

Pháp luật về kiểm soát tiếng ồn: kinh nghiệm của Nhật Bản và bài học cho Việt Nam

Trần Linh Huân*

Nhận ngày 15 tháng 11 năm 2024. Chấp nhận đăng ngày 7 tháng 5 năm 2025.

Tóm tắt: Kiểm soát tiếng ồn là một trong những thách thức lớn của nhiều quốc gia hiện nay, đặc biệt tại các nước công nghiệp hóa và đô thị hóa nhanh chóng như Việt Nam. Trong bối cảnh này, Nhật Bản là một điển hình về việc xây dựng và áp dụng pháp luật kiểm soát tiếng ồn một cách hiệu quả, dựa trên các quy chuẩn kỹ thuật và chế tài nghiêm ngặt. Kinh nghiệm của Nhật Bản không chỉ giúp giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn mà còn đóng góp quan trọng vào việc nâng cao chất lượng môi trường sống và bảo vệ sức khỏe cộng đồng. Chính vì vậy, bài viết tập trung phân tích khung pháp lý của Nhật Bản về kiểm soát tiếng ồn, từ đó rút ra những bài học quan trọng cho Việt Nam trong quá trình xây dựng hệ thống pháp luật kiểm soát tiếng ồn hiện đại, hiệu quả và bền vững.

Từ khóa: Kiểm soát tiếng ồn, pháp luật kiểm soát tiếng ồn, Nhật Bản, Việt Nam.

Phân loại ngành: Luật học

Abstract: Noise control is one of the major challenges facing many countries today, particularly those undergoing rapid industrialization and urbanization, such as Vietnam. In this context, Japan stands out as a prime example of effectively establishing and implementing noise control legislation, based on stringent technical standards and strict sanctions. Japan's experience not only helps mitigate noise pollution but also makes a significant contribution to enhancing the quality of the living environment and safeguarding public health. Therefore, this article focuses on analyzing Japan's legal framework for noise control, aiming to draw crucial lessons learned for Vietnam in the process of developing a modern, effective, and sustainable legal system for noise management.

Keywords: Noise control, noise control legislation, Japan, Vietnam.

Subject classification: Jurisprudence

1. Đặt vấn đề

Tiếng ồn đang trở thành một vấn đề môi trường nghiêm trọng, gây ảnh hưởng tiêu cực đến sức khỏe cộng đồng và chất lượng sống con người, đặc biệt là tại các đô thị và khu công nghiệp (Mai Phương, 2024). Ở Việt Nam, cùng với quá trình công nghiệp hóa và đô thị hóa nhanh chóng, tình trạng ô nhiễm tiếng ồn cũng đang ngày càng gia tăng. Mặc dù Việt Nam đã có những bước tiến quan trọng trong việc xây dựng chính sách bảo vệ môi trường, nhưng các quy định cụ thể về kiểm soát tiếng ồn (KSTO) chưa thật sự hoàn thiện và việc thực thi trên thực tế còn gặp nhiều khó khăn. Trong khi đó, Nhật Bản nổi bật lên như một quốc gia đã có nhiều thành công trong việc KSTO. Với sự ra đời của Đạo luật KSTO được ban hành năm 1968, Nhật Bản đã triển khai hệ thống giám sát, quản lý tiếng ồn hiệu quả, từ đó giúp tạo ra môi trường sống hài hòa và an toàn cho người dân (Khánh Phương, 2017). Thực tiễn này có thể mang lại nhiều bài học quý giá mà Việt Nam có thể tham khảo, học hỏi trong quá trình xây dựng và hoàn thiện pháp luật về KSTO. Chính vì vậy, việc tập trung phân tích, đánh giá, làm rõ kinh nghiệm pháp luật của Nhật Bản về KSTO, từ đó rút ra các bài học và đề xuất giải pháp phù hợp cho Việt Nam nhằm xây dựng khung pháp lý về KSTO hiệu quả hơn là điều quan trọng, cấp thiết trong bối cảnh hiện nay.

* Trường Đại học Luật Thành phố Hồ Chí Minh.

Email: tlhuan@hcmulaw.edu.vn

2. Kinh nghiệm pháp luật của Nhật Bản trong việc kiểm soát tiếng ồn

Nhật Bản là một trong những quốc gia có hệ thống pháp luật chặt chẽ về KSTO với các văn bản pháp luật tiêu biểu có liên quan như Luật Kiểm soát tiếng ồn năm 1968 (sửa đổi, bổ sung năm 1999, 2000); Luật Môi trường cơ bản năm 1993 (sửa đổi, bổ sung năm 2002, 2007, 2012); Luật Giao thông đường bộ năm 1960 (sửa đổi, bổ sung năm 2019); Luật Tiêu chuẩn xây dựng năm 1950 (sửa đổi, bổ sung năm 1954, 1960, 1962, 1970, 1971, 1975, 1981, 2000); Luật Kiểm soát độ rung năm 1976 (sửa đổi, bổ sung năm 1995); Luật Kinh doanh giải trí năm 1948 (sửa đổi, bổ sung năm 1998, 2005, 2016, 2019) cùng các văn bản hướng dẫn thi hành... Các văn bản này đã tạo thành một hệ thống pháp luật hoàn chỉnh để phục vụ cho việc KSTO đạt được tính hiệu quả tối ưu tại Nhật Bản trong thời gian qua. Đặc biệt trong số đó, Luật Kiểm soát tiếng ồn là đạo luật quan trọng nhất trực tiếp điều chỉnh về vấn đề KSTO với mục tiêu giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn và bảo vệ sức khỏe cộng đồng. Các quy định này được thiết kế để bảo vệ sức khỏe, môi trường sống và duy trì trật tự công cộng, đặc biệt ở các khu đô thị đông đúc. Cụ thể:

Một là, Nhật Bản đã xây dựng khung pháp lý nghiêm ngặt và toàn diện về KSTO. Theo đó, để kiểm soát hiệu quả tiếng ồn, Nhật Bản đã đưa ra nhiều quy định cụ thể về KSTO, đặc biệt là quy định về mức giới hạn tiếng ồn theo khu vực và thời gian. Cụ thể:

Về phân loại khu vực, tiếng ồn được kiểm soát dựa trên phân loại khu vực, bao gồm khu dân cư, khu thương mại và khu công nghiệp, mỗi loại khu vực có ngưỡng tiếng ồn riêng biệt nhằm đảm bảo tiếng ồn không gây ảnh hưởng xấu đến sinh hoạt của cộng đồng (Quốc hội Nhật Bản, 1993). Cụ thể, đối với khu dân cư, đây là khu vực có đông đảo người dân sinh sống nên yêu cầu mức tiếng ồn thấp để bảo vệ sức khỏe và giấc ngủ của cư dân, do đó các quy định về tiếng ồn trong khu dân cư rất nghiêm ngặt, đặc biệt là vào ban đêm, tiếng ồn được phép phát sinh trong khu dân cư là rất hạn chế với giới hạn tiếng ồn thường thấp so với các khu vực khác. Đối với khu thương mại, khu vực này bao gồm các khu vực có nhiều hoạt động kinh doanh, mua sắm, dịch vụ nên tiếng ồn có thể cao hơn khu dân cư nhưng vẫn cần phải tuân thủ các giới hạn hợp lý để không gây ảnh hưởng lớn đến khu vực xung quanh. Đối với khu công nghiệp, đây là khu vực chủ yếu dành cho các hoạt động sản xuất và công nghiệp, trong khu vực này mức tiếng ồn có thể cao hơn nhiều so với khu dân cư và khu thương mại, tuy nhiên, ngay cả trong khu công nghiệp vẫn có các giới hạn tiếng ồn nhất định nhằm bảo vệ người lao động và các khu vực lân cận, các tiêu chuẩn này thường được điều chỉnh để giảm thiểu tác động tiêu cực đến các khu dân cư gần đó (Bộ Môi trường Nhật Bản, 2018a).

Về giới hạn tiếng ồn theo thời gian. Trong khoảng thời gian ban ngày từ 6:00 giờ - 22:00 giờ mức tiếng ồn cho phép thường cao trong các khu vực thương mại và công nghiệp vì đây là thời gian hoạt động cao điểm. Đối với thời gian ban đêm từ 22:00 giờ - 6:00 giờ sáng mức tiếng ồn tối đa sẽ giảm xuống, đặc biệt là tại các khu dân cư nhằm đảm bảo sự yên tĩnh và không làm ảnh hưởng đến giấc ngủ của người dân (Bộ Môi trường Nhật Bản, 2018a).

Các ngưỡng tiếng ồn cụ thể cho mỗi khu vực đều được quy định rõ ràng trong luật và được đo lường theo đơn vị decibel (dB). Cụ thể, tại các khu dân cư, giới hạn tiếng ồn có thể dao động từ 50 dB đến 60 dB vào ban ngày và giảm xuống còn khoảng 40 dB đến 50 dB vào ban đêm; tại các khu thương mại, giới hạn tiếng ồn có thể lên đến 65 dB vào ban ngày; tại các khu công nghiệp, tiếng ồn có thể cao hơn 70 dB nhưng vẫn phải tuân thủ các quy định kiểm soát đối với các khu vực gần khu dân cư (Bộ Môi trường Nhật Bản, 2018a).

Nhờ vào các quy định nêu trên, Nhật Bản đã KSTO hiệu quả, từ đó góp phần vào bảo vệ sức khỏe cộng đồng, duy trì môi trường sống yên tĩnh và thúc đẩy phát triển bền vững.

Hai là, quy định cụ thể về tiêu chuẩn tiếng ồn đặc biệt dành cho các khu vực gần bệnh viện, trường học, khu nghỉ dưỡng và khu vực dân cư có nhiều người già sinh sống (Quốc hội

Nhật Bản, 1968). Các quy định này được thiết kế để giảm thiểu tác động của tiếng ồn trong những môi trường đặc biệt cần sự yên tĩnh, bảo vệ sức khỏe và đảm bảo chất lượng cuộc sống cho cộng đồng. Cụ thể, đối với các khu vực bệnh viện và y tế, mức giới hạn tiếng ồn tại các khu vực này thường nghiêm ngặt hơn so với khu dân cư thông thường, đặc biệt vào ban đêm, giới hạn tiếng ồn vào ban đêm có thể được giảm xuống mức rất thấp, cụ thể là ở mức 40 dB hoặc thấp hơn để không làm gián đoạn quá trình nghỉ ngơi của bệnh nhân, điều này nhằm đảm bảo môi trường yên tĩnh cho bệnh nhân, đặc biệt là đối với những bệnh nhân cần nghỉ ngơi hoặc phục hồi (Bộ Môi trường Nhật Bản, 2018a). Đối với khu vực trường học, đây là một khu vực cần sự yên tĩnh, nhất là trong thời gian học tập do đó các quy định về tiếng ồn ở khu vực này yêu cầu mức tiếng ồn tối đa vào ban ngày phải hạn chế trong khoảng từ 50-60 Db (Bộ Môi trường Nhật Bản, 2018a). Đối với khu nghỉ dưỡng, đây là nơi người dân tìm kiếm sự thư giãn và nghỉ ngơi, do đó tiếng ồn từ các hoạt động xung quanh phải được kiểm soát nghiêm ngặt, các khu nghỉ dưỡng thường yêu cầu mức tiếng ồn vào ban đêm phải rất thấp (dưới 40 dB). Đối với khu vực dân cư có nhiều người già sinh sống, các quy định về tiếng ồn trong các khu vực này thường nghiêm ngặt hơn so với khu dân cư thông thường, đặc biệt vào ban đêm có thể thấp hơn 40 dB vì người cao tuổi dễ bị ảnh hưởng bởi tiếng ồn, gây rối loạn giấc ngủ và làm tăng nguy cơ mắc các bệnh liên quan đến tim mạch (Bộ Môi trường Nhật Bản, 2018a). Thông qua các quy định cụ thể về tiêu chuẩn tiếng ồn tại các khu vực đặc biệt nêu trên đã giúp Nhật Bản KSTO tốt tiếng ồn tại các khu vực này, từ đó giúp bảo vệ hiệu quả sức khỏe cộng đồng và duy trì chất lượng cuộc sống cũng như giúp giảm thiểu các tác động tiêu cực của ô nhiễm tiếng ồn.

