

Czwartek, 25 marzec 2021

P9\_TA(2021)0107

## Wdrażanie dyrektyw w sprawie jakości powietrza

### Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 marca 2021 r. w sprawie wdrażania dyrektyw w sprawie jakości powietrza: dyrektywa 2004/107/WE i dyrektywa 2008/50/WE (2020/2091(INI))

(2021/C 494/07)

Parlament Europejski,

- uwzględniając porozumienie przyjęte podczas 21. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu (COP21) w Paryżu 12 grudnia 2015 r. (porozumienie paryskie),
- uwzględniając Agendę ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 i cele zrównoważonego rozwoju ONZ,
- uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 191,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając dyrektywę 2004/107/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 2004 r. w sprawie arsenu, kadmu, rtęci, niklu i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w otaczającym powietrzu <sup>(2)</sup>,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylecia dyrektywy 2001/81/WE (dyrektywa NEC) <sup>(3)</sup>,
- uwzględniając decyzję wykonawczą Komisji (2011/850/UE) z 12 grudnia 2011 r. ustanawiającą zasady stosowania dyrektyw 2004/107/WE i 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do systemu wzajemnej wymiany informacji oraz sprawozdań dotyczących jakości otaczającego powietrza <sup>(4)</sup>,
- uwzględniając komunikat Komisji z 11 grudnia 2019 r. zatytułowany „Europejski Zielony Ład” (COM(2019)0640),
- uwzględniając komunikat Komisji z 17 maja 2018 r. zatytułowany „Europa, która chroni: czyste powietrze dla wszystkich” (COM(2018)0330),
- uwzględniając wniosek Komisji z 4 marca 2020 r. dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (COM(2020)0080),
- uwzględniając przeprowadzoną przez Komisję ocenę adekwatności unijnych dyrektyw w sprawie jakości powietrza (2008/50/WE, 2004/107/WE) z 28 listopada 2019 r. (SWD(2019)0427),
- uwzględniając sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 czerwca 2020 r. z postępów poczynionych we wdrażaniu dyrektywy (UE) 2016/2284 w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych (COM(2020)0266),
- uwzględniając sprawozdanie Komisji z 8 stycznia 2021 r. dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczące drugiej prognozy w sprawie czystego powietrza (COM(2021)0003),

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 23 z 26.1.2005, s. 3.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 335 z 17.12.2011, s. 86.

Czwartek, 25 marzec 2021

- uwzględniając plan działania Komisji dotyczący wstępnej oceny skutków na potrzeby przeglądu dyrektyw w sprawie jakości powietrza,
- uwzględniając unijną politykę w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy, w szczególności komunikat Komisji z 10 stycznia 2017 r. pt. „Bezpieczniejsze i zdrowsze warunki pracy dla wszystkich – nowelizacja przepisów i polityki UE w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy” (COM(2017)0012), oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (2004/37/WE) z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie ochrony pracowników przed zagrożeniem dotyczącym narażenia na działanie czynników rakotwórczych lub mutagenów podczas pracy <sup>(5)</sup>,
- uwzględniając komunikat Komisji z 14 października 2020 r. pt. „Strategia UE na rzecz ograniczenia emisji metanu” (COM(2020)0663),
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych (zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola) <sup>(6)</sup>,
- uwzględniając komunikat Komisji z 14 października 2020 r. pt. „Strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska” (COM(2020)0667) oraz rezolucję Parlamentu Europejskiego z 10 lipca 2020 r. w sprawie strategii w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności <sup>(7)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z 13 marca 2019 r. w sprawie Europy, która chroni: czyste powietrze dla wszystkich <sup>(8)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z 28 listopada 2019 r. w sprawie alarmującej sytuacji klimatycznej i środowiskowej <sup>(9)</sup>,
- uwzględniając opinię perspektywiczną Komitetu Regionów z 2 lipca 2020 r. – Przyszłość unijnej polityki czystego powietrza w ramach dążenia do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń <sup>(10)</sup>,
- uwzględniając sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego 23/2018 z 11 września 2018 r. zatytułowane „Zanieczyszczenie powietrza – nasze zdrowie nadal nie jest wystarczająco chronione”,
- uwzględniając sprawozdanie Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) 09/2020 z 23 listopada 2020 r. pt. „Air Quality in Europe – 2020 Report” [Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie z 2020 r.],
- uwzględniając przeprowadzoną przez Biuro Analiz Parlamentu Europejskiego europejską ocenę wdrożenia z 18 stycznia 2021 r. pt. „EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation” [Polityka UE w zakresie jakości powietrza: wdrażanie wybranych przepisów UE] oraz jej załącznik I „Mapping and assessing local policies on air quality. What air quality policy lessons could be learnt from the COVID-19 lockdown?” [Mapowanie i ocena lokalnych polityk w zakresie jakości powietrza. Jakie wnioski dotyczące polityki w zakresie jakości powietrza można wyciągnąć ze środków izolacji wprowadzonych w związku z COVID-19?],
- uwzględniając badanie Departamentu Tematycznego ds. Polityki Gospodarczej, Naukowej i Jakości Życia ze stycznia 2021 r. pt. „Air Pollution and COVID-19” [Zanieczyszczenie powietrza a COVID-19],
- uwzględniając badanie Departamentu Tematycznego ds. Polityki Gospodarczej, Naukowej i Jakości Życia dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności z 18 marca 2019 r. pt. „Sampling points for air quality – Representativeness and comparability of measurement in accordance with Directive 2008/50/EC on ambient air quality and cleaner air for Europe” [Punkty badania próbek jakości powietrza – reprezentatywność i porównywalność pomiarów zgodnie z dyrektywą 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy],
- uwzględniając rezolucję Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) z 26 maja 2015 r. pt. „Health and the environment: addressing the health impact of air pollution” [Zdrowie i środowisko: problem wpływu zanieczyszczenia powietrza na zdrowie],
- uwzględniając art. 54 Regulaminu, art. 1 ust. 1 lit. e) decyzji Konferencji Przewodniczących z 12 grudnia 2002 r. w sprawie procedury udzielania zgody na sporządzenie sprawozdań z własnej inicjatywy i załącznik 3 do tej decyzji,

