

PHỤ LỤC CHUYÊN ĐỀ PHÁP LUẬT SỐ 15

Nghị quyết số 47/2024/NQ-HĐND ngày 12/12/2024 của HĐND Thành phố quy định thực hiện vùng phát thải thấp trên địa bàn thành phố Hà Nội

(Kèm theo văn bản số: /UBND-TNMT ngày tháng năm 2025 của UBND Thành phố)

I. Tên Nghị quyết: Nghị quyết số 47/2024/NQ-HĐND ngày 12/12/2024 của HĐND Thành phố quy định thực hiện vùng phát thải thấp trên địa bàn thành phố Hà Nội.

II. Cơ sở pháp lý và cơ sở thực tiễn đề xuất xây dựng Nghị quyết

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

- Nghị quyết số 15-NQ/TW của Bộ Chính trị ban hành ngày 05/05/2022 về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (Nghị quyết số 15-NQ/TW), trong đó đặt ra mục tiêu đến năm 2030: “*Thủ đô Hà Nội là Thành phố “Văn hiến - Văn minh - Hiện đại”; trở thành trung tâm, động lực thúc đẩy phát triển vùng đồng bằng Sông Hồng, vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và cả nước; hội nhập quốc tế sâu rộng, có sức cạnh tranh cao với khu vực và thế giới, phấn đấu phát triển ngang tầm thủ đô các nước phát triển trong khu vực*”. Theo đó “*tập trung ưu tiên hoàn thiện thể chế phát triển Thủ đô toàn diện, đồng bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh, bền vững và hội nhập quốc tế; kết hợp hài hoà phát triển kinh tế, văn hoá, xã hội, môi trường gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh, đối ngoại;...*”

- Ngày 28/6/2024, Quốc hội đã thông qua Luật Thủ đô số 39/2024/QH15, (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025) là văn bản pháp lý quan trọng, có ý nghĩa đặc biệt với Thành phố, quy định các cơ chế, chính sách đặc thù, phân quyền mạnh mẽ cho chính quyền Thành phố trên các lĩnh vực quản lý nhà nước.

+ Tại khoản 6 Điều 3 của Luật Thủ đô nêu rõ “*Vùng phát thải thấp là khu vực được xác định để hạn chế các phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường nhằm cải thiện chất lượng không khí*”

+ Tại điểm a khoản 2 Điều 28 của Luật Thủ đô quy định:

“*2. Hội đồng nhân dân Thành phố có trách nhiệm sau đây:*

a) *Quy định tiêu chí, điều kiện, trình tự, thủ tục xác định vùng phát thải thấp; quyết định phạm vi vùng phát thải thấp và các biện pháp được áp dụng trong vùng theo lộ trình phù hợp*”.

- Trước đó, ngày 02/03/2024, UBND Thành phố đã ban hành Quyết định số 1142/QĐ-UBND về Kế hoạch quản lý chất lượng môi trường không khí thành phố Hà Nội đến năm 2030, định hướng đến năm 2035, trong đó quy định nhiệm vụ ưu tiên là xây dựng khu vực phát thải thấp nhằm giảm phát thải ô nhiễm không khí từ nguồn giao thông.

- Triển khai thi hành Luật Thủ đô năm 2024 và Kế hoạch số 11/KH-HĐND ngày 11/9/2024 của HĐND Thành phố, UBND Thành phố đã ban hành Kế hoạch số

225/KH-UBND ngày 22/7/2024 đã giao Sở Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông vận tải, Sở Quy hoạch – Kiến trúc, Sở Tài chính, các Ban: Kinh tế - Ngân sách, Đô thị của HĐND Thành phố, UBND quận Hoàn Kiếm và các Sở, ngành liên quan, xây dựng Nghị quyết của HĐND Thành phố nhằm cụ thể hóa quy định tại điểm a khoản 2 Điều 28 của Luật Thủ đô và ban hành trước ngày 01/01/2025 để có hiệu lực cùng với hiệu lực của Luật Thủ đô.