Ba là, về KSTO trong giao thông. Luật Kiểm soát tiếng ồn của Nhật Bản đã quy định cụ thể về việc kiểm soát loại tiếng ồn này, đặc biệt là đối với tiếng ồn phát sinh từ các phương tiện giao thông như ô tô, xe máy, tàu hỏa và máy bay (Quốc hội Nhật Bản, 1968). Theo đó, Nhật Bản đã quy định cụ thể các tiêu chuẩn giới hạn tiếng ồn trong giao thông cho ô tô, xe máy, máy bay, tàu hỏa. Cụ thể, đối với ô tô và xe máy, Nhật Bản đã thiết lập các tiêu chuẩn về mức giới hạn tiếng ồn mà các phương tiện này có thể phát ra khi di chuyển trên các tuyến đường trong các khu vực dân cư, đặc biệt là vào ban đêm, khi mức tiếng ồn có thể gây ảnh hưởng lớn đến sức khỏe người dân. Ví dụ, đối với các loại xe ô tô, mức độ tiếng ồn thường được giới hạn ở mức khoảng 70 dB khi xe di chuyển ở tốc độ 50 km/h trên đường phố dân cư, các xe máy và xe tải lớn cũng có các mức giới hạn tiếng ồn tương tự, với mục tiêu giảm thiểu tác động đến khu dân cư và các khu vực nhạy cảm như trường học và bệnh viện (Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản, 2016). Đối với tàu hỏa, tiếng ồn phát sinh từ tàu hỏa cũng được quy định nghiêm ngặt, đặc biệt là tại các ga tàu và khu vực dân cư gần các tuyến đường sắt. Để giảm tiếng ồn từ các chuyến tàu, Luật KSTO Nhật Bản đã yêu cầu các công ty đường sắt sử dụng các đường ray giảm tiếng ồn và cải tiến công nghệ xe lửa để giảm thiểu tiếng ồn do động cơ tàu hỏa và tiếng bánh xe chạm vào ray, các biện pháp này giúp giảm tiếng ồn và giảm thiểu tác động đến các khu dân cư xung quanh (Bộ Môi trường Nhật Bản, 2018b). Đối với máy bay, để KSTO do máy bay gây ra, các quy định trong Luật Kiểm soát tiếng ồn của Nhật Bản đã yêu cầu các sân bay và các máy bay thương mại phải tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế và các quy định cụ thể để giảm tiếng ồn trong các khu vực dân cư xung quanh sân bay. Các sân bay phải duy trì khoảng cách an toàn và thiết lập các khu vực giảm tiếng ồn, đặc biệt là vào ban đêm khi tiếng ồn máy bay có thể làm ảnh hưởng đến chất lượng giấc ngủ của người dân (Bộ Môi trường Nhật Bản, 2019). Cùng với đó, Luật Kiểm soát tiếng ồn của Nhật Bản cũng đưa ra các quy định về đo đạc và giám sát tiếng ồn giao thông. Cụ thể, pháp luật Nhật Bản yêu cầu thực hiện đo đạc tiếng ồn định kỳ trên các tuyến giao thông quan trọng, đặc biệt là ở những khu vực gần trường học, bệnh viện

và các khu dân cư, việc giám sát này giúp phát hiện các nguồn tiếng ồn vượt mức quy định và đưa ra các biện pháp khắc phục kịp thời. Đồng thời, các cơ quan địa phương cũng phải thường xuyên tiến hành kiểm tra và giám sát tiếng ồn từ phương tiện giao thông để đảm bảo tuân thủ các quy định, nếu phương tiện nào vi phạm, chủ sở hữu có thể bị xử phạt hành chính hoặc yêu cầu sửa chữa để giảm tiếng ồn. Hơn nữa, pháp luật Nhật Bản cũng đặc biệt chú trọng đến việc thúc đẩy phát triển công nghệ giảm tiếng ồn trong giao thông, bao gồm việc thiết kế phương tiện giao thông ít gây tiếng ồn hơn, cải tiến hệ thống đường phố và tàu hỏa để giảm bớt tiếng ồn phát ra từ các phương tiện. Mặc khác, khi phát hiện vi phạm về mức độ tiếng ồn vượt quá giới hạn, pháp luật quy định yêu cầu các cơ quan chức năng có quyền yêu cầu ngừng hoạt động của phương tiện gây ô nhiễm tiếng ồn hoặc yêu cầu sửa chữa, thay đổi phương tiện sao cho đáp ứng tiêu chuẩn giảm tiếng ồn (Quốc hội Nhật Bản, 1968). Những quy định này đã giúp Nhật Bản giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn, bảo vệ sức khỏe cộng đồng và duy trì môi trường sống yên tĩnh, đồng thời khuyến khích phát triển các công nghệ giao thông tiên tiến và thân thiện với môi trường.

