, khai thác và vận hành công trình đường bộ, như: lượng đất đá, vật liệu đổ thải lớn, nước thải của các công trình… Những vấn đề nêu trên nếu không được quan tâm sẽ ảnh hưởng lớn đến môi trường trong thời gian tới, gây bức xúc cho cử tri và Nhân dân. Khắc phục tình trạng này, đại biểu đề nghị bổ sung vào Điều 32 của dự thảo Luật nội dung sau: “*Chất thải phát sinh trong quá trình đầu tư, xây dựng, cải tạo công trình đường bộ phải được phân loại, thu gom, vận chuyển, xử lý đáp ứng yêu cầu BVMT; việc quy hoạch địa điểm đổ chất thải từ hoạt động xây dựng phù hợp với quy định tại Luật BVMT*.”

Việc xây dựng hệ thống pháp luật đồng bộ, thống nhất là rất quan trọng nhằmthực hiện chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách pháp luật của Nhà nước, góp phần thực hiện các cam kết quốc tế của Việt Nam về BVMT nói chung và giảm phát thải khí nhà kính nói riêng. Để góp phần thực hiện thành công mục tiêu của Việt Nam về phát triển bền vững, giảm phát thải khí nhà kính trong thời gian tới, đại biểu Nguyễn Tuấn Anh đề nghị, trong quá trình xây dựng Luật Đường bộ, Cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp tục nghiên cứu, rà soát quy định của pháp luật có liên quan và lồng ghép các nội dung về BVMT, ứng phó với biến đổi khí hậu vào dự thảo Luật.

Nguồn: Báo Đại biểu Nhân dân