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 158 z 30.4.2004, s. 50.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17.

<sup>(7)</sup> Teksty przyjęte, P9\_TA(2020)0201.

<sup>(8)</sup> Dz.U. C 23 z 21.1.2021, s. 23.

<sup>(9)</sup> Teksty przyjęte, P9\_TA(2019)0078.

<sup>(10)</sup> Dz.U. C 324 z 1.10.2020, s. 35.

Czwartek, 25 marzec 2021

- uwzględniając opinię przedstawioną przez Komisję Transportu i Turystyki,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A9-0037/2021),
- A. mając na uwadze, że czyste powietrze ma zasadnicze znaczenie dla zdrowia i jakości życia ludzi, a także dla środowiska, oraz że uznano je za światowy priorytet zdrowotny w celach zrównoważonego rozwoju;
- B. mając na uwadze, że zanieczyszczenie nie respektuje granic oraz że między państwami członkowskimi, a także między państwami UE i krajami spoza UE, dochodzi do znacznej wymiany zanieczyszczeń powietrza, jak zauważono w drugiej prognozie dotyczącej czystego powietrza; mając na uwadze, że w wielu przypadkach szkodliwe skutki niskiej jakości powietrza stają się problemem społeczności lokalnych w państwach członkowskich, które nie są w stanie podjąć żadnych działań w przypadku źródeł emisji znajdujących się poza ich terytorium;
- C. mając na uwadze, że zanieczyszczenie powietrza to największe środowiskowe zagrożenie zdrowotne w Europie <sup>(11)</sup>, które nierównomiernie wpływa na regiony, grupy społeczno-ekonomiczne oraz różne grupy wiekowe i powoduje – według najnowszych szacunków EEA dotyczących skutków zdrowotnych związanych z narażeniem na zanieczyszczenie powietrza – niemal 400 tys. przedwczesnych zgonów rocznie; mając na uwadze, że w UE-28 w 2018 r. stężenia cząstek stałych 2,5 (PM<sub>2,5</sub>) były przyczyną około 379 tys. przedwczesnych zgonów spowodowanych długotrwałym narażeniem; mając na uwadze, że według szacunków narażenie na stężenie NO<sub>2</sub> i O<sub>3</sub> w UE w 2018 r. spowodowało odpowiednio około 54 tys. i 19,4 tys. przedwczesnych zgonów <sup>(12)</sup>;
- D. mając na uwadze, że zanieczyszczenie powietrza powoduje choroby układu oddechowego i układu krążenia, udary i nowotwory, a ostatnie badania wiążą je również ze szkodliwymi skutkami dla płodności, ciąży i noworodków, a także z demencją <sup>(13)</sup>, strukturalnymi zmianami mózgu u dzieci, chorobą Alzheimera, stanami zapalnymi i zaburzeniami funkcji poznawczych <sup>(14)</sup> oraz ze zgonami spowodowanymi cukrzycą <sup>(15)</sup>; mając na uwadze, że od 1990 r. całkowita liczba przedwczesnych zgonów spowodowanych zanieczyszczeniem powietrza spadła o ponad 50 % <sup>(16)</sup>;
- E. mając na uwadze, że istnieją dowody na to, że narażenie na zanieczyszczenie powietrza może mieć wpływ na zdrowie osób zarażonych COVID-19, głównie dlatego, że powoduje uszkodzenie układu oddechowego i odpornościowego oraz ekspresji białek, które umożliwiają przedostanie się wirusa do komórek <sup>(17)</sup>;
- F. mając na uwadze, że zgodnie z sprawozdaniem Komisji dotyczącym drugiej prognozy dotyczącej czystego powietrza liczba przedwczesnych zgonów spowodowanych zanieczyszczeniem powietrza w skali roku prawdopodobnie spadnie o około 55 % do 2030 r. w porównaniu z 2005 r., jeżeli państwa członkowskie zastosują środki przewidziane w obowiązującym prawodawstwie UE dotyczącym źródeł zanieczyszczenia powietrza;

<sup>(11)</sup> Światowa Organizacja Zdrowia, „Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease” [Zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego – globalna ocena narażenia i obciążeń zdrowotnych], Genewa 2016.