Bốn là, về KSTO trong xây dựng. Pháp luật KSTO của Nhật Bản đã quy định rất rõ ràng về việc KSTO trong các hoạt động xây dựng, đặc biệt là trong các khu vực đô thị và các khu vực dân cư. Các quy định này hướng đến việc giảm thiểu tiếng ồn gây ra từ các công trình xây dựng, góp phần bảo vệ sức khỏe cộng đồng và chất lượng cuộc sống của người dân trong các khu vực xung quanh công trình xây dựng. Theo đó, pháp luật Nhật Bản đã quy định cụ thể về giới hạn tiếng ồn trong xây dựng, cụ thể mức độ giới hạn tiếng ồn trong xây dựng được quy định tùy thuộc vào thời gian và vị trí của công trình xây dựng (Nguyễn Thị Ngọc Ánh, 2021). Các khu vực dân cư, trường học, bệnh viện và các khu vực nhạy cảm khác sẽ có mức giới hạn tiếng ồn khắt khe hơn so với các khu vực công nghiệp. Ví dụ, vào ban ngày từ 6:00 giờ sáng đến 18:00 giờ chiều mức tiếng ồn tối đa từ các công trình xây dựng tại khu vực dân cư có thể lên đến khoảng 75 dB. Tuy nhiên, vào ban đêm từ 18:00 giờ chiều đến 6:00 giờ sáng mức độ này có thể giảm xuống chỉ còn khoảng 60 dB hoặc thấp hơn nhằm giảm thiểu tác động đến không gian nghỉ ngơi của người dân; các khu vực đặc biệt như bệnh viện hoặc trường học có thể có mức giới hạn tiếng ồn thấp hơn, thậm chí xuống dưới 50 dB vào ban đêm, để đảm bảo không gây ảnh hưởng đến sức khỏe của bệnh nhân và học sinh (Bộ Môi trường Nhật Bản, 2015). Bên cạnh đó, pháp luật Nhật Bản cũng đưa ra yêu cầu về thời gian và quy định làm việc cụ thể tại các công trường xây dựng, theo đó để tránh tiếng ồn làm phiền cư dân vào ban đêm. Các hoạt động xây dựng gây ra tiếng ồn lớn thường được phép thực hiện trong khoảng thời gian từ sáng sớm đến chiều tối và các hoạt động tạo ra tiếng ồn mạnh như đào bới, khoan hay đập phá thường bị hạn chế vào ban đêm (Bộ Môi trường Nhật Bản, 2015). Ngoài ra, các công trình xây dựng lớn trong khu vực dân cư có thể phải xin giấy phép đặc biệt từ chính quyền địa phương và chỉ được phép thực hiện vào những giờ nhất định để giảm thiểu tác động đến người dân. Cùng với đó, pháp luật Nhật Bản cũng khuyến khích sử dụng các công nghệ giảm tiếng ồn và vật liệu xây dựng có khả năng hấp thụ hoặc giảm âm thanh. Các công trình xây dựng phải sử dụng các máy móc, thiết bị ít gây tiếng ồn hoặc có hệ thống giảm tiếng ồn như bộ giảm âm cho máy khoan, máy xúc và các thiết bị xây dựng khác; hoặc sử dụng các vật liệu giảm tiếng ồn hoặc cách âm trong quá trình thi công để hạn chế tiếng ồn; đối với các công trình xây dựng gần khu dân cư có thể được yêu cầu lắp đặt tường chắn âm thanh để ngăn chặn tiếng ồn lan ra ngoài phạm vi công trường và tác động đến cư dân xung quanh. Đồng thời, vật liệu xây dựng và phương pháp thi công cũng được yêu cầu phải ít gây tiếng ồn. Chẳng hạn, khi sử dụng các vật liệu nặng hoặc trong quá trình đập phá, việc lựa chọn các phương pháp thi công giảm tiếng ồn là cần thiết, các công ty xây dựng cần áp dụng công nghệ tiên tiến để giảm thiểu tiếng ồn trong suốt quá trình

thi công. Đối với các công trình có quy mô lớn hoặc công trình gần khu vực đặc biệt, pháp luật Nhật Bản yêu cầu các nhà thầu phải thực hiện các biện pháp giảm thiểu tiếng ồn đặc biệt và phải xin giấy phép trước khi bắt đầu thi công, các công trình này có thể cần phải đánh giá tác động tiếng ồn trước khi được phê duyệt. Trước khi bắt đầu các công trình xây dựng lớn, nhà thầu cần phải thông báo công khai cho cộng đồng về thời gian và loại hình công việc sẽ diễn ra, cùng với các biện pháp mà họ sẽ áp dụng để giảm thiểu tiếng ồn, điều này giúp người dân có thể chuẩn bị trước và giảm bớt sự bất tiện (Quốc hội Nhật Bản, 1968). Ngoài ra, các cơ quan chức năng tại địa phương sẽ tiến hành giám sát thường xuyên về mức độ tiếng ồn tại các công trình xây dựng, đặc biệt là trong những khu vực nhạy cảm như khu dân cư, bệnh viện, hoặc trường học. Nếu các công trình xây dựng vi phạm mức giới hạn tiếng ồn hoặc thực hiện công việc ngoài giờ quy định, chủ đầu tư và nhà thầu có thể bị phạt tiền hoặc yêu cầu dừng công việc cho đến khi khắc phục được tình trạng vi phạm (Quốc hội Nhật Bản, 1968). Những quy định này đã giúp Nhật Bản giảm thiểu được tác động của tiếng ồn từ công trình xây dựng, đến người dân, bệnh viện và trường học, đồng thời khuyến khích các nhà thầu sử dụng công nghệ và phương pháp thi công thân thiện với môi trường và sức khỏe cộng đồng.

Năm là, về cơ chế giám sát, xử phạt, phản hồi, khiếu nại. Pháp luật KSTO của Nhật Bản không chỉ quy định các tiêu chuẩn về mức giới hạn tiếng ồn mà còn thiết lập cơ chế giám sát và xử phạt nhằm đảm bảo việc tuân thủ các quy định và giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn trong cộng đồng (Quốc hội Nhật Bản, 1968). Theo đó, về vấn đề giám sát, các cơ quan chức năng của chính phủ, bao gồm Bộ Môi trường Nhật Bản và chính quyền địa phương có trách nhiệm giám sát mức độ tiếng ồn trên toàn quốc. Chính quyền địa phương, đặc biệt là tại các thành phố lớn và các khu vực công nghiệp sẽ đóng vai trò chủ yếu trong việc giám sát tiếng ồn từ các hoạt động giao thông, xây dựng, công nghiệp và các nguồn phát sinh khác (Quốc hội Nhật Bản, 1968). Các cơ quan chức năng sử dụng cảm biến đo tiếng ồn được lắp đặt tại các vị trí chiến lược như khu dân cư, gần công trình xây dựng và các tuyến giao thông chính để theo dõi, giám sát, những thiết bị này liên tục ghi nhận dữ liệu về mức độ tiếng ồn và gửi thông tin về các cơ quan giám sát để theo dõi và phân tích; các đợt kiểm tra định kỳ cũng được quy định thực hiện để đảm bảo mức độ tiếng ồn không vượt quá giới hạn cho phép (Quốc hội Nhật Bản, 1968). Đồng thời, các cơ quan chức năng cũng sẽ kiểm tra các công trình xây dựng và các khu vực công nghiệp để xác định liệu các hoạt động có đang tuân thủ các quy định về tiếng ồn hay không, hoạt động kiểm tra này có thể được thực hiện bất ngờ để phát hiện và xử lý kịp thời các vi phạm nếu có (Quốc hội Nhật Bản, 1968). Bên cạnh đó, công dân và các tổ chức cũng có thể tham gia vào việc giám sát bằng cách báo cáo vi phạm tiếng ồn, thông qua hệ thống báo cáo trực tuyến và điện thoại cho phép cư dân thông báo về các nguồn gây ô nhiễm tiếng ồn trong cộng đồng đến cơ quan chức năng từ đó giúp các cơ quan này kịp thời xử lý.

