|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ NÔNG NGHIỆP VÀ MÔI TRƯỜNG** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /TTr-NNMT | *Hà Nội, ngày tháng năm 2025* |

**DỰ THẢO**

**TỜ TRÌNH**

**Dự thảo Quyết định về phê duyệt Kế hoạch hành động quốc gia**

**về khắc phục ô nhiễm và quản lý chất lượng môi trường không khí   
giai đoạn 2025 - 2030**

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 01/NQ-CP ngày 08/01/2025 về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế- xã hội và dự toán ngân sách nhà nước năm 2025 giao Bộ Tài nguyên và Môi trường (nay là Bộ Nông nghiệp và Môi trường, viết tắt là Bộ NNMT) xây dựng Đề án Khắc phục ô nhiễm tại các đô thị; căn cứ quy định tại Luật Bảo vệ môi trường năm 2020, trong đó quy định xây dựng Kế hoạch hành động quốc gia về quản lý chất lượng môi trường không khí, đồng thời thực hiện chỉ đạo xuyên suốt của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà (thông báo kết luận số 153/TP-VPCP ngày 03/4/2025 của Văn phòng Chính phủ) tại cuộc họp về các giải pháp toàn diện và cấp bách để xử lý ô nhiễm môi trường không khí tại các thành phố lớn, Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã tiến hành nghiên cứu, tổng hợp, tham khảo kinh nghiệm quốc tế và tình hình thực hiện tại Việt Nam để tích hợp các nội dung trên thành một kế hoạch hành động thống nhất.

Căn cứ các định hướng chiến lược phát triển bền vững của Đảng, Nhà nước, Chính phủ, trong bối cảnh đất nước bước vào kỷ nguyên vươn mình, vừa thực hiện các cam kết quốc tế về bảo vệ môi trường, biến đổi khí hậu, vừa ứng phó với các biến động địa chính trị, kinh tế, thương mại, đặt ra yêu cầu cấp bách trong việc quản lý chất lượng không khí, khắc phục, cải thiện môi trường tại đô thị, bảo vệ sức khỏe người dân và cộng đồng. Trên cơ sở đó, Bộ Nông nghiệp và Môi trường kính trình Thủ tướng Chính phủ dự thảo Quyết định về phê duyệt ***“Kế hoạch hành động quốc gia về khắc phục ô nhiễm và quản lý chất lượng môi trường không khí giai đoạn 2025–2030”*** *(sau đây gọi tắt là dự thảo Kế hoạch)*, với những nội dung chính như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT**

**1. Căn cứ pháp lý**

- Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

- Căn cứ Luật Bảo vệ môi trường ngày 17 tháng 11 năm 2020;

- Căn cứ Nghị định 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường;

- Căn cứ Nghị định số 05/2025/NĐ-CP ngày 06 tháng 01 năm 2025 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường;

- Căn cứ Nghị quyết số 01/NQ-CP ngày 08/01/2025 của Chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế- xã hội và dự toán ngân sách nhà nước năm 2025.

**2. Bối cảnh, hiện trạng**

Ô nhiễm không khí là vấn đề đã tồn tại trong nhiều năm gần đây, tập trung tại các đô thị lớn của Việt Nam[[1]](#footnote-1), mà trọng tâm là 02 khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc (xung quanh “vùng thủ đô” Hà Nội) và phía Nam (xung quanh khu vực Thành phố Hồ Chí Minh), đã trở thành vấn đề cấp bách cần giải quyết, khắc phục trong thời gian qua.

**- *Về mức độ ô nhiễm và thông số ô nhiễm***, hiện nay các kết quả theo dõi cho thấy, ô nhiễm tập trung vào hàm lượng bụi, trong đó có bụi mịn (PM2.5)[[2]](#footnote-2), đối với các thông số khác NO2, O3, CO, SO2 đều đạt giới hạn cho phép của QCVN 05:2023/BTNMT.

***- Quy luật ô nhiễm:*** Ô nhiễm có tính quy luật theo mùa và tăng cao từ khoảng tháng 10-11 của năm trước, kéo dài tới tháng 3-4 năm sau, trùng với thời điểm vào mùa đông hanh khô và nghịch nhiệt tại miền Bắc và tập trung ô nhiễm chủ yếu tại một số điểm có giao thông đông đúc và tập trung nhiều cơ sở sản xuất. Trong ngày, mức độ ô nhiễm (PM2.5 là chính) cũng dao động, có gia tăng mạnh vào thời điểm 6-8h sáng và 17-19h chiều do mật độ giao thông và hoạt động sãn xuất

- ***Tại 02 thành phố lớn (Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh)***, mặc dù phạm vi, số lượng và mật độ các nguồn phát sinh khí thải của Thành phố Hồ Chí Minh lớn hơn thành phố Hà Nội, nhưng mức độ ô nhiễm của khu vực thành phố Hà Nội lớn hơn do chịu tác động lớn của điều kiện khí hậu, thời tiết bất lợi (độ ẩm cao, lặng gió, ít mưa) làm chất ô nhiễm tích tụ.

- ***Tại khu vực nông thôn, miền núi***, chất lượng môi trường không khí khá sạch, tuy nhiên, một số khu vực nông thôn cục bộ đã bị ảnh hưởng bởi các hoạt động làng nghề, hoạt động tiểu thủ công nghiệp, khai thác khoáng sản và các hoạt động đốt phụ phẩm nông nghiệp, chất thải.

***- Diễn biến cuối năm 2024:*** Từ tháng 10 đến tháng 12/2024, Hà Nội và một số tỉnh thuộc Đồng bằng Bắc Bộ ghi nhận 04 đợt ô nhiễm không khí kéo dài, trong đó đợt ô nhiễm không khí từ 16/12 đến 31/12 có mức độ ô nhiễm cao nhất *(số liệu chi tiết tại Biểu đồ 1 Phụ lục 2 kèm theo)*. Cá biệt có những ngày, chỉ số AQI[[3]](#footnote-3) lên tới 246[[4]](#footnote-4) (là mức chất lượng môi trường không khí ở mức “rất xấu”).