<sup>(12)</sup> Sprawozdanie Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) 09/2020 z 23 listopada 2020 r. pt. „Air Quality in Europe – 2020 Report” [Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie z 2020 r.].

<sup>(13)</sup> Chen, H. i in., „Living near major roads and the incidence of dementia, Parkinson's disease, and multiple sclerosis: a population based cohort study” [Wpływ mieszkania w pobliżu ruchliwych arterii na występowanie demencji, choroby Parkinsona i stwardnienia rozsianego: badanie kohortowe], *The Lancet*, t. 389, nr 10070, Elsevier Ltd., 2017, s. 718–726.

<sup>(14)</sup> Guxens, M. i in., „Air Pollution Exposure During Fetal Life, Brain Morphology, and Cognitive Function in School-Age Children” [Narażenie płodu na zanieczyszczenie powietrza, morfologia mózgu i funkcje poznawcze dzieci w wieku szkolnym] *Biological Psychiatry*, t. 84, nr 4, Elsevier Inc., 2018, s. 295–303.

<sup>(15)</sup> Lim, C. C. i in., „Association between long-term exposure to ambient air air pollution and cukbetes mortality” [Długotrwałe narażenie na zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego a umieralność pacjentów z cukrzycą], *US Environmental Research*, t. 165, Elsevier Inc., 2018, s. 330–336.

<sup>(16)</sup> EEA, „Air pollution: how it affects our health” [Wpływ zanieczyszczenia powietrza na zdrowie], EEA, Kopenhaga 2020, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/health-impacts-of-air-pollution>.

<sup>(17)</sup> Analiza Departamentu Tematycznego ds. Polityki Gospodarczej, Naukowej i Jakości Życia ze stycznia 2021 r. pt. „Zanieczyszczenie powietrza a COVID-19. Z uwzględnieniem zanieczyszczenia powietrza na obszarach wiejskich, wewnątrz budynków, podatności i odporności społeczeństwa na choroby układu oddechowego oraz nierówności społecznych wynikających z zanieczyszczenia powietrza”.

Czwartek, 25 marzec 2021

- G. mając na uwadze, że mieszkańcy miast są najbardziej narażeni na zanieczyszczenie powietrza, a tylko jedna osoba na dziesięć mieszka w mieście spełniającym wytyczne Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) w sprawie jakości powietrza <sup>(18)</sup>; mając na uwadze, że obecnie 75 % ludności UE mieszka na obszarach miejskich i podmiejskich <sup>(19)</sup>;
- H. mając na uwadze, że 98 % mieszkańców miast w UE jest narażone na działanie ozonu, którego poziom przekracza wartości określone w wytycznych WHO; mając na uwadze, że 77 % ludności UE-28 jest narażone na działanie PM<sub>2,5</sub>, którego poziom przekracza wartości zalecane w wytycznych WHO <sup>(20)</sup>;
- I. mając na uwadze, że w czasopiśmie „Lancet Planetary Health” opublikowano 19 stycznia 2021 r. analizę oceny wpływu zanieczyszczenia powietrza na śmiertelność w prawie tysiącu miast w Europie <sup>(21)</sup>; mając na uwadze, że stwierdzono, że większość z dziesięciu miast, w których śmiertelność spowodowana zanieczyszczeniem NO<sub>2</sub> i PM<sub>2,5</sub> jest najniższa, znajduje się w Europie Północnej; mając na uwadze, że wyzwania związane z jakością powietrza znacznie różnią się w zależności od miejsca, a główne źródła problemów mogą być różnej natury, od systemów ogrzewania po transport; mając na uwadze, że pomimo wzrostu gospodarczego obserwuje się ogólną tendencję do poprawy jakości powietrza w porównaniu do sytuacji z 1990 r.;
- J. mając na uwadze, że zanieczyszczenie powietrza pociąga za sobą znaczne koszty ludzkie i gospodarcze, takie jak skrócenie średniego trwania życia, wzrost kosztów leczenia, zmniejszenie wydajności pracy czy degradacja ekosystemów, a także powoduje utratę różnorodności biologicznej i zmianę klimatu; mając na uwadze, że koszt zanieczyszczenia powietrza dla społeczeństwa, zdrowia i działalności gospodarczej w Europie wynosi od 330 do 940 mld EUR rocznie, zaś koszt wszystkich środków prowadzących do poprawy jakości powietrza wynosi od 70 do 80 mld EUR rocznie <sup>(22)</sup>; mając na uwadze, że koszty braku działań, w tym szkodliwy wpływ zanieczyszczenia powietrza na zdrowie obywateli, gospodarkę i społeczeństwo, znacznie przekraczają koszty działań, mimo że obejmują one różne środki polityczne; mając na uwadze, że według szacunków Komisji całkowite wdrożenie obowiązujących przepisów UE dotyczących czystego powietrza mogłoby do 2030 r. przynieść korzyści netto w wysokości do 42 mld EUR rocznie, w szczególności dzięki obniżeniu współczynnika umieralności i zachorowalności <sup>(23)</sup>;
- K. mając na uwadze, że w okresie od 1990 do 2018 r. UE odnotowała zmniejszenie emisji wszystkich zanieczyszczeń powietrza; mając na uwadze, że największy spadek odnotowano w przypadku tlenków siarki (SO<sub>x</sub>), których emisja zmniejszyła się o 90 %, a następnie niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO) i tlenków azotu (NO<sub>x</sub>), których emisje spadły odpowiednio o około 60 % i 55 %; mając na uwadze, że emisje pyłu drobnego (PM<sub>2,5</sub>) zmniejszyły się prawie o połowę w stosunku do 1990 r., a emisje amoniaku (NH<sub>3</sub>) o około jedną czwartą <sup>(24)</sup>; mając na uwadze, że poziom emisji NH<sub>3</sub> nie zmienia się od 2010 r.;
- L. mając na uwadze, że według najnowszych dostępnych danych z 2018 r. dziesięć państw członkowskich musiało zmniejszyć emisje NH<sub>3</sub> o maksymalnie 10 % w niecałe dwa lata, a odpowiednio sześć i pięć państw członkowskich musiało zmniejszyć emisje PM<sub>2,5</sub> i NO<sub>x</sub> o co najmniej 30 %, aby osiągnąć poziom przewidziany na 2020 r. w dyrektywie NEC <sup>(25)</sup>;