Về vấn đề cơ chế xử phạt, đối với những vi phạm nhẹ hoặc lần đầu, cơ quan chức năng có thể đưa ra cảnh cáo và yêu cầu các đối tượng vi phạm thực hiện các biện pháp khắc phục. Ví dụ, yêu cầu giảm tiếng ồn trong thời gian quy định hoặc thay đổi phương pháp thi công để giảm thiểu tác động tiếng ồn, nếu các vi phạm tiếp tục hoặc không được khắc phục sau cảnh cáo, các tổ chức hoặc cá nhân vi phạm có thể bị phạt tiền. Mức phạt này có thể dao động từ vài triệu yên đến hàng chục triệu yên, tùy thuộc vào mức độ nghiêm trọng của vi phạm. Các doanh nghiệp hoặc tổ chức gây ra tiếng ồn lớn từ hoạt động sản xuất, giao thông, hoặc xây dựng sẽ bị phạt cao hơn. Đối với những vi phạm nghiêm trọng, chẳng hạn như vi phạm nhiều lần hoặc gây ra tác động nghiêm trọng đối với sức khỏe cộng đồng, chính quyền có quyền dừng hoạt động hoặc đình chỉ cho đến khi các biện pháp KSTO được khắc phục hoàn toàn. Nếu cá nhân hoặc tổ chức tái phạm nhiều lần, mức xử phạt có thể tăng lên đáng kể, bao gồm cả lệnh đình chỉ hoạt động vĩnh viễn hoặc yêu cầu đóng cửa doanh nghiệp nếu không tuân thủ

quy định về tiếng ồn. Đối với, các phương tiện giao thông, đặc biệt là các phương tiện công cộng, xe tải, và tàu thủy phải tuân thủ các quy định về tiếng ồn do luật quy định, nếu các phương tiện này phát ra tiếng ồn vượt mức cho phép, chủ sở hữu phương tiện hoặc công ty vận hành có thể bị xử phạt. Việc kiểm tra và xử lý tiếng ồn của phương tiện giao thông thường xuyên được thực hiện thông qua các trạm kiểm tra tiếng ồn dọc các tuyến đường cao tốc, đường phố và các khu vực đô thị. Đối với các công trình xây dựng phải tuân thủ các giới hạn tiếng ồn về cả thời gian và cường độ, nếu các công trình xây dựng hoạt động ngoài giờ hoặc gây ra tiếng ồn vượt mức quy định, nhà thầu hoặc chủ đầu tư sẽ bị xử lý (Quốc hội Nhật Bản, 1968).

Ngoài ra, pháp luật về KSTO của Nhật Bản cũng thiết lập cơ chế phản hồi và khiếu nại, theo đó người dân có quyền khiếu nại về các trường hợp ô nhiễm tiếng ồn thông qua hệ thống khiếu nại do chính quyền địa phương hoặc cơ quan quản lý môi trường tổ chức. Người dân có thể khiếu nại trực tiếp về tiếng ồn từ các công trình xây dựng, giao thông, hay các nguồn công nghiệp khác. Chính quyền địa phương sẽ tiến hành giải quyết tranh chấp giữa các bên liên quan, bao gồm cả cư dân và các tổ chức, doanh nghiệp. Các biện pháp giải quyết có thể bao gồm yêu cầu giảm thiểu tiếng ồn, cải thiện quy trình sản xuất thi công, hoặc thậm chí đưa ra các giải pháp tài chính để bồi thường cho các tác động tiêu cực (Quốc hội Nhật Bản, 1993). Có thể thấy rằng, quy định về cơ chế giám sát, xử phạt, phản hồi, khiếu nại của Nhật Bản trong việc KSTO rất nghiêm ngặt và hệ thống, điều này đã giúp góp phần đảm bảo việc tuân thủ các quy định về KSTO để từ đó góp phần hiệu quả vào việc bảo vệ môi trường và sức khỏe cộng đồng tại Nhật Bản.