***- Cải thiện chất lượng không khí tạm thời:*** Chất lượng không khí được cải thiện rõ rệt trong thời điểm giãn cách Covid-19, vào các ngày nghỉ lễ Tết Nguyên đán (giảm hoạt động sản xuất và lưu thông phương tiện) và khi có gió mùa Đông Bắc tràn về (tăng khuếch tán chất ô nhiễm). Tuy nhiên, đây chỉ là giải pháp tình thế, trong thời điểm ngắn và không bền vững.

Trên thực tiễn, mặc dù chưa có nhiều nghiên cứu chính xác tại Việt Nam đưa ra những tác động cụ thể về ô nhiễm không khí nhưng trên thực tế, việc xảy ra ô nhiễm không khí sẽ ảnh hưởng đến sức khỏe, gia tăng các bệnh về hô hấp, đi kèm với đó là gia tăng chi phí liên quan đến y tế; ảnh hưởng đến đầu tư (yếu tố tác động đến các nhà đầu tư nước ngoài…), kinh tế (giảm lượng khách du lịch…) và hình ảnh trong mắt các đối tác, bạn bè quốc tế. Chính vì vậy, việc xây dựng, hành động ngay lập tức và có chiến lược dài hạn để khắc phục ô nhiễm không khí tại các đô thị thông qua Kế hoạch này cũng sẽ góp phần bảo vệ cộng đồng và phát triển bền vững.

**3. Các nguyên nhân chính phát sinh bụi, khí thải gây ô nhiễm môi trường không khí**

***- Từ hoạt động giao thông vận tải:*** bao gồm cả bụi đường cuốn lên và khí thải từ số lượng lớn các phương tiện cơ giới tham gia giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, trong đó có nhiều phương tiện cũ không đảm bảo tiêu chuẩn khí thải, niên hạn để lưu thông trong thành phố[[5]](#footnote-5). Theo báo cáo của Ngân hàng thế giới World bank (WB) năm 2022[[6]](#footnote-6), số liệu kiểm kê phát thải PM2.5 năm 2015 tại khu vực Hà Nội từ hoạt động giao thông vận tải (chủ yếu đường bộ) khoảng 15%, bụi đường 23%. Theo công bố dựa trên nghiên cứu của Ngân hàng thế giới[[7]](#footnote-7) tại Hà Nội (sử dụng mô hình tiếp nhận dựa trên số liệu quan trắc bụi PM2.5 và mộtsố chất ô nhiễm dạng khí giai đoạn 8/2019-7/2020), nguồn giao thông chiếm 12%, phần thứ cấp vô cơ từ nguồn tại chỗ (hình thành từ các khí tiền chất có nguồn gốc từ hoạt động giao thông như NOx) đóng góp 18%, bụi cuốn lên (bao gồm bụi đường pha trộn với ô nhiễm từ giao thông, bụi từ xây dựng và xi măng) đóng góp 17%.

***- Từ hoạt động xây dựng:*** hoạt động xây dựng nhà ở, xây dựng công trình giao thông, xây dựng công trình công ích (cải tạo mặt đường, vỉa hè) chưa nghiêm túc thực hiện các giải pháp kỹ thuật, quản lý như che chắn, rửa xe, vệ sinh… làm phát sinh bụi. Công bố phần mô hình tiếp nhận từ kết quả của WB cho thấy giai đoạn 8/2019-7/2020, tại Hà Nội bụi cuốn lên (bao gồm bụi đường pha trộn với ô nhiễm từ giao thông, bụi từ xây dựng và xi măng) đóng góp 17%.

***- Từ hoạt động sản xuất công nghiệp:*** khí thải phát sinh từ cơ sở sản xuất công nghiệp có sử dụng nhiên liệu hóa thạch như than, dầu và quá trình sản xuất (ví dụ: các ngành nhiệt điện, xi măng, sắt thép, hoá chất, phân bón hoá học, chế biến khoáng sản v.v…). Báo cáo của Ngân hàng thế giới (WB) năm 2022 phần kiểm kê cho thấy tỷ lệ đóng góp PM2.5 tạiHà Nội năm 2015 từ nguồn công nghiệp là 29%.

***- Từ hoạt động đốt mở (đốt chất thải, rác thải và phụ phẩm nông nghiệp)[[8]](#footnote-8):*** Hoạt động đốt mở được báo cáo là đóng góp đáng kể lên ô nhiễm không khí. Báo cáo của Ngân hàng thế giới (WB) năm 2022 phần kiểm kê cho thấy tỷ lệ đóng góp PM2.5 tại Hà Nội năm 2015 từ nguồn đốt hở rơm rạ là 26%. Trong khi, đóng góp của đốt sinh khối lại Bắc Ninh và Hưng Yên cùng năm, lần lượt là 29% và 32%. Công bố phần mô hình tiếp nhận từ kết quả của WB cho thấy giai đoạn 8/2019-7/2020, tại Hà Nội đốt sinh khối đóng góp 19%.

***- Từ các hoạt động dân sinh, sử dụng bếp than trong sinh hoạt, kinh doanh, đốt vàng mã:*** đây cũng là một nguồn ô nhiễm không khí. Tuy nhiên, mức đóng góp gần đây đã nhỏ hơn nhiều so với trước kia.