<sup>(18)</sup> Światowa Organizacja Zdrowia, „Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease” [Zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego – globalna ocena narażenia i obciążeń zdrowotnych], Genewa 2016.

<sup>(19)</sup> Rocznik statystyczny Eurostatu z 7 września 2016 r. pt. „Urban Europe – Statistics on cities, towns and suburbs” [Obszary miejskie Europy – dane statystyczne dotyczące miast i przedmieść].

<sup>(20)</sup> Sprawozdanie Europejskiej Agencji Środowiska 09/2020 z 23 listopada 2020 r. pt. „Air Quality in Europe – 2020 Report” [Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie z 2020 r.].

<sup>(21)</sup> Khomenko, S. i in., „Premature mortality by the air pollution in European cities: a health impact assessment” [Przedwczesna umieralność spowodowana zanieczyszczeniem powietrza w miastach europejskich: ocena wpływu na zdrowie], *The Lancet Planetary Health*, Elsevier Inc., 2021.

<sup>(22)</sup> Europejska ocena wdrożenia Biura Analiz Parlamentu Europejskiego z 18 stycznia 2021 r. pt. „EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation” [Polityka UE w zakresie jakości powietrza: wdrażanie wybranych przepisów UE], s. 26.

<sup>(23)</sup> Amann, M. i in., „Support to the development of the Second Clean Air Outlook – Specific Contract 6 under Framework Contract ENV.C.3/FRA/2017/0012” [Wsparcie na rzecz opracowania drugiej prognozy dotyczącej czystego powietrza, umowa szczegółowa 6 w ramach umowy ramowej ENV.C.3/FRA/2017/0012], sprawozdanie końcowe, Komisja Europejska, Bruksela 2020.

<sup>(24)</sup> Eurostat, „Air pollution statistics – emission inventories” [Dane statystyczne dotyczące jakości powietrza – bilans emisji], Eurostat, Luksemburg 2020, [www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air\\_pollution\\_statistics\\_-\\_emission\\_inventories&oldid=403107](http://www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_pollution_statistics_-_emission_inventories&oldid=403107).

<sup>(25)</sup> COM(2021)0003.