2. Cơ sở thực tiễn

- Thủ đô Hà Nội đang phải đối mặt với các thách thức trong công tác quản lý và bảo vệ chất lượng môi trường không khí. Theo Báo cáo hiện trạng môi trường quốc gia 2016-2020, cho thấy nồng độ bụi $PM_{2.5}$ trung bình năm tại thành phố Hà Nội trong giai đoạn 2018-2020 vượt khoảng gần 2 lần quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 05:2013/BTNMT ($25 \mu g/m^3$). Nồng độ bụi PM_{10} trung bình năm vượt quá giới hạn QCVN từ 1,3 đến 1,6 lần. Số ngày trong năm 2019 có chỉ số chất lượng không khí (VN_AQI) ở mức kém và xấu (tính trung bình các trạm) chiếm tỉ lệ 30,5% tổng số ngày quan trắc trong năm, một số ngày chất lượng không khí suy giảm đến ngưỡng rất xấu (VN_AQI=201-300).

- Theo tổng hợp từ Kế hoạch quản lý môi trường không khí thành phố Hà Nội đến năm 2030, định hướng tới năm 2035, nguồn gây ô nhiễm không khí tại chỗ cho Hà Nội chủ yếu là các nguồn phát thải từ các phương tiện giao thông đường bộ (phương tiện phát thải chính trong giao thông là xe máy, tiếp đến là xe tải và xe taxi) và nguồn bụi đường. Về tỷ lệ đóng góp của các nguồn thải vào nồng độ bụi sơ cấp $PM_{2.5}$ tại 11 điểm trên địa bàn Thủ đô, mức độ đóng góp của nguồn giao thông (bao gồm cả bụi đường) là cao nhất, trong khoảng từ 58% - 74% tùy từng thời điểm.

- Theo số liệu của Sở Giao thông vận tải (GTVT) Hà Nội, tổng số phương tiện quản lý tính đến tháng 4/2024 gồm: 8.065.206 phương tiện giao thông đường bộ (trong đó: 1.129.819 ô tô, 6.935.387 mô tô). Đặc biệt, số lượng xe máy đã sử dụng trên 10 năm chiếm 72,58% sẽ làm gia tăng mức phát thải chất độc hại vào không khí nếu các xe cũ không được bảo dưỡng theo đúng khuyến cáo của nhà sản xuất.

- Ngày 17/11/2020, Quốc hội đã thông qua Luật Bảo vệ môi trường trong đó có quy định Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ ban hành lộ trình áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn quốc gia về khí thải của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu hành ở Việt Nam. Bên cạnh đó, Thủ tướng Chính phủ đã quyết liệt chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương thực hiện nhiều giải pháp để bảo vệ, cải thiện chất lượng môi trường không khí: Thủ tướng Chính phủ ký Quyết định số 985a/QĐ-TTg ngày 01/6/2016 phê duyệt Kế hoạch hành động quốc gia về quản lý chất lượng không khí đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025 trong đó yêu cầu tăng cường kiểm soát các chất gây ô nhiễm trong khí thải từ các phương tiện giao thông; xây dựng, ban hành, tổ chức triển khai các văn bản quy phạm, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới. Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 03/CT-TTg ngày 18/01/2021 về tăng cường kiểm soát ô nhiễm môi trường không khí với nhiều giải pháp cấp bách, quan trọng.

3. Cơ sở khoa học và kinh nghiệm quốc tế về vùng phát thải thấp (LEZ)

- Thành phố Hà Nội đang trên đà tăng trưởng kinh tế nhưng lại kéo theo các hệ lụy về sử dụng tài nguyên và ô nhiễm môi trường, đặc biệt chất lượng không khí đang có chiều hướng suy giảm trên diện rộng, tác động không nhỏ đến sức khỏe người dân. Theo số liệu của Tổ chức Y tế Thế giới (WHO), Hà Nội là một trong những thành phố có mức độ ô nhiễm không khí cao tại khu vực châu Á.

- Cho đến nay, LEZ đã được triển khai tại 320 thành phố của Châu Âu và con số này sẽ tăng lên 507 vào năm 2025.

- Ở Madrid, nồng độ NO₂ trong không khí đã giảm 32% sau khi các khu vực phát thải thấp được xây dựng vào năm 2018. Italia đứng đầu bảng không khí sạch của châu Âu, với 172 vùng không khí sạch được công bố, Đức có 78 vùng, 17 vùng ở Anh, 14 vùng ở Hà Lan và 8 vùng ở Pháp.