***- Các yếu tố điều kiện khí hậu, thời tiết:*** đây là nguyên nhân khách quan tác động không nhỏ đến chất lượng không khí, đặc biệt tại các tỉnh, thành phố phía Bắc. Thời gian qua có nhiều yếu tố bất lợi (nghịch nhiệt, lặng gió, ít mưa), tác động do biến đổi khí hậu cũng làm ảnh hưởng, khó khăn đến công tác quản lý và chất lượng môi trường không khí tại khu vực, đặc biệt trong các thời điểm giao mùa trong năm.

***- Nguyên nhân hệ thống:*** Hiện nay, theo thống kê của Bộ NNMT mới chỉ có 20/63 địa phương ban hành Kế hoạch quản lý chất lượng không khí, cho thấy việc ưu tiên về nội dung này chưa cao tại các địa phương. Ngoài ra, theo bài học kinh nghiệm từ Bắc Kinh thì vấn đề ô nhiễm không khí để cải thiện, giải quyết được cần sự quyết tâm chính trị rất lớn và thực hiện đồng bộ từ trung ương (không chỉ riêng Bộ NNMT mà cần sự phối hợp, quyết liệt từ các ngành như xây dựng, giao thông, công thương…) đến địa phương với phân cấp, phân quyền rõ vai trò, trách nhiệm trong giám sát, triển khai, thực hiện.

+ Nguồn lực hạn chế: Kinh phí đầu tư cho các hoạt động kiểm kê phát thải, đầu tư hệ thống quan trắc (mua sắm, vận hành, phân tích, đánh giá dữ liệu), nhân lực có chuyên môn sâu, nhân lực để kiểm tra, giám sát, chuyên gia hỗ trợ trong lĩnh vực chất lượng không khí còn ít và thiếu.

+ Xử phạt chưa có tính răn đe và xuất hiện nhiều trường hợp, đối tượng vi phạm tái diễn nhiều lần.

**4. Kết quả công tác thực thi quản lý nhà nước về kiểm soát ô nhiễm không khí thuộc trách nhiệm của Bộ Nông nghiệp và Môi trường và các bộ, ngành, địa phương.**

*(Nội dung chi tiết tại báo cáo kết quả thực hiện Quyết định số 1973/QĐ-TTG của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch quốc gia về quản lý chất lượng môi trường không khí giai đoạn 2021-2025 kèm theo)*

**5. Bài học kinh nghiệm từ Bắc Kinh, Trung Quốc trong quản lý chất lượng môi trường không khí, khắc phục ô nhiễm không khí**

Bắc Kinh, thủ đô Trung Quốc với diện tích 16.400 km², dân số hơn 21 triệu người và GRDP năm 2023 khoảng 28.500 USD/người, từng đối mặt với ô nhiễm không khí nghiêm trọng do phát triển công nghiệp nhanh, mật độ giao thông dày đặc và sử dụng nhiên liệu hóa thạch quy mô lớn. Tình trạng này tương đồng với thực trạng tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, những khu vực này xảy ra tình hình ô nhiễm (chủ yếu do bụi PM2.5 đạt mức “rất xấu” (AQI 246) cuối năm 2024. Trong hơn 20 năm (1998-2018), Bắc Kinh đã xây dựng hệ thống quản lý chất lượng không khí toàn diện, giảm đáng kể các chất ô nhiễm, đây là một trong những bài học kinh nghiệm cho để triển khai các hoạt động khắc phục, cải thiện chất lượng không khí tại các đô thị của Việt Nam.

***Một số thành tựu đạt được***

Từ năm 1998 đến 2018, Bắc Kinh giảm trung bình hàng năm các chất ô nhiễm chính: SO2 giảm 93,3%, NO2 giảm 37,8%, PM10 giảm 55,3%; riêng PM2.5, từ khi bắt đầu quan trắc năm 2013 đến 2018, giảm trung bình 35,6% mỗi năm (Bộ Sinh thái và Môi trường Trung Quốc, 2019).

Giai đoạn 2013-2017, nồng độ PM2.5 giảm từ 89,5 µg/m³ xuống 58 µg/m³, vượt mục tiêu Kế hoạch Hành động Quốc gia (giảm 25% so với 2012, đạt 60 µg/m³), theo báo cáo năm 2018.

Đến năm 2023, PM2.5 tiếp tục giảm còn 33 µg/m³, AQI trung bình dưới 50, đưa Bắc Kinh trở thành hình mẫu cải thiện không khí đô thị (Bộ Sinh thái và Môi trường Trung Quốc, 2023). Thành tựu này có thể minh chứng cho khả năng kiểm soát ô nhiễm nghiêm trọng, phù hợp với cơ bản mục tiêu theo như dự thảo kế hoạch.

Bắc Kinh triển khai chiến lược kiểm soát ô nhiễm qua 3 Giai đoạn: Giai đoạn 1 (1998-2008) tập trung kiểm soát cuối đường ống; Giai đoạn 2 (2009-2012) điều chỉnh cấu trúc tích hợp; Giai đoạn 3 (2013-2017) kiểm soát bụi PM2.5. Các giải pháp cụ thể được phân tích và đánh giá như sau:

***5.1. Tối ưu hóa cấu trúc năng lượng***

- Nhiệm vụ: Giảm phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch, chuyển đổi sang năng lượng sạch để kiểm soát khí thải từ sản xuất điện và sưởi ấm

- Giải pháp:

+ Chuyển đổi lò hơi: Từ năm 2013, Bắc Kinh dừng hoạt động 400.000 lò hơi đốt than, thay bằng khí tự nhiên hoặc điện, giảm tỷ lệ điện than từ 67% (2013) xuống 55,3% (2023), theo Bộ Sinh thái và Môi trường Trung Quốc năm 2023.

+ Phát thải siêu thấp: Đến năm 2017, 95% nhà máy nhiệt điện đốt than được nâng cấp đạt mức phát thải siêu thấp (tương đương lò đốt khí), cắt giảm 300 triệu tấn than tiêu thụ mỗi năm (Bộ Sinh thái và Môi trường, 2018).