## Czwartek, 25 marzec 2021

- M. mając na uwadze, że zanieczyszczenie powietrza prowadzi do degradacji środowiska i ma bardzo niekorzystny wpływ na ekosystemy naturalne i różnorodność biologiczną – obejmujący eutrofizację, zakwaszenie i szkody w roślinności spowodowane ozonem w warstwie przyziemnej, jakość wody i gleby oraz wspierane przez nie usługi ekosystemowe – a także na klimat i że może szkodzić środowisku zbudowanemu i dziedzictwu kulturowemu; mając na uwadze, że zanieczyszczenia powietrza, które powodują obecnie największe szkody w ekosystemach, to  $O_3$ ,  $NH_3$  i  $NO_x$ ; mając na uwadze, że zanieczyszczenie powietrza odpowiada obecnie za narażenie około dwóch trzecich obszaru ekosystemu w UE na eutrofizację;
- N. mając na uwadze, że depozycja związków azotu, emitowanych do powietrza jako  $NO_x$  i  $NH_3$ , może powodować eutrofizację, czyli nadpodaż składników odżywczych; mając na uwadze, że zarówno związki siarki, jak i związki azotu działają zakwaszająco; mając na uwadze, że zarówno eutrofizacja, jak i zakwaszanie mogą mieć wpływ na ekosystemy lądowe i wodne oraz mogą prowadzić do zmian w różnorodności gatunkowej i do inwazji nowych gatunków; mając na uwadze, że zakwaszanie może również prowadzić do większej mobilizacji metali toksycznych w wodzie lub glebie, co zwiększa ryzyko absorpcji w łańcuchu żywnościowym;
- O. mając na uwadze, że wysoki poziom  $O_3$  niszczy komórki roślin, utrudnia rozmnażanie i wzrost roślin, a tym samym negatywnie wpływa na plony, wzrost lasów i różnorodność biologiczną; mając na uwadze, że zmieniające się warunki klimatyczne oraz wzrost emisji dwutlenku węgla ( $CO_2$ ) i innych zanieczyszczeń, takich jak azot reaktywny, zmieniają reakcje roślinności na działanie  $O_3$ ; mając na uwadze, że czynniki te wpływają na ilość  $O_3$  pochłanianego przez liście, zmieniając w ten sposób skalę oddziaływania na wzrost roślin, plony i usługi ekosystemowe <sup>(26)</sup>;
- P. mając na uwadze, że zanieczyszczenie metalami toksycznymi, takimi jak ołów (Pb), rtęć (Hg) czy kadm (Cd), może szkodliwie wpływać na rośliny i zwierzęta, jak również ludzi, i choć ich stężenie w atmosferze może być niskie, nadal przyczyniają się one do depozycji i akumulacji metali toksycznych w glebie, osadach i organizmach; mając na uwadze, że oprócz toksyczności dla środowiska metale toksyczne i trwałe związki organiczne mają tendencję do bioakumulacji u zwierząt i roślin oraz do biomagnifikacji, co oznacza, że stężenie w tkankach organizmów rośnie na kolejnych etapach łańcucha żywnościowego;
- Q. mając na uwadze, że choć transport pasażerski i towarowy w stosunku do 1990 r. wzrósł, nastąpił znaczny spadek wszystkich zanieczyszczeń powietrza w transporcie drogowym; mając na uwadze, że transport drogowy nadal jest głównym źródłem emisji  $NO_x$  (odpowiedzialnym za 39 % całkowitych emisji  $NO_x$  w UE) i drugim co do wielkości źródłem emisji sadzy (26 %) i ołowiu (16 %) w UE; mając na uwadze, że jest też głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza na obszarach miejskich ze względu na emisje z pojazdów (emisje spalin), a także ze względu na zużycie hamulców i opon (emisje niespalinowe); mając na uwadze, że pojazdy z silnikiem Diesla odpowiadają za około 75 % całkowitych kosztów zanieczyszczenia powietrza związanych z transportem drogowym w Unii <sup>(27)</sup>;
- R. mając na uwadze, że jak podkreśliła EEA, rolnictwo jest trzecim największym źródłem pierwotnych emisji  $PM_{10}$  w UE; mając na uwadze, że emisje  $NH_3$  z rolnictwa przyczyniają się do przypadków wysokiego stężenia PM, do których dochodzi w Europie każdej wiosny, a także do krótko- i długoterminowych negatywnych skutków zdrowotnych <sup>(28)</sup>; mając na uwadze, że emisje metanu z rolnictwa są ważnym prekursorem ozonu troposferycznego, który ma negatywny wpływ na zdrowie ludzi;

<sup>(26)</sup> Biuro Regionalne WHO dla Europy w Kopenhadze, „Air Quality Guidelines for Europe” [Wytyczne dla Europy w sprawie jakości powietrza], *European Series*, t. 2, Światowa Organizacja Zdrowia, Genewa 2000.

<sup>(27)</sup> Sprawozdanie Europejskiej Agencji Środowiska 09/2020 z 23 listopada 2020 r. pt. „Air Quality in Europe – 2020 Report” [Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie z 2020 r.].

<sup>(28)</sup> Ocena wskaźników EEA z 23 lutego 2018 r. pt. „Emissions of primary  $PM_{2.5}$  and  $PM_{10}$  particulate matter” [Emisje cząstek pierwotnych  $PM_{2.5}$  i  $PM_{10}$ ].