- Tại châu Á, thủ đô các nước và các thành phố cũng đã bắt đầu triển khai LEZ như Bắc Kinh, Tây Ninh, Ngạc Châu (Trung Quốc), Seoul (Hàn Quốc), Jakarta (Indonesia). Tại thành phố Tây Ninh (tỉnh Thanh Hải, Trung Quốc) áp dụng tiêu chuẩn khí thải của Trung Quốc mức III trở lên trong khu vực LEZ vào mùa đông (tháng 11 - tháng 2 là mùa chất lượng không khí suy giảm nghiêm trọng); hoặc thành phố Ngạc Châu (tỉnh Hồ Bắc, Trung Quốc) đưa ra lộ trình áp dụng các tiêu chuẩn khí thải, cụ thể là áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức II vào tháng 10/2020 và áp tiêu chuẩn mức III vào tháng 10/2021. Tại Jakarta, LEZ giai đoạn đầu được thực hiện ở khu phố cổ với diện tích khoảng 0.14km², và đang có kế hoạch mở rộng khu vực này trong các năm tiếp theo.

- Các chính sách của Bắc Kinh, Trung Quốc đối với các khu vực phát thải thấp chủ yếu bao gồm việc loại bỏ và nâng cấp các xe tải cũ cũng như xe buýt cỡ lớn và vừa đáp ứng tiêu chuẩn khí thải Quốc gia IV trở xuống nhằm đẩy nhanh việc loại bỏ và thay thế các xe tải cũ, xe buýt cỡ lớn và vừa có tiêu chuẩn khí thải Quốc gia dưới mức IV, đồng thời đẩy mạnh các phương tiện sử dụng năng lượng mới, đồng thời cung cấp các khoản trợ cấp tương ứng cho việc loại bỏ các loại xe tải cũ và nâng cấp xe tải chạy năng lượng mới. Đồng thời, Thành phố Bắc Kinh xác định khu vực cấm sử dụng phương tiện phi đường bộ phát thải cao bao gồm: nâng cao tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện máy móc mới được sản xuất và tiêu thụ, mã hóa và đăng ký thông tin phương tiện phi đường bộ, khoanh vùng cấm sử dụng phương tiện phi đường bộ phát thải cao, tăng cường kiểm tra, giám sát, xử phạt...

III. Mục đích, ý nghĩa và tác động của Nghị quyết

- Ban hành quy định về tiêu chí, điều kiện, trình tự, thủ tục xác định vùng phát thải thấp; các biện pháp được áp dụng trong vùng phát thải thấp theo lộ trình phù hợp trên địa bàn thành phố Hà Nội để có hiệu lực đồng thời với thời điểm có hiệu lực của Luật Thủ đô (từ ngày 01/01/2025).

- Tạo ra môi trường sống xanh- sạch- đẹp, cải thiện chất lượng không khí tại khu vực, từ đó thu hút du khách và các nhà đầu tư, đồng thời nâng cao chất lượng sống của người dân địa phương.

- Hỗ trợ phát triển kinh tế bền vững: Tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của các ngành kinh tế xanh, thúc đẩy sự tăng trưởng bền vững và giảm thiểu tác động tiêu cực lên môi trường.

- Tăng cường các cam kết quốc tế về ứng phó với biến đổi khí hậu, giảm phát thải ròng (net Zero) và các mục tiêu phát triển bền vững của LHQ, đặc biệt là mục tiêu về môi trường và sức khỏe.

IV. Nội dung cơ bản của Nghị quyết

1. Bộ cục

Nghị quyết gồm 05 chương, với 13 điều. Trong đó:

- Chương I. Những quy định chung, gồm 03 điều (từ Điều 1 đến Điều 3);
- Chương II. Tiêu chí, điều kiện xác định vùng phát thải thấp, gồm 2 điều (từ Điều 4 đến Điều 5).
- Chương III. Trình tự, thủ tục xác định vùng phát thải thấp, gồm 4 Điều (từ Điều 6 đến Điều 9).
- Chương IV. Biện pháp áp dụng trong vùng phát thải thấp và lộ trình thực hiện, gồm 2 Điều (từ Điều 10 đến Điều 11).
- Chương V. Điều khoản thi hành, gồm 2 Điều (từ Điều 12 đến Điều 13).

2. Nội dung cơ bản của dự thảo Nghị quyết

2.1. Quy định tiêu chí, điều kiện xác định vùng phát thải thấp (Chương II)

2.1.1. Tiêu chí xác định vùng phát thải thấp (Điều 4)

1. Thuộc vùng bảo vệ nghiêm ngặt và vùng hạn chế phát thải được xác định tại Quy hoạch Thủ đô đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050.

2. Khu vực thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông từ mức độ D đến F theo TCVN 13592:2022 Đường đô thị- Yêu cầu thiết kế.