3. Một số bài học kinh nghiệm cho Việt Nam

Pháp luật về KSTO tại Việt Nam hiện nay đã được xây dựng, ban thành và áp dụng nhưng vẫn còn tồn tại những vấn đề hạn chế, bất cập nhất định cần phải tiếp tục hoàn thiện để đáp ứng yêu cầu bảo vệ sức khỏe cộng đồng và môi trường. Hiện nay, vấn đề KSTO tại Việt Nam đã được quy định trong các văn bản như: Luật Bảo vệ môi trường năm 2020; Nghị định số 45/2022/NĐ-CP ngày 07/7/2022 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực bảo vệ môi trường; Nghị định số 144/2021/NĐ-CP ngày 31/12/2021 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực an ninh, trật tự, an toàn xã hội; phòng, chống tệ nạn xã hội; phòng cháy và chữa cháy; phòng, chống bạo lực gia đình; Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt; Quy chuẩn Kỹ thuật Quốc gia về tiếng ồn được ban hành theo Thông tư số 39/2010/TT-BTNMT ngày 16/12/2010 của Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường... Các văn bản này đã góp phần quan trọng vào việc tạo ra cơ sở pháp lý vững chắc để phục vụ cho việc KSTO trong thời gian qua (Phạm Thị Hồng Tâm, Trần Linh Huân, 2022: 129-130). Tuy nhiên, bên cạnh những mặt tích cực đạt được, hệ thống pháp luật điều chỉnh về vấn đề KSTO của Việt Nam hiện nay vẫn chưa thật sự hiệu quả và còn tồn tại những vấn đề hạn chế, bất cập nhất định (Trần Linh Huân, 2022a: 36) như: Các quy định pháp luật về KSTO còn nằm rải rác trong nhiều văn bản pháp luật khác nhau; chưa bao quát kiểm soát hết các đối tượng có khả năng gây ra tình trạng ô nhiễm tiếng ồn; thiếu quy định về hệ thống giám sát hiệu quả; thiếu quy định rõ ràng về phân loại khu vực KSTO; mức độ xử phạt và biện pháp kiểm tra chưa nghiêm khắc và chi tiết, quy định về khiếu nại và phản hồi còn hạn chế... Với những hạn chế, bất cập đang tồn tại này sẽ làm giảm tính hiệu quả trong việc thực thi pháp luật về KSTO từ đó gây ra hệ quả nghiêm trọng đối với sức khỏe cộng đồng và chất lượng môi trường sống của người dân (Trần Linh Huân, 2022b: 156). Chính vì vậy, việc tiếp tục hoàn thiện pháp luật về KSTO tại Việt Nam là điều rất quan trọng và cấp thiết trong bối cảnh hiện nay. Theo đó, để có thể nâng cao hiệu quả hoàn thiện pháp luật về KSTO,

Việt Nam cần phải học hỏi những kinh nghiệm tích cực, hiệu quả từ pháp luật Nhật Bản trên cơ sở phù hợp với điều kiện, hoàn cảnh của Việt Nam. Cụ thể:

Một là, xây dựng khung pháp lý nghiêm ngặt và toàn diện về KSTO. Như đã làm rõ, Nhật Bản đã ban hành Luật Kiểm soát tiếng ồn từ năm 1968, điều này đã giúp việc KSTO ở Nhật Bản có được nền tảng pháp lý rõ ràng, dễ thực thi và có chế tài cụ thể. Học hỏi từ kinh nghiệm này, Việt Nam có thể cân nhắc việc ban hành một luật chuyên biệt về KSTO thay vì chỉ đưa ra các quy định rải rác trong nhiều văn bản pháp luật khác nhau. Hơn nữa, Việt Nam có thể học hỏi kinh nghiệm của Nhật Bản bằng việc thiết lập các quy định về phân chia các khu vực thành các loại cụ thể như khu dân cư, khu thương mại, khu công nghiệp, các khu vực đặc biệt như bệnh viện, trường học và mỗi khu vực như vậy sẽ thiết lập tiêu chuẩn tiếng ồn khác nhau để phù hợp với đặc thù của từng khu vực nhằm nâng cao tính hiệu quả trong việc KSTO. Cùng với đó, Việt Nam có thể tham khảo kinh nghiệm của Nhật Bản bằng cách xây dựng các quy định chặt chẽ hơn về giới hạn tiếng ồn vào buổi tối, đặc biệt tại các khu dân cư và các khu vực có yêu cầu yên tĩnh cao để tạo cơ sở giúp điều chỉnh mức độ tiếng ồn phù hợp với nhu cầu và đặc điểm của từng thời gian trong ngày để có thể đảm bảo được sự cân bằng giữa các hoạt động kinh tế, xã hội và bảo vệ sức khỏe con người. Ngoài ra, Việt Nam cũng có thể học hỏi kinh nghiệm của Nhật Bản bằng việc đưa ra các quy định cụ thể về trách nhiệm của từng tổ chức, cá nhân trong việc KSTO, cùng những chế tài rõ ràng cho các hành vi vi phạm để tạo được tính răn đe cao, buộc các chủ thể phải tuân thủ chặt chẽ trong việc kiểm soát hiệu quả tiếng ồn.

Hai là, quy định cụ thể về tiêu chuẩn tiếng ồn đặc biệt dành cho các khu vực bệnh viện, trường học, khu nghỉ dưỡng và khu vực dân cư có nhiều người già sinh sống. Học hỏi kinh nghiệm từ pháp luật Nhật Bản, Việt Nam cần ban hành các quy định chặt chẽ về tiêu chuẩn tiếng ồn dành cho các khu vực nhạy cảm như bệnh viện, trường học, khu nghỉ dưỡng và các khu vực dân cư có người già sinh sống nhằm bảo vệ sức khỏe và tạo không gian yên tĩnh cho những đối tượng cần được ưu tiên. Cụ thể, ở các khu vực gần bệnh viện, trường học, khu nghỉ dưỡng và khu dân cư có nhiều người già sinh sống cần quy định ngưỡng tiếng ồn thấp hơn đáng kể so với các khu vực khác, điều này giúp bảo vệ sức khỏe, tâm lý và môi trường sinh hoạt yên tĩnh cho các đối tượng nhạy cảm. Đặc biệt cần chú trọng quy định giảm tiếng ồn vào ban đêm gần khu vực bệnh viện, khu dân cư để đảm bảo giấc ngủ, sự tập trung và sức khỏe tinh thần của người dân bằng việc xem xét quy định các ngưỡng tiếng ồn thấp hơn vào các thời điểm này, đặc biệt trong các khu vực dân cư và trường học. Cùng với đó, cũng cần tạo ra các khu vực đệm giữa các khu vực có tiếng ồn cao và các khu vực nhạy cảm như bệnh viện, trường học và khu nghỉ dưỡng, khu vực đệm này giúp giảm thiểu ảnh hưởng của tiếng ồn từ giao thông và các hoạt động công nghiệp gần kề để giúp hạn chế sự tác động tiêu cực của tiếng ồn. Mặc khác, Việt Nam cũng cần đưa ra các quy định cụ thể về các chế tài mạnh mẽ đối với những hành vi vi phạm tiếng ồn tại khu vực nhạy cảm như phạt tiền cao hoặc yêu cầu ngừng hoạt động. Việc xử phạt nghiêm khắc sẽ giúp duy trì hiệu quả KSTO.