Czwartek, 25 marzec 2021

- S. mając na uwadze, że sektor produkcji i dystrybucji energii odpowiada za ponad połowę emisji  $\text{SO}_x$  <sup>(29)</sup> i jedną piątą emisji  $\text{NO}_x$  <sup>(30)</sup> w 33 krajach będących członkami EEA;
- T. mając na uwadze, że elektrownie opalane węglem kamiennym i brunatnym w znacznym stopniu przyczyniają się do emisji rtęci w UE, a 62 % emisji rtęci z przemysłu UE pochodzi z elektrowni opalanych węglem kamiennym <sup>(31)</sup>; mając na uwadze, że rtęć jest niebezpieczną neurotoksyną, która jest szkodliwa dla układu nerwowego nawet przy stosunkowo niskich poziomach narażenia;
- U. mając na uwadze, że w 2005 r. w morzach otaczających Europę (Morze Bałtyckie, Morze Północne, północno-wschodnia część Atlantyku, Morze Śródziemne i Morze Czarne) emisje dwutlenku siarki ( $\text{SO}_2$ ) z żeglugi międzynarodowej szacowano na 1,7 mln ton rocznie, emisje  $\text{NO}_2$  na 2,8 mln ton, a  $\text{PM}_{2,5}$  na 195 000 ton <sup>(32)</sup>; mając na uwadze, że w badaniu naukowym zleconym przez Komisję stwierdzono, że bez dalszych działań emisje  $\text{NO}_x$  pochodzące z transportu morskiego w ciągu dziesięciu lat prawdopodobnie dorównają emisjom  $\text{NO}_x$  pochodzącym z lądu <sup>(33)</sup>;
- V. mając na uwadze, że chociaż ramy polityki UE w zakresie jakości powietrza na zewnątrz są dobrze zorganizowane, przepisy UE dotyczące jakości powietrza w pomieszczeniach są fragmentaryczne; mając na uwadze, że może być potrzebne bardziej całościowe podejście UE do kwestii zanieczyszczenia powietrza gwarantujące całkowitą spójność i wzajemne uzupełnianie się przepisów dotyczących jakości powietrza atmosferycznego, zdrowia i bezpieczeństwa w miejscu pracy, chemikaliów i budynków, w szczególności w trosce o ochronę pracowników i ogółu społeczeństwa przed niebezpiecznymi substancjami w produktach konsumpcyjnych;
- W. mając na uwadze, że 13 z 18 trwających postępowań przeciwko 18 państwom członkowskim w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego wszczęto w związku z emisjami  $\text{PM}_{10}$  przekraczającymi unijne wartości dopuszczalne, 11 w związku z emisjami  $\text{NO}_2$  i 1 w związku z emisjami  $\text{SO}_2$ , natomiast 6 kolejnych postępowań toczy się w związku z niewdrożeniem wymogów w zakresie monitorowania; mając na uwadze, że dopuszczalne wartości  $\text{PM}_{10}$  i  $\text{SO}_2$  miały być przestrzegane już od 2005 r.;
- X. mając na uwadze, że w 2019 r. 17 państw członkowskich zgłosiło przekroczenia unijnych norm jakości powietrza dla  $\text{NO}_2$ , 14 państw członkowskich zgłosiło przekroczenia  $\text{PM}_{10}$ , 4 – przekroczenia  $\text{PM}_{2,5}$  i 1 –  $\text{SO}_2$ ;
- Y. mając na uwadze, że obecna sytuacja wymaga większego wsparcia (technologicznego, logistycznego, finansowego i w postaci wytycznych) dla państw z myślą o skuteczniejszym wdrażaniu istniejących przepisów;
- Z. mając na uwadze, że w niedawnej decyzji sądu lokalnego stwierdzono, że rząd Regionu Stołecznego Brukseli, gdzie znajdują się instytucje unijne, jest prawnie zobowiązany do wprowadzenia, w ciągu sześciu miesięcy, systemów pomiaru jakości powietrza na drogach o największym natężeniu ruchu, takich jak Rue de la Loi, które to systemy muszą mierzyć stężenie  $\text{NO}_2$ , pyłu zawieszzonego ( $\text{PM}_{10}$ ) i pyłu drobnego ( $\text{PM}_{2,5}$ );
- AA. mając na uwadze, że większość ludności UE uważa, że działania publiczne na rzecz wysokiej jakości powietrza są niewystarczające, a ponad 70 % ludności UE oczekuje, że UE zaproponuje dodatkowe środki w tym zakresie <sup>(34)</sup>; mając na uwadze, że poprawa jakości powietrza wiąże się także ze zmianą mentalności społeczeństwa, której nie sposób dokonać poprzez zwykłe zmiany prawne, lecz raczej dzięki szerzeniu wiedzy o korzyściach płynących z polityki czystego powietrza;

<sup>(29)</sup> Wizualizacja danych EEA z 18 czerwca 2015 r. pt. „Sector share of sulphur oxides emissions” [Udział sektora w emisjach tlenków siarki], [https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-sulphur-oxides-emissions#tab-chart\\_1](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-sulphur-oxides-emissions#tab-chart_1).

<sup>(30)</sup> Wizualizacja danych EEA z 18 czerwca 2015 r. pt. „Sector share of nitrogen oxides emissions” [Udział sektora w emisjach tlenków azotu], [https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-nitrogen-oxides-emissions#tab-chart\\_1](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-nitrogen-oxides-emissions#tab-chart_1).

<sup>(31)</sup> Sprawozdanie EEA z 19 września 2018 r. pt. „Mercury in Europe’s Environment. A priority for European and global action” [Rtęć w środowisku Europy. Priorytet działań na szczeblu europejskim i światowym].

<sup>(32)</sup> Campling, P. i in., „Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas” [Specjalna ocena emisji pochodzących z żeglugi, w tym ocena dotycząca ewentualnego ustanowienia nowych obszarów kontroli emisji na morzach europejskich], Flamandzki Instytut Badań Technologicznych NV, Mol 2013.

<sup>(33)</sup> Cofala, J. i in., „The potential for cost-effective air emission reductions from international shipping through designation of further Emission Control Areas in EU waters with focus on the Mediterranean Sea” [Potencjał opłacalnej redukcji emisji do powietrza z żeglugi międzynarodowej poprzez wyznaczenie kolejnych obszarów kontroli emisji na wodach UE ze szczególnym uwzględnieniem Morza Śródziemnego], International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg 2018.

<sup>(34)</sup> SWD(2019)0427.