3. Chất lượng không khí trung bình năm đánh giá trong tối thiểu một (01) năm gần nhất không đạt Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về chất lượng không khí hiện hành đối với các thông số chính: SO₂, NO₂, Tổng bụi lơ lửng (TSP), Bụi PM₁₀, Bụi PM_{2,5}.

2.1.2. Điều kiện thực hiện vùng phát thải thấp (Điều 5)

1. Khu vực được quy hoạch phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng hoặc khu vực có đủ điều kiện hạ tầng giao thông đường bộ để tổ chức giao thông phù hợp.

2. Có phương án giám sát, đánh giá về mức độ phát thải và quá trình giảm phát thải trong khu vực.

3. Có điều kiện đáp ứng các giải pháp chuyển đổi phương tiện giao thông phù hợp.

2.2. Trình tự, thủ tục xác định vùng phát thải thấp (Chương III)

2.2.1. Lập đề án vùng phát thải thấp (Điều 6)

1. Căn cứ vào một trong các tiêu chí quy định tại Điều 4 và các điều kiện quy định tại Điều 5 Nghị quyết này, Ủy ban nhân dân cấp huyện (sau đây gọi là cơ quan lập đề án) lập đề án vùng phát thải thấp phù hợp với đặc thù và năng lực của địa phương.

2. Đề án vùng phát thải thấp bao gồm những nội dung sau đây:

- a) Sự cần thiết tổ chức vùng phát thải thấp;
- b) Hiện trạng chất lượng không khí, mật độ giao thông và các nguồn phát thải trong khu vực;
- c) Xác định ranh giới vùng phát thải thấp;
- d) Các biện pháp, giải pháp, lộ trình áp dụng trong vùng phát thải thấp trên cơ sở điều kiện kinh tế - xã hội, điều kiện kỹ thuật công nghệ và đặc thù của từng địa phương;
- đ) Kết quả lấy ý kiến của tổ chức có trụ sở tại vùng phát thải thấp, cá nhân cư trú, làm việc tại vùng phát thải thấp và các đối tượng khác có liên quan (nếu có);
- e) Trách nhiệm và lộ trình thực hiện;
- g) Các nội dung khác có liên quan.

3. Cơ quan lập đề án có trách nhiệm niêm yết công khai đề án trên phương tiện thông tin đại chúng; tổ chức lấy ý kiến của tổ chức có trụ sở tại vùng phát thải thấp, cá nhân cư trú trong vùng phát thải thấp trong thời gian tối thiểu 30 ngày; lấy ý kiến cơ quan quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường, giao thông vận tải của Thành phố và các cơ quan, tổ chức có liên quan.

2.2.2. Thẩm định đề án vùng phát thải thấp (Điều 7)

1. Cơ quan lập đề án gửi hồ sơ đề nghị thẩm định đề án đến cơ quan quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường của Thành phố để thực hiện thẩm định.

Hồ sơ đề nghị thẩm định đề án bao gồm:

- a) Văn bản đề nghị thẩm định;
- b) Dự thảo đề án;
- c) Các hồ sơ, tài liệu kỹ thuật và tài liệu khác có liên quan;
- d) Văn bản tiếp thu, giải trình ý kiến của các cơ quan, tổ chức và cộng đồng dân cư.

2. Trong thời hạn 07 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ đề nghị thẩm định đề án, Thủ trưởng cơ quan quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường của Thành phố xem xét, quyết định thành lập hội đồng thẩm định. Hội đồng thẩm định bao gồm ít nhất 07 thành viên do đại diện cơ quan quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường của Thành phố là cơ quan thường trực, đại diện cơ quan quản lý nhà nước về giao thông vận tải, Công an Thành phố và các sở, ban, ngành, đơn vị có liên quan là thành viên.

Hội đồng thẩm định phải có ít nhất một phần ba tổng số thành viên là chuyên gia có chuyên môn về môi trường, giao thông hoặc lĩnh vực khác có liên quan.

3. Trong trường hợp cần thiết, Hội đồng thẩm định có thể lấy ý kiến của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành, tổ chức, cá nhân có liên quan trước khi tổ chức thẩm định. Thời gian lấy ý kiến không quá 30 ngày.

4. Trong thời hạn tối đa 45 ngày kể từ ngày nhận được hồ sơ đề nghị thẩm định đề án, Hội đồng thẩm định có trách nhiệm tổ chức thẩm định đề án.