+ Sưởi ấm bằng nhiên liệu sạch: Chương trình sưởi sạch miền Bắc (2013-2017) huy động 10 tỷ USD quỹ chính phủ và 2 tỷ USD tài trợ, chuyển đổi 39 triệu hộ gia đình từ than sang điện hoặc khí (Viện Nghiên cứu Bảo vệ Môi trường Bắc Kinh, 2017).

- Đánh giá: Giải pháp thành công nhờ sự quyết liệt từ trung ương, kết hợp đầu tư lớn và hỗ trợ tài chính trực tiếp cho doanh nghiệp, hộ gia đình, giảm phát thải từ nguồn tĩnh nhiều nhất, đặc biệt hiệu quả trong mùa đông khi ô nhiễm tăng cao do sưởi ấm.

***5.2. Kiểm soát nguồn công nghiệp***

- Nhiệm vụ: Loại bỏ cơ sở công nghiệp lạc hậu, giảm khí thải từ sản xuất công nghiệp nặng.

- Giải pháp:

+ Đóng cửa và di dời nhà máy gây ô nhiễm: Từ năm 2013, Bắc Kinh đóng cửa 62.000 cơ sở nhỏ gây ô nhiễm nghiêm trọng và quản lý yếu kém, di dời 1.200 nhà máy lớn sử dụng than ra ngoại ô (Bộ Sinh thái và Môi trường, 2018).

+ Đầu tư công nghệ lọc bụi, khí thải hiện đại: Yêu cầu 90% nhà máy lớn lắp công nghệ lọc bụi tĩnh điện (ESP) với hiệu suất 99%, giảm phát thải công nghiệp từ 64-72% (nằm 2013) xuống dưới 30% (nằm 2017) trong tổng nguồn thải PM2.5.

+ Chính sách kinh tế: Trợ cấp tối đa 3 triệu NDT/doanh nghiệp (khoảng 450.000 USD) cho các cơ sở tự nguyện đóng cửa hoặc nâng cấp thiết bị từ năm 2008 (Viện Nghiên cứu Bảo vệ Môi trường Bắc Kinh, 2017).

- Đánh giá: Giải pháp này hiệu quả trong việc kiểm soát ô nhiễm tĩnh, nhưng yêu cầu phải đầu tư lớn và có phương án kiểm soát chặt chẽ với doanh nghiệp.

***5.3. Chuyển đổi cấu trúc giao thông***

- Nhiệm vụ: Giảm khí thải từ phương tiện cơ giới, tối ưu hóa hệ thống giao thông đô thị.

- Giải pháp:

+ Đầu tư hệ thống xe công cộng xanh, thân thiện môi trường: Đến năm 2023, 80% xe buýt (50.000 xe) chuyển sang chạy điện; năm 2016, nâng cấp 2.306 xe buýt, trong đó 1.368 xe điện (59%) (Sở Giao thông Bắc Kinh, 2023).

+ Áp dụng Tiêu chuẩn phát thải cao**:** Áp dụng tiêu chuẩn mức V (2008) và VI (2017), trang bị bộ lọc khí thải phương tiện cho 10.000 xe diesel từ 2008 để giảm NOx và PM2.5 từ xe hạng nặng (Bộ Giao thông, 2018).

+ Giới hạn phương tiện xe cơ giới**:** Từ năm 2018, giới hạn đăng ký xe mới còn 100.000 xe/năm (so với 5,99 triệu xe năm 2017), áp dụng quy định biển số chẵn/lẻ được ra vào các khu vực hạn chế phát thải từ Thế vận hội Olympic 2008, qua đó giảm 30% mật độ xe giờ cao điểm (Sở Giao thông, 2023).

+ Chính sách khuyến khích: Trợ cấp 60% giá xe điện (2014-2017), hỗ trợ 15.000 NDT/xe diesel (50 triệu VNĐ) lắp bộ lọc khí thải (2008-2014) (Viện Nghiên cứu Bảo vệ Môi trường Bắc Kinh, 2017).

- Đánh giá: Giải pháp này hiệu quả trong kiểm soát nguồn thải động, đặc biệt tại khu vực đông đúc, nhưng cần duy trì các cơ chế, chính sách trong dài hạn.

***5.4. Kiểm soát bụi từ hoạt động trong đô thị và đốt mở***

- Nhiệm vụ: Giảm bụi từ xây dựng, giao thông và hoạt động đốt mở, tăng khả năng chịu tải tự nhiên.

- Giải pháp:

+ Bụi xây dựng: Lắp camera giám sát 1.700 công trường (yêu cầu các công trình 100% che chắn, rửa xe ra vào công trình), đóng cửa nhà máy bê tông không đạt chuẩn, áp dụng công nghệ loại bỏ bụi mới từ 2013 (Sở Quy hoạch Bắc Kinh, 2018).

+ Bụi giao thông: Trang bị khoang kín cho 8.000 xe tải, rửa đường 2 lần/ngày (88% tuyến chính), gắn định vị vệ tinh cho 4.200 xe từ 2017 để theo dõi lượng phát thải (Sở Giao thông, 2018).

+ Cấm đốt mở: Cấm 5 loại đốt (rơm, than sưởi, rác, BBQ, phụ phẩm), phạt tối đa 1.500 USD/lần vi phạm (Sở Quy hoạch, 2018).

+ Trồng cây xanh: Trồng cây xanh trên 66.667 ha từ 2013, tăng tỷ lệ phủ xanh lên 60% (Sở Quy hoạch, 2023).

- Đánh giá: Các giải pháp này cơ bản giảm được bụi xây dựng và đốt mở cải thiện không gian đô thị và giảm ô nhiễm cục bộ. Giải pháp này hiệu quả trong quản lý nguồn phân tán, nhưng cần giám sát nghiêm ngặt để duy trì kết quả.