Czwartek, 25 marzec 2021

### **Częściowo skuteczne narzędzie, które wymaga udoskonalenia**

1. uznaje, że trzy filary unijnej polityki czystego powietrza skutecznie przyczyniły się do wywołania tendencji spadkowej, jeśli chodzi o emisje i stężenie większości zanieczyszczeń powietrza w Europie; podkreśla, że chociaż dyrektywy w sprawie jakości powietrza okazały się skuteczne pod względem ustanowienia unijnych norm jakości powietrza i ułatwienia wymiany informacji na temat jakości powietrza, to tylko częściowo udało się dzięki nim zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza i ograniczyć jego negatywne skutki dla zdrowia, jakości życia i środowiska; zwraca uwagę na fakt, że wiele państw członkowskich nadal nie przestrzega w pełni obecnych norm jakości powietrza oraz nie podjęło wystarczających działań, aby poprawić jakość powietrza i ograniczyć do minimum przekroczenia norm, nawet po wszczęciu przez Komisję postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego i po wydaniu orzeczeń sądowych nakazujących zapewnienie zgodności z dyrektywami w sprawie jakości powietrza;

2. podkreśla, że na większości terytorium Europy odnotowano częstsze występowanie patologii związanych z zanieczyszczeniem powietrza, takich jak astma, choroby neurotoksyczne i choroby powodowane przez substancje zaburzające funkcjonowanie układu hormonalnego, a zatem uzasadnione jest nie tylko pełne stosowanie prawodawstwa europejskiego, ale również szybkie i skuteczne wszczynanie przez Komisję postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w przypadku nieprzestrzegania przepisów przez państwa członkowskie;

3. dostrzega, że granice nie powstrzymują zanieczyszczenia powietrza i między państwami członkowskimi, a także między państwami UE i państwami trzecimi dochodzi do znacznej wymiany zanieczyszczeń powietrza, jak zauważono w drugiej prognozie w sprawie czystego powietrza; zwraca uwagę, że państwa członkowskie nie są w stanie podejmować żadnych działań związanych ze źródłami emisji poza swoim terytorium; zachęca Komisję, aby kształtując nową politykę dotyczącą jakości powietrza, uwzględniła złożony charakter zanieczyszczenia powietrza (np. powstawanie cząstek wtórnych, przenoszenie się zanieczyszczenia powietrza w skali globalnej i unijnej) w celu zapewnienia zintegrowanego i całościowego podejścia;

4. zauważa, że podstawą dyrektyw w sprawie jakości powietrza są normy, które liczą już od 15 do 20 lat, i że niektóre z nich są znacznie niższe niż obecne wytyczne WHO i szacunkowe poziomy odniesienia oparte na przyroście ryzyka zachorowania na raka w okresie życia oraz poziomy sugerowane na podstawie najnowszych dowodów naukowych dotyczących wpływu na zdrowie ludzi i środowisko; z zadowoleniem przyjmuje zobowiązanie do przeglądu norm jakości powietrza podjęte w Europejskim Zielonym Ładzie i wzywa Komisję, aby dostosowała wartości  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$ ,  $SO_2$  i  $O_3$  do wytycznych WHO oraz wartości benzenu ( $C_6H_6$ ) i benzo[a]pirenu (BaP) do poziomów odniesienia WHO, wprowadzając zmiany ustawodawcze w dyrektywach w sprawie jakości powietrza po zakończeniu kompleksowej oceny skutków dotyczącej aspektów zdrowotnych, środowiskowych, społecznych i gospodarczych; kładzie nacisk na fakt, że wytyczne WHO są obecnie poddawane przeglądowi i że wkrótce zostaną opublikowane; zwraca uwagę, że unijne normy jakości powietrza muszą zostać zaktualizowane, jak tylko nowe wytyczne WHO będą dostępne, oraz że trzeba wprowadzić obowiązek okresowego przeglądu tych norm na podstawie najnowszych dowodów naukowych i technicznych, aby dostosowywać je do regularnie aktualizowanych wytycznych WHO; wzywa Komisję do uwzględnienia również najnowszych krytycznych obciążeń dla ochrony ekosystemów, określonych w Konwencji w sprawie transgranicznego zanieczyszczenia powietrza na dalekie odległości;

5. podkreśla, że według danych zgromadzonych przez Europejską Agencję Środowiska – i pomimo zmniejszenia emisji  $PM_{10}$  – większość ludności miejskiej w krajach europejskich monitorowanych w latach 2000–2015 jest narażona na stężenia przekraczające roczną wartość orientacyjną zalecaną w wytycznych WHO; zwraca się do Komisji, by zaproponowała przepisy w obszarach, w których istnieją luki prawne, a także przeanalizowała dodatkowe korzyści dla innych wymiarów zanieczyszczeń, na przykład hałasu; zwraca się do Komisji, aby przyjrzała się skutkom zanieczyszczenia powietrza w pomieszczeniach i rozważyła ewentualne rozwiązania ustawodawcze dotyczące wszystkich istotnych źródeł zanieczyszczenia powietrza w pomieszczeniach;