Nội dung thẩm định đề án bao gồm:

- a) Sự phù hợp với quy hoạch;
- b) Sự phù hợp của tiêu chí, điều kiện quy định tại Điều 4 và 5;
- c) Sự phù hợp của việc xác định ranh giới vùng;
- d) Tính khả thi của các biện pháp, giải pháp và lộ trình áp dụng;
- đ) Điều kiện bảo đảm về nguồn lực tài chính, nhân lực, hạ tầng giao thông đường bộ.

5. Trong thời hạn 10 ngày làm việc, kể từ ngày tổ chức thẩm định, Hội đồng thẩm định ban hành báo cáo thẩm định gửi cơ quan lập đề án để tiếp thu, hoàn chỉnh nội dung đề án. Báo cáo thẩm định phải kết luận về sự phù hợp, đủ điều kiện hoặc không đủ điều kiện tổ chức vùng phát thải thấp.

2.2.3. Thông qua đề án vùng phát thải thấp (Điều 8)

1. Cơ quan lập đề án có trách nhiệm hoàn thiện hồ sơ theo ý kiến thẩm định, đề nghị Ủy ban nhân dân Thành phố trình Hội đồng nhân dân Thành phố xem xét, thông qua.

Hồ sơ trình Ủy ban nhân dân Thành phố gồm các tài liệu sau đây:

- a) Tờ trình của cơ quan lập đề án;
- b) Dự thảo Tờ trình của Ủy ban nhân dân Thành phố;
- c) Dự thảo đề án vùng phát thải thấp;
- d) Dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thông qua đề án vùng phát thải thấp theo quy định;
- đ) Các hồ sơ, tài liệu kỹ thuật và các tài liệu khác có liên quan;
- e) Văn bản tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định, ý kiến của các cơ quan, tổ chức và cộng đồng dân cư.

2. Trong thời hạn 30 ngày kể từ khi nhận được hồ sơ của cơ quan lập đề án, Ủy ban nhân dân Thành phố gửi Thường trực Hội đồng nhân dân Thành phố để xem xét, giao các Ban của Hội đồng nhân dân Thành phố thực hiện thẩm tra theo quy định.

Hồ sơ trình thẩm tra gồm các tài liệu sau đây:

- a) Tờ trình của Ủy ban nhân dân Thành phố;
- b) Đề án vùng phát thải thấp;
- c) Dự thảo Nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố thông qua đề án vùng phát thải thấp;
- d) Các hồ sơ, tài liệu kỹ thuật và các tài liệu khác có liên quan;
- đ) Văn bản tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định, ý kiến của các cơ quan, tổ chức và cộng đồng dân cư.

3. Hội đồng nhân dân Thành phố thông qua tại kỳ họp gần nhất đối với đề án vùng phát thải thấp (khi đủ điều kiện).

Hồ sơ trình kỳ họp Hội đồng nhân dân Thành phố gồm các tài liệu quy định tại khoản 2 Điều này và báo cáo thẩm tra của các Ban của Hội đồng nhân dân Thành phố.

2.2.4. Công bố vùng phát thải thấp (Điều 9)

Cơ quan lập đề án có trách nhiệm công bố về vùng phát thải thấp trên phương tiện thông tin đại chúng.

2.3. Biện pháp áp dụng trong vùng phát thải thấp và lộ trình thực hiện (Chương IV)

2.3.1. Các biện pháp áp dụng trong vùng phát thải thấp (Điều 10)

1. Cho phép các phương tiện giao thông không phát sinh khí thải, xe cơ giới thân thiện môi trường, xe cơ giới sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường, xe ưu tiên và phương tiện giao thông có giấy phép lưu thông của cơ quan có thẩm quyền theo quy định của pháp luật được lưu thông trong vùng phát thải thấp.

2. Cấm lưu thông các xe tải hạng nặng chạy bằng dầu đi-ê-zen trong vùng phát thải thấp.

3. Hạn chế hoặc cấm xe ô tô không đáp ứng tiêu chuẩn khí thải mức 4 và xe mô tô, xe gắn máy không đáp ứng tiêu chuẩn mức 2 lưu thông vào vùng phát thải thấp theo khung giờ/ thời điểm hoặc khu vực.

4. Đề xuất ban hành các loại phí và lệ phí đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ có phát thải lưu thông trong vùng phát thải thấp.