***5.5. Quan trắc và dự báo chất lượng không khí***

- Nhiệm vụ: Xây dựng hệ thống, mạng lưới quan trắc dày đặc, nâng cao khả năng dự báo và cảnh báo ô nhiễm.

- Giải pháp:

+ Mạng lưới quan trắc: Từ 8 trạm (1980) lên 38 trạm chính (2018), bổ sung 1.000 trạm cảm biến PM2.5 (phủ 325 thị trấn), tích hợp vệ tinh viễn thám và radar laser từ 2016 (Viện Khoa học Môi trường Trung Quốc, 2022).

+ Công tác dự báo**:** Ứng dụng AI dự báo AQI 72 giờ (độ chính xác 90%), công bố dữ liệu 6 chất ô nhiễm chính hàng giờ từ 2013 (Bộ Sinh thái và Môi trường, 2023).

- Đánh giá: Hệ thống xác định chính xác điểm nóng ô nhiễm (giảm sai lệch dự báo), hỗ trợ ứng phó kịp thời. Giải pháp này hiệu quả trong quản lý dữ liệu, nhưng đòi hỏi đầu tư công nghệ cao và nhân lực chuyên môn.

***5.6. Ứng phó khẩn cấp với ô nhiễm không khí nghiêm trọng***

- Nhiệm vụ: Giảm phát thải tức thời trong các đợt ô nhiễm nặng (AQI > 200).

- Giải pháp:

+ Nghiên cứu, xây dựng và ban hành kế hoạch khẩn cấp: Ban hành Kế hoạch Khẩn cấp 2012 (sửa đổi 4 lần), kích hoạt báo động đỏ khi AQI > 200: hạn chế xe, dừng xây dựng, tăng xe công cộng, đóng trường học (Bộ Sinh thái và Môi trường, 2017).

+ Trong quá trình thực hiện: Khoảng thời gian từ 16-21/12/2016 đã áp dụng kế hoạch khẩn cấp này, theo đó đã phối hợp 22 thành phố cắt giảm 30% phát thải (hạn chế 50% xe cơ giới, dừng 70% công trình), theo báo cáo năm 2017.

- Đánh giá: AQI giảm từ 300 xuống 150 trong 5 ngày, hiệu quả trong kiểm soát ngắn hạn, đặc biệt mùa đông. Giải pháp này cần phối hợp liên vùng và truyền thông mạnh để đảm bảo tuân thủ.

***5.7. Về nguồn lực tài chính***

Theo ước tính từViện Nghiên cứu Bảo vệ Môi trường Bắc Kinh, 2018 thì trong giai đoạn 2013-2017, Bắc Kinh chi tổng kinh phí lên đến 28 tỷ USD (63.000 tỷ NDT), với mức đầu tư tăng từ 1,7 tỷ NDT (2009) lên 18,22 tỷ NDT (2017) mỗi năm. Trong đó: Nguồn ngân sách nhà nước: 70% (19,6 tỷ USD) từ thuế môi trường, quỹ trung ương (2 tỷ NDT quỹ đặc biệt hàng năm); nguồn thu từ doanh nghiệp: 20% (5,6 tỷ USD) qua phí khí thải, đóng góp công nghệ; nguồn vốn từ quốc tế khoảng 10% (2,8 tỷ USD) từ Worldbank và ADB.

***Đánh giá về bài học kinh nghiệm từ Bắc Kinh trong kiểm soát, cải thiện chất lượng không khí***

- Chính sách có chiến lược dài hạn và linh hoạt: Thành công của Bắc Kinh đến từ kế hoạch 5 năm (2013-2017) kết hợp ứng phó khẩn cấp, cho thấy tầm quan trọng của chiến lược giai đoạn rõ ràng và điều chỉnh theo thực tế (từ kiểm soát cuối đường ống sang kiểm soát toàn quá trình sản xuất).

- Ứng dụng khoa học công nghệ, công nghệ hiện đại: Công nghệ lọc bụi tĩnh điện mới, thúc đẩy phát triển xe điện, quan trắc, ứng dụng AI và vệ tinh viễn thám là yếu tố cốt lõi, giảm hiệu quả các nguồn thải chính (công nghiệp, giao thông).

- Tăng cường vai trò, trách nhiệm phối hợp liên vùng: Nhóm Điều phối Bắc Kinh - Thiên Tân - Hà Bắc (8 bộ, 7 tỉnh) được thành lập và phối hợp chặt chẽ đảm bảo kiểm soát đồng bộ, đặc biệt trong đợt ô nhiễm nặng, qua đó nhấn mạnh vai trò hợp tác khu vực.

- Chính sách kinh tế: Trợ cấp (ưu đãi mua, chuyển đổi sang xe điện, di dời đóng cửa nhà máy) và phí khí thải (tăng theo nồng độ) tạo động lực tuân thủ, kết hợp đầu tư công lớn là mô hình hiệu tương đối quả và thúc đẩy chuyển dịch.

- Quản lý tốt nguồn phân tán: Kiểm soát bụi xây dựng, đốt mở và phủ xanh đô thị (trồng cây xanh, thảm thực vật) cho thấy cần giải pháp toàn diện, không chỉ tập trung vào nguồn lớn.

- Dữ liệu và cộng đồng: Hệ thống, mạng lưới quan trắc dày đặc, công bố AQI hàng giờ và khuyến khích cộng đồng (thông qua đường dây nóng, ưu đãi và thưởng lên tới 50.000 NDT – 170 triệu VNĐ khi hỗ trợ phát hiện vi phạm) nâng cao hiệu quả thực thi.

**II. NGUYÊN TẮC, QUAN ĐIỂM VÀ ĐỊNH HƯỚNG XÂY DỰNG KẾ HOẠCH**

**1. Quan điểm, nguyên tắc**

- Ngăn chặn, khắc phục, cải thiện tình trạng ô nhiễm không khí là nhiệm vụ của cả hệ thống chính trị, cấp bách, lâu dài, cần sự vào cuộc quyết liệt, đồng bộ của cả hệ thống chính trị, đặc biệt là vai trò, trách nhiệm của người đứng đầu bộ, ngành địa phương. Sự tham gia của tổ chức, doanh nghiệp và người dân là yếu tố đảm bảo sự hiểu quả thực hiện của Kế hoạch.

- Tăng cường công tác quản lý, kiểm soát các nguồn phát sinh ô nhiễm là nhiệm vụ ưu tiên hàng đầu; quản lý và cải thiện hạ tầng môi trường đô thị, cải thiện, nâng cao chất lượng môi trường tại các khu đô thị, khu dân cư tập trung là nhiệm vụ cốt lõi nhằm từng bước ngăn chặn và đẩy lùi mức độ ô nhiễm không khí tại các khu đô thị lớn của Việt Nam.

- Quản lý chất lượng không khí dựa trên cơ sở khoa học và công nghệ hiện đại, trong đó ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI), viễn thám, công nghệ mới để giám sát, dự báo và cảnh báo chất lượng không khí, đảm bảo thông tin được minh bạch và nâng cao nhận thức cộng đồng.

- Khuyến khích phát triển, chuyển đỏi năng lượng xanh, thân thiện môi trường, phát triển hạ tầng giao thông công cộng giao thông xanh và sản xuất sạch hơn tại các cơ sở, thúc đẩy nền kinh tế xanh, giảm phát thải và phát triển bền vững.

- Ưu tiên nguồn lực triển khai quyết liệt các giải pháp cấp bách, ưu tiên khắc phục ô nhiễm không khí tại đô thị, huy động đa dạng nguồn lực tài chính để thực hiện các giải pháp xanh, tuần hoàn, hướng tới nền kinh tế phát triển bền vững.

- Áp dụng các bài học kinh nghiệm quốc tế, đặc biệt là từ mô hình khắc phục cải thiện, kiểm soát ô nhiễm không khí từ Bắc Kinh, Trung Quốc trong xây dựng, thực thi Kế hoạch.

**2. Mục tiêu Kế hoạch**

**2.1. Mục tiêu tổng thể**

Tăng cường hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý chất lượng môi trường không khí thông qua kiểm soát nguồn phát sinh khí thải, giám sát chất lượng không khí xung quanh, cảnh báo, dự báo chất lượng không khí nhằm cải thiện chất lượng môi trường không khí và bảo đảm sức khỏe cộng đồng, thúc đẩy phát triển kinh tế xanh, bền vững; đẩy mạnh khắc phục tình trạng ô nhiễm không khí tại một số đô thị lớn.

**2.2. Mục tiêu cụ thể**

- Cải thiện chất lượng không khí tại các đô thị, trong đó:Kiềm chế, từng bước kiểm soát được mức độ gia tăng ô nhiễm, tiến tới giảm dần mức độ ô nhiễm không khí tại các đô thị lớn (tập trung vào Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh và các khu vực lân cận). Các đô thị lớn (các đô thị đặc biệt và đô thị loại I) ban hành các mục tiêu cụ thể để quản lý chất lượng, giảm thiểu nguồn gây ô nhiễm môi trường không khí.

- Hoàn thiện cơ chế, chính sách về quản lý chất lượng không khí

- Tăng cường nguồn lực đầu tư từ ngân sách nhà nước và huy động huy động nguồn lực tài chính từ khối tư nhân, xã hội hóa để thực hiện, triển khai các hoạt động, nhiệm vụ, dự án.

- Kiểm soát và giảm thiểu phát thải từ các ngành công nghiệp thông qua chuyển đổi, cải tiến công nghệ và điều chỉnh cấu trúc năng lượng của một số ngành công nghiệp tiêu thụ năng lượng trọng điểm.

- Xây dựng và triển khai chương trình hỗ trợ chuyển đổi nhiên liệu cho các cơ sở công nghiệp sử dụng “lò hơi đốt than” sang sử dụng nguồn nhiên liệu sạch, sinh khối, tái tạo, thân thiện môi trường.

- Tăng cường kiểm soát khí thải phương tiện xe cơ giới, hướng đến các phương tiện xe cơ giới sử dụng nhiên liệu xanh, sạch, thân thiện môi trường. Phát triển đồng bộ hạ tầng giao thông, nâng cấp phương tiện giao thông công cộng, mục tiêu tỷ lệ phương tiện xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh đến năm 2030 đạt 90% tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, các địa phương còn lại đạt tối thiểu 50%.

- Ban hành và triển khai các quy định, biện pháp quản lý môi trường tại các công trình xây dựng, đẩy mạnh tái sử dụng, tái chế chất thải xây dựng.

- Thúc đẩy giải pháp tăng cường tái sử dụng, tái chế phụ phẩm nông nghiệp, kiểm soát, thực thi giám sát hoạt động đốt mở.

- Phát triển hệ thống quan trắc, tiếp nhận thông tin, dữ liệu về chất liệu không khí đồng bộ; nâng cao năng lực, ứng dụng khoa học công nghệ, trí tuệ nhân tạo (AI) thực hiện công tác giám sát, dự báo và cảnh báo.

- Tăng cường hoạt động hợp tác quốc tế, nghiên cứu khoa học, truyền thông, tuyên truyền về quản lý, kiểm soát chất lượng môi trường không khí.

**III. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO QUYẾT ĐỊNH**

Dự thảo Quyết định được bố cục thành 03 Điều, với nội dung chính như sau, trong đó thứ tự ưu tiên, cấp bách triển khai thực hiện đối với từng hoạt động, nhiệm vụ của từng nhóm (tại mục 2 – Nhiệm vụ, giải pháp) sẽ được sắp xếp từ trên xuống dưới:

1. **Điều 1.** Quy định các nội dung của Kế hoạch, bao gồm:

***I. Mục tiêu***

***II. Nhiệm vụ và giải pháp***

*-* Nhóm hoạt động về kiểm soát nguồn phát sinh khí thải

*-* Nhóm hoạt động về hoàn thiện các chính sách pháp luật về kiểm soát, quản lý chất lượng không khí

- Nhóm hoạt động về nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao khoa học công nghệ

- Nhóm hoạt động về quản lý phát thải từ hoạt động giao thông, tăng cường hệ thống giao thông công cộng và chuyển đổi giao thông xanh, thân thiện môi trường

- Nhóm hoạt động về quản lý hoạt động xây dựng, tăng cường vệ sinh khu vực công cộng, khu dân cư tập trung, xây dựng cảnh quan đô thị thông minh và góp phần cải thiện chất lượng môi trường không khí

- Nhóm hoạt động về kiểm soát chặt chẽ các hoạt động đốt hở

- Nhóm hoạt động về xây dựng năng lực quan trắc, cảnh báo, dự báo nhằm kiểm soát phát thải và vận hành thử nghiệm hoạt động ứng phó trong tình trạng ô nhiễm khẩn cấp

- Thanh tra, kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm

- Tăng cường hiệu quả hoạt động hợp tác quốc tế, thông tin và truyền thông

***III. Các nhiệm vụ, dự án ưu tiên thực hiện kế hoạch***

***IV. Quy chế phối hợp, biện pháp quản lý chất lượng môi trường không khí liên vùng, liên tỉnh***

***V. Tổ chức thực hiện***

**IV. PHÂN TÍCH LỢI ÍCH, ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG XÃ HỘI KHI TRIỂN KHAI THỰC HIỆN KẾ HOẠCH**

**1. Phân tích lợi ích khi triển khai hiệu quả kế hoạch**

***1.1. Lợi ích kinh tế và tài chính***

- Tiết kiệm chi phí y tế và tăng năng suất lao động do giảm các bệnh liên quan đến ô nhiễm không khí (hô hấp, tim mạch, ung thư…)

- Gia tăng năng lực cạnh tranh quốc gia, thu hút đầu tư trong và ngoài nước vào các lĩnh vực xanh, phát triển bền vững, trong bối cảnh xu thế toàn cầu đòi hỏi các quốc gia kiểm soát phát thải chặt chẽ, xanh hóa trong sản xuất, kinh doanh, dịch vụ.

- Phát triển, ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, thúc đẩy nền tái chế, kinh tế xanh, bền vững giúp tăng nguồn thu cho ngân sách và cơ sở, doanh nghiệp.

- Hỗ trợ doanh nghiệp trong chuyển đổi xanh, bền vững, giảm thiểu rủi ro pháp lý, thuế môi trường và mở rộng thị trường xuất khẩu.

***1.2. Lợi ích môi trường, xã hội, sức khỏe***

- Cải thiện tình trạng ô nhiễm không khí tại các đô thị lớn

- Nâng cao sức khỏe cộng đồng, giảm thiểu bệnh liên quan tới chất lượng không khí

- Góp phần thực hiện các mục tiêu cam kết quốc tế về môi trường, biến đổi khí hậu (Net zero).

**2. Đánh giá tác động xã hội**

**2.1. Tác động tích cực**

***Đối với người dân và cộng đồng***

- Nâng cao sức khỏe, cải thiện chất lượng sống, giảm tỷ lệ mắc các bệnh về hô hấp cho người dân sống tại đô thị.

- Tiết kiệm các chi phí cá nhân về y tế cho người dân.

- Nâng cao nhận thức cộng đồng, thay đổi thói quen hành vi (đốt mở, giảm đốt vàng mã, sử dụng phương tiện công cộng…)

- Hình ảnh đô thị và quốc gia được nâng cao và uy tín, hỗ trợ các ngành du lịch, thu hút vốn đầu tư quốc tế, FDI…

***Đối với doanh nghiệp***

- Tạo cơ hội kinh doanh trong quá trình chuyển đổi xanh, chuyển đổi xe điện, thúc đẩy thi công vận hành đường sắt đô thị (metro), chuyển đổi năng lượng, nhiên liệu sang hướng sạch, xanh, thân thiện môi trường.

- Giảm thiểu các rủi ro về pháp lý cho các doanh nghiệp khi thực hiện kiểm soát khí thải tốt hơn, có lộ trình kế hoạch di dời nhà máy giúp đảm bảo tuân thủ các quy định pháp luật về môi trường.

- Giảm tỷ lệ mắc bệnh tật của công nhân qua đó tăng năng suất lao động, hiệu suất sản xuất, tăng nguồn thu cho doanh nghiệp và quốc gia.

- Tăng khả năng tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi trong và ngoài nước, các nguồn vốn xanh, quỹ đầu tư quốc tế…

**2.2. Khó khăn và thách thức**

***Nguồn tài chính hạn chế, cơ chế chính sách còn nhiều rào cản***

- Chưa được ưu tiên các nguồn lực tài chính để thực hiện khắc phục ô nhiễm không khí và tăng cường công tác quản lý chất lượng không khí. Thiếu hụt nguồn vốn có thể trì hoãn triển khai đầu tư các tuyến đường sắt đô thị, chuyển đổi phương tiện giao thông, nhiên liệu hay các dự án, nhiệm vụ về quan trắc…

- Các doanh nghiệp tư nhân và vốn FDI có thể e ngại đầu tư vào xe điện, xe sử dụng nhiên liệu xanh, sạch, thân thiện môi trường, trạm sạc khi cơ chế chính sách, lợi nhuận chưa rõ ràng trong ngắn hạn.

- Công tác phối hợp liên bộ, liên ngành, liên tỉnh còn gặp nhiều khó khăn, một số cơ chế chính sách, quy định vẫn chưa áp dụng hiệu quả khi triển khai thực tế.

***Nguồn nhân lực hạn chế***

- Thiếu các chuyên gia trình độ cao về AI, BigData, công nghệ xử lý khí thải…

- Lực lượng, trang thiết bị cho việc giám sát đốt mở, kiểm định khí thải tại nhiều địa phương còn thiếu, cần phải đầu tư, bổ sung.

***Công nghệ có giá trị cao, đắt tiền***

- Một số công nghệ như lọc bụi tĩnh điện, khử các chất ô nhiễm, quan trắc thông qua vệ tinh, viễn thám…chi phí cao, đắt đỏ

***Các vấn đề về xã hội***

- Người dân cơ bản sẽ có những phản ứng về giới hạn niên hạn sử dụng xe máy, do đây là phương tiện chủ yếu và đa số người dân đang phụ thuộc vào loại phương tiện này.

- Các doanh nghiệp nhỏ trong diện di dời nhà máy, trụ sở sẽ có các phản đối về việc di dời do chi phí để chuyển dời cao, do đó cần hỗ trợ thêm chi phí liên quan đến tài chính.

- Việc thay đổi thói quen đốt vàng mã khó khăn do tập quán văn hóa, vấn đề này cần phải truyền thông trong dài hạn.

**IV. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG KẾ HOẠCH**

1. Căn cứ nhiệm vụ được Thủ tướng Chính phủ giao; trên cơ sở căn cứ thực tế và tình hình triển khai của các bộ, ngành, địa phương học tập kinh nghiệm quốc tế, Bộ NNMT đã nghiên cứu, xây dựng dự thảo Kế hoạch, gửi lấy ý kiến góp ý của các Bộ, ngành, địa phương *(Công văn số ……/NNMT-MT ngày……)*.

……………………………………..

……………………………………..

**2. Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký ban hành.

**3. Điều 3.** Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này.

Trên đây là các căn cứ thực tiễn và nội dung dự thảo Kế hoạch hành động quốc gia về khắc phục ô nhiễm không khí và quản lý chất lượng môi trường không khí giai đoạn 2025 - 2030, Bộ NNMT kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Như trên  - Các Thứ trưởng (để thực hiện);  - Các Sở NN&MT (để phối hợp);  - VP, MT, CLMT, Q 63. | **BỘ TRƯỞNG**  **Đỗ Đức Duy** |

1. Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Binh Dương, Đồng Nai, Cần Thơ…. [↑](#footnote-ref-1)
2. Kết quả quan trắc của Bộ Tài nguyên và Môi trường và các địa phương cho thấy, tại nhiều địa điểm quan trắc trên địa bàn thành phố Hà Nội và các tỉnh lân cận, số ngày có thông số bụi PM2.5 vượt QCVN 05:2023/BTNMT chiếm 2/3 tổng số ngày quan trắc. [↑](#footnote-ref-2)
3. Theo hướng dẫn kỹ thuật tính toán và công bố chỉ số chất lượng môi trường không khí của Việt Nam (VN\_AQI) của Tổng cục Môi trường (trước đây) được ban hành tại Quyết định số 1459/QĐ-TCMT ngày 12/11/2019, môi trường không khí được chia thành 6 mức, mức tốt (AQI từ 0-50); mức trung bình, (AQI từ 51-100); mức kém (AQI từ 101 đến 150); mức xấu (AQI từ 151 đến 200); mức rất xấu (AQI từ 201 đến 300) và mức nguy hại (AQI từ 301 đến 500). Luật Bảo vệ môi trường cũng quy định chỉ số AQI ngày có giá trị từ 301 trở lên trong 03 ngày liên tiếp, môi trường không khí bị ô nhiễm nghiêm trọng, cần thực hiện các biện pháp khẩn cấp. [↑](#footnote-ref-3)
4. Thời điểm sáng sớm các ngày 22/12/2024, 24-25/12/2024, 31/12/2024. [↑](#footnote-ref-4)
5. Tính đến tháng 6/2024, trên toàn quốc có khoảng 5,6 triệu ô tô các loại đang lưu hành (Công văn số 8498/BGTVT-KHCN&MT ngày 09/8/2024 của Bộ GTVT) và khoảng 77 triệu xe mô tô, xe gắn máy các loại đang lưu hành (Công văn số 260/CSGT-P4 ngày 15/01/2025 của Cục Cảnh sát giao thông. [↑](#footnote-ref-5)
6. Ngân hàng thế giới (2022) Không khí sạch cho Hà Nội - Những biện pháp khả thi [↑](#footnote-ref-6)
7. *Makkonen et al. (2023). Chemical composition and potential sources of PM2.5 in Hanoi. Atmos. Environ. 299, 119650.*  [↑](#footnote-ref-7)
8. Căn cứ theo Báo cáo công tác BVMT ngành nông nghiệp năm 2023: chỉ tính năm 2023, tổng lượng phụ phẩm phát sinh từ hoạt động trồng trọt là 94,42 triệu tấn, tỷ lệ phụ phẩm được xử lý theo hình thức đốt vẫn còn khá cao, vẫn còn khoảng 21,7% lượng rơm rạ được xử lý bằng phương pháp đốt, có khoảng 11,0 - 13,5% lượng túi nilông phát sinh từ hoạt động trồng lúa và khoảng 20% nilông sử dụng trong trồng ngô, trồng rau màu cũng được xử lý bằng phương pháp đốt. [↑](#footnote-ref-8)