Ba là, tiếp tục hoàn thiện quy định về KSTO trong giao thông. Trên cơ sở học hỏi kinh nghiệm của Nhật Bản, Việt Nam có thể xây dựng các quy định tiếng ồn cho từng loại tuyến đường và điều chỉnh ngưỡng tiếng ồn cho phù hợp dựa trên vị trí, mật độ giao thông và tính chất khu vực. Đặc biệt, tại các khu vực dân cư, trường học, bệnh viện, cần có các biện pháp kiểm soát chặt chẽ hơn để giảm thiểu tác động của tiếng ồn. Cùng với đó, Việt Nam cũng cần quy định cụ thể về giới hạn tiếng ồn cho từng loại phương tiện, bao gồm xe ô tô, xe tải, xe máy và tàu hỏa, đặc biệt là xe máy và xe tải vốn là những phương tiện có tiếng ồn cao và phổ biến tại Việt Nam, theo đó các phương tiện phải tuân thủ tiêu chuẩn tiếng ồn trước khi được lưu thông và các phương tiện cũ hoặc có tiếng ồn cao phải cải tiến hoặc không được phép hoạt động. Quy định này không chỉ giúp kiểm soát tốt tiếng ồn phát sinh từ phương tiện

giao thông mà còn có thể bảo vệ hiệu quả sức khỏe cộng đồng, cải thiện chất lượng môi trường sống, cũng như thúc đẩy sự phát triển bền vững trong các ngành công nghiệp giao thông, khuyến khích sử dụng công nghệ giảm tiếng ồn và tạo ra môi trường sống yên tĩnh và hài hòa cho các cộng đồng đô thị. Hơn nữa, Việt Nam cũng cần quy định rõ việc thực hiện kiểm tra định kỳ tiếng ồn từ phương tiện giao thông và có chế tài nghiêm khắc đối với các phương tiện vi phạm, việc xử phạt bao gồm phạt tiền và cấm hoạt động đối với phương tiện không đạt chuẩn để tạo sự minh bạch và nâng cao hiệu quả KSTO.

Bốn là, hoàn thiện quy định về KSTO trong xây dựng. Từ kinh nghiệm của Nhật Bản, Việt Nam có thể học hỏi bằng việc thiết lập các quy định cụ thể về giờ thi công và thời gian xây dựng để hạn chế tiếng ồn do thi công vào ban đêm, đặc biệt là tại các khu vực dân cư đông đúc hoặc gần các khu vực nhạy cảm, điều này sẽ giúp người dân không bị quấy rối bởi tiếng ồn trong thời gian nghỉ ngơi hoặc vào ban đêm. Cùng với đó, Việt Nam cũng đưa ra các quy định về tiêu chuẩn và giới hạn mức độ tiếng ồn tối đa cho các công trình xây dựng, theo đó các công trình phải tuân thủ các mức tiếng ồn quy định tại các khu vực cụ thể (như khu dân cư, khu công nghiệp, khu vực gần trường học, bệnh viện) và không được vượt quá mức tiếng ồn cho phép, việc này sẽ giúp đảm bảo rằng tiếng ồn phát sinh từ các công trình xây dựng không vượt quá ngưỡng chịu đựng của cư dân trong khu vực. Bên cạnh đó, Việt Nam cũng cần quy định đưa ra các chính sách cụ thể để khuyến khích việc sử dụng những công nghệ và biện pháp giảm thiểu tiếng ồn trong xây dựng, cũng như thực hiện các biện pháp kiểm tra và đánh giá tác động tiếng ồn trước khi cấp phép thi công, giúp giảm thiểu tác động tiêu cực ngay từ đầu. Quy định này không chỉ giúp bảo vệ tốt sức khỏe cộng đồng, cải thiện chất lượng môi trường sống, mà còn tăng cường tính bền vững trong ngành xây dựng và thúc đẩy sự tuân thủ pháp luật về KSTO. Hơn nữa, Việt Nam cần quy định thiết lập các khu vực nhạy cảm và quy định mức độ KSTO cao hơn cho các khu vực này. Các công trình xây dựng trong những khu vực nhạy cảm nên áp dụng các biện pháp giảm tiếng ồn nghiêm ngặt hơn, chẳng hạn như sử dụng công nghệ giảm tiếng ồn, hạn chế thi công vào giờ cao điểm và ban đêm. Mặc khác, cũng cần đưa ra các chế tài xử phạt nghiêm ngặt đối với các công trình xây dựng vi phạm quy định về tiếng ồn, các biện pháp xử phạt có thể bao gồm việc đình chỉ thi công, yêu cầu giảm thiểu tiếng ồn hoặc yêu cầu khắc phục thiệt hại, các chủ đầu tư và nhà thầu phải chịu trách nhiệm về việc tuân thủ các quy định này. Việc quy định xử phạt nghiêm minh sẽ giúp nâng cao ý thức của các nhà thầu và chủ đầu tư, đồng thời bảo vệ quyền lợi của người dân. Ngoài ra, Việt Nam cũng cần quy định về việc công khai thông tin liên quan đến tiếng ồn của các công trình xây dựng, đặc biệt là thông báo cho cộng đồng về kế hoạch thi công và mức độ tiếng ồn dự kiến để người dân có thể theo dõi, giám sát và phản hồi.