5. Đề xuất chính sách hỗ trợ những đối tượng sinh sống và làm việc trong vùng phát thải thấp, các tổ chức, doanh nghiệp thực hiện chuyển đổi phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng năng lượng sạch, phương tiện giao thông không phát thải.

6. Đề xuất chính sách hỗ trợ đầu tư phát triển hạ tầng giao thông sử dụng năng lượng sạch từ ngân sách Thành phố và các nguồn kinh phí hợp pháp khác.

7. Tuyên truyền, nâng cao nhận thức của cộng đồng trong việc thực hiện vùng phát thải thấp.

8. Các biện pháp khác phù hợp với đặc thù của địa phương.

2.3.2. Lộ trình thực hiện vùng phát thải thấp (Điều 11)

1. Từ năm 2025 đến năm 2030: Thí điểm lập vùng phát thải thấp ở một số khu vực trên địa bàn quận Hoàn Kiếm, Ba Đình; khuyến khích các địa phương khác lập vùng phát thải thấp.

2. Từ năm 2031 trở đi: Các khu vực trên địa bàn Thành phố có một trong các tiêu chí quy định tại Điều 4 Nghị quyết này phải thực hiện vùng phát thải thấp.

2.4. Điều khoản thi hành (Chương V)

2.4.1. Trách nhiệm tổ chức thực hiện (Điều 12)

1. Ủy ban nhân dân Thành phố có trách nhiệm sau đây:

a) Tổ chức thực hiện Nghị quyết;

b) Xây dựng lộ trình chi tiết; biện pháp, giải pháp cụ thể áp dụng theo lộ trình trong vùng phát thải thấp; tổ chức kiểm định khí thải và dán tem nhận diện khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới.

c) Tổ chức thanh tra, kiểm tra Ủy ban nhân dân cấp huyện và cơ quan, tổ chức, cá nhân việc thực hiện Nghị quyết.

2. Giao Thường trực Hội đồng nhân dân Thành phố, các Ban của Hội đồng nhân dân Thành phố, các Tổ đại biểu và đại biểu Hội đồng nhân dân Thành phố, Hội đồng nhân dân cấp huyện có trách nhiệm giám sát quá trình tổ chức thực hiện Nghị quyết.

3. Đề nghị Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam các cấp Thành phố, các tổ chức chính trị - xã hội Thành phố phối hợp tuyên truyền, vận động và giám sát việc thực hiện Nghị quyết.

2.4.2. Điều khoản thi hành (Điều 13)

Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2025.

V. Điểm mới, quy định vượt trội so với pháp luật hiện hành

- Vùng phát thải thấp quy định tại Luật Thủ đô chưa có trong quy định của Luật Bảo vệ môi trường và pháp luật hiện hành. Các khu vực phát thải thấp (LEZ) thường áp dụng ở các khu vực lõi trung tâm có tầm quan trọng nhất định, với việc ban hành các quy định nhằm hạn chế đối với hoạt động của các phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường không khí, điển hình là các phương tiện cũ sử dụng nhiên liệu hóa thạch.

- Nhiều thành phố tại Châu Âu đã và đang áp dụng các chương trình LEZ như một biện pháp để giảm phơi nhiễm với ô nhiễm không khí trong môi trường xung quanh, nhằm đáp ứng Tiêu chuẩn chất lượng không khí. Các khu vực phát thải thấp thường được coi là biện pháp hiệu quả nhất mà các thành phố trên thế giới có thể thực hiện để cải thiện chất lượng không khí. Cho đến nay, LEZ đã được triển khai tại 320 thành phố của Châu Âu và Châu Á và con số này dự kiến sẽ tăng lên 507 vào năm 2025.

- Trên cơ sở đánh giá nguyên nhân gây ô nhiễm môi trường không khí thành phố Hà Nội, một trong những nguyên nhân chính gây ra ô nhiễm môi trường không khí từ hoạt động giao thông, Sở Tài nguyên và Môi trường đã tham mưu UBND Thành phố nghiên cứu, xây dựng các quy định, cơ chế đặc thù xây dựng vùng phát thải nhằm giảm thiểu ô nhiễm môi trường không khí đã được Quốc hội ban hành tại Luật Thủ đô số 39/2024/QH15 được Quốc hội khóa XV, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 28/6/2024.

- Triển khai vùng phát thải thấp (LEZ) cùng chính sách giảm ùn tắc đã mang lại các lợi ích to lớn về nâng cao chất lượng môi trường không khí và sức khỏe của người dân.