6. zaleca, aby zmienione normy jakości powietrza i wymogi dotyczące monitorowania obejmowały, w stosownych przypadkach i na podstawie oceny najnowszych dowodów naukowych, również inne nieuregulowane zanieczyszczenia, które wykazują negatywny wpływ na zdrowie i środowisko w UE, takie jak cząstki ultradrobne, sadza, rtęć i amoniak; podkreśla ambicję UE, aby przeprowadzić transformacji w kierunku zdrowej planety, i przypomina, że UE, aby stać się światowym liderem, powinna dawać przykład, przyjmując i egzekwując między innymi ambitne normy jakości dotyczące wszystkich zanieczyszczeń powietrza;

7. zauważa, że zdecydowana większość postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego wszczętych dotychczas przez Komisję dotyczy przypadków przekroczenia wartości dopuszczalnych, co pokazuje, że wartości dopuszczalne są tymi elementami dyrektywy w sprawie jakości powietrza, które najłatwiej wyegzekwować; wzywa Komisję, aby zaproponowała zastąpienie obecnych wartości docelowych ( $O_3$ , As, Cd, Ni i BaP) wartościami dopuszczalnymi; wskazuje, że normy roczne nie pozwalają na odnotowywanie nagłych wzrostów stężenia zanieczyszczeń, zwłaszcza w przypadku  $PM_{2,5}$ ;

8. wzywa Komisję, aby sporządziła listę obserwacyjną substancji lub związków wzbudzających obawy opinii publicznej lub społeczności naukowej z powodów zdrowotnych („lista obserwacyjna”), takich jak mikrodrobiny plastiku, co umożliwi śledzenie nowej wiedzy na temat znaczenia tych nowo pojawiających się związków i substancji dla zdrowia ludzkiego oraz najodpowiedniejszego podejścia i metod w zakresie monitorowania;

Czwartek, 25 marzec 2021

**Pomiar zanieczyszczenia powietrza**

9. podkreśla, że należy zagwarantować, aby państwa członkowskie dokonywały pomiarów jakości powietrza we właściwych miejscach i przy źródłach emisji, co pozwoli uniknąć niedoszacowania lub przeszacowania zanieczyszczenia powietrza oraz zapewni uzyskanie reprezentatywnych wyników; wzywa państwa członkowskie, aby usprawniły sieci monitorowania, poszerzyły wiedzę o poziomach zanieczyszczeń na ich terytorium oraz oceniły stan ich sieci monitorowania jakości powietrza z myślą o wykrywaniu stałego i epizodycznego zanieczyszczenia atmosferycznego oraz podjęciu działań zmierzających do rozwiązania tych problemów; wzywa Komisję, aby egzekwowała zobowiązania w tym zakresie wynikające z dyrektywy oraz upewniła się, że punkty poboru próbek są porównywalne i reprezentatywne dla konkretnego obszaru, m.in. poprzez udzielanie państwom członkowskim bezpośredniego wsparcia w tworzeniu kombinacji stałych miejsc monitorowania i modelowania, uzupełnionych ewentualnie próbkowaniem pasywnym, w celu zagwarantowania reprezentatywnych wyników i uniknięcia niedociągnięć systemowych, a także poprzez szkolenie i zatrudnianie ekspertów i zapewnienie większej dokładności podczas inspekcji, kontroli i monitorowania oraz utworzenie platformy wymiany dobrych praktyk; podkreśla potrzebę stałego szkolenia nowych ekspertów, w tym przekwalifikowania osób, które pracowały w innych dziedzinach i chcą podjąć działalność w tym obszarze, a także młodych bezrobotnych; podkreśla, że przyczyną niedoszacowania stężenia zanieczyszczeń powietrza może być również to, iż państwa członkowskie mogą wybierać miejsca monitorowania, z których przekazują dane do EEA;

10. odnotowuje fakt, że państwa członkowskie, w oparciu o wspólne kryteria określone w dyrektywach w sprawie jakości powietrza, utworzyły sieć monitorowania jakości powietrza obejmującą ponad 4 000 stacji monitorowania oraz 16 000 punktów poboru próbek; zwraca uwagę, że przepisy dotyczące lokalizacji obejmują wiele kryteriów i umożliwiają pewną elastyczność, co może utrudnić weryfikację i często prowadzi do sytuacji, w których sieci monitorowania w miastach nie dostarczają informacji o miejscach najwyższego stężenia zanieczyszczeń powietrza, stwarzając ryzyko, że przekroczenia wartości dopuszczalnych nie zostaną zauważone; wzywa Komisję do niezwłocznego udzielenia państwom członkowskim – w drodze aktu wykonawczego zgodnie z art. 28 dyrektywy 2008/50/WE – wskazówek dotyczących sposobu tworzenia sieci monitorowania; wzywa Komisję, aby w związku z wnioskami dotyczącymi zmienionych dyrektyw w sprawie jakości powietrza dokonała przeglądu zasad lokalizacji stacji monitorowania i punktów poboru próbek i ustanowiła nowe obowiązkowe przepisy przewidujące na przykład, że Komisja może wymagać ulokowania, w miarę konieczności, dodatkowych punktów monitorowania, aby zapewnić lepszy pomiar zanieczyszczenia powietrza, lub ustanowienia minimalnej liczby