Năm là, thiết lập cơ chế giám sát, xử phạt, phản hồi, khiếu nại theo hướng hiệu quả hơn. Học hỏi kinh nghiệm của Nhật Bản, Việt Nam có thể quy định nghiên cứu triển khai hệ thống giám sát tự động với các cảm biến đo tiếng ồn tại các khu vực trọng điểm để giúp theo dõi mức độ ô nhiễm tiếng ồn một cách liên tục và không phụ thuộc vào các báo cáo thủ công từ người dân, điều này không chỉ giúp phát hiện vi phạm kịp thời mà còn giảm thiểu sự can thiệp của các yếu tố chủ quan. Cùng với đó, Việt Nam cũng cần có một hệ thống xử phạt nghiêm ngặt, bao gồm các mức phạt khác nhau tùy theo mức độ vi phạm, từ cảnh cáo đến phạt tiền, đình chỉ hoạt động hoặc yêu cầu khắc phục, các vi phạm tái diễn sẽ bị xử phạt nghiêm khắc hơn. Đặc biệt, Việt Nam có thể xây dựng các quy định xử phạt rõ ràng hơn về tiếng ồn, đặc biệt là mức độ xử phạt phải được quy định chi tiết đối với các vi phạm khác nhau, điều này giúp tạo ra một môi trường pháp lý minh bạch và nghiêm túc trong việc KSTO. Hơn nữa, Việt Nam cũng có thể học kinh nghiệm của Nhật Bản trong việc quy định công khai thông tin về các vi phạm tiếng ồn và kết quả xử lý vi phạm, điều này sẽ giúp tạo sự minh bạch và tăng cường tính trách nhiệm của các cơ quan chức năng trong việc giải quyết vấn đề tiếng ồn, cũng

như giúp người dân theo dõi và giám sát các vi phạm, đồng thời thúc đẩy các tổ chức, cá nhân thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ của mình. Ngoài ra, Việt Nam có thể khuyến khích các tổ chức xã hội, cộng đồng và các đoàn thể tham gia vào công tác giám sát và kiểm tra tiếng ồn bằng các cơ chế pháp lý rõ ràng cụ thể, các chủ thể này sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc phát hiện các vi phạm tiếng ồn, đặc biệt là ở những khu vực dân cư đông đúc, cũng như sẽ giúp nâng cao nhận thức về việc bảo vệ sức khỏe cộng đồng và môi trường thông qua việc KSTO.

4. Kết luận

Việc KSTO là một yếu tố quan trọng trong bảo vệ sức khỏe cộng đồng và đảm bảo quyền được sống trong môi trường trong lành của người dân. Qua nghiên cứu kinh nghiệm của Nhật Bản, có thể thấy rằng hệ thống pháp luật về KSTO tại Nhật Bản được xây dựng chặt chẽ, cụ thể và có tính khả thi cao. Sự kết hợp giữa các quy định pháp lý rõ ràng, tiêu chuẩn kỹ thuật nghiêm ngặt và hệ thống giám sát hiệu quả đã góp phần giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn tại Nhật Bản. Với thực tế tại Việt Nam, ô nhiễm tiếng ồn đang trở thành vấn đề ngày càng cấp bách, đòi hỏi khung pháp lý mạnh mẽ và đồng bộ. Từ kinh nghiệm của Nhật Bản, Việt Nam có thể rút ra những bài học quan trọng, bao gồm xây dựng một khung pháp lý nghiêm ngặt và toàn diện về KSTO; quy định cụ thể về tiêu chuẩn tiếng ồn đặc biệt dành cho các khu vực bệnh viện, trường học, khu nghỉ dưỡng và khu vực dân cư có nhiều người già sinh sống; hoàn thiện quy định về KSTO trong xây dựng, giao thông; quy định thiết lập cơ chế giám sát, xử phạt, phản hồi, khiếu nại theo hướng hiệu quả; xây dựng các tiêu chuẩn về tiếng ồn phù hợp cho từng khu vực, thiết lập hệ thống giám sát tiếng ồn hiện đại và tăng cường chế tài xử phạt các vi phạm. Những cải tiến này sẽ giúp KSTO hiệu quả hơn, từ đó có thể góp phần hướng đến một môi trường sống bền vững và nâng cao chất lượng cuộc sống tại Việt Nam.

Tài liệu tham khảo

- Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản. (2016). *Tiêu chuẩn Kiểm soát tiếng ồn phương tiện giao thông*.
- Bộ Môi trường Nhật Bản. (2015). *Tiêu chuẩn quy định về tiếng ồn do công trình xây dựng cụ thể phát sinh*.
- Bộ Môi trường Nhật Bản. (2018a). *Tiêu chuẩn chất lượng môi trường về tiếng ồn*.
- Bộ Môi trường Nhật Bản. (2018b). *Tiêu chuẩn chất lượng môi trường cho tiếng ồn đường sắt*.
- Bộ Môi trường Nhật Bản. (2019). *Tiêu chuẩn chất lượng môi trường cho tiếng ồn máy bay*.
- Khánh Phương. (2017). Vì sao các công trình xây dựng tại Nhật Bản không gây ô nhiễm tiếng ồn và bụi bẩn?. <https://baoxaydung.com.vn/vi-sao-cac-cong-trinh-xay-dung-tai-nhat-ban-khong-gay-o-nhiem-tieng-on-va-bui-ban-217137.html>
- Mai Phương. (2024). Ô nhiễm tiếng ồn và mối nguy hại tới sức khỏe. <https://hanoionline.vn/video/o-nhiem-tieng-on-va-moi-nguy-hai-toi-suc-khoe-243762.htm>
- Nguyễn Thị Ngọc Ánh. (2021). Quản lý ô nhiễm bụi, tiếng ồn từ hoạt động xây dựng. Kinh nghiệm một số nước. <https://tainguyenvamoitruong.vn/quan-ly-o-nhiem-bui-tieng-on-tu-hoat-dong-xay-dung-kinh-nghiem-mot-so-nuoc-cid1823.html>
- Phạm Hồng Tâm, Trần Linh Huân. (2022). Thực thi pháp luật về kiểm soát ô nhiễm tiếng ồn và một số yêu cầu đặt ra. *Tạp chí Giáo dục và Xã hội*. Số 140 (201).
- Quốc hội Nhật Bản. (1968). *Luật Kiểm soát tiếng ồn*.
- Quốc hội Nhật Bản. (1993). *Luật Môi trường cơ bản*.
- Trần Linh Huân. (2022a). Pháp luật về kiểm soát ô nhiễm tiếng ồn và một số vấn đề pháp lý đặt ra. *Tạp chí Dân chủ và Pháp luật*. Số 368.
- Trần Linh Huân. (2022b). Pháp luật về kiểm soát ô nhiễm tiếng ồn - Thực trạng và một số kiến nghị hoàn thiện. *Tạp chí Giáo dục và Xã hội*. Số 139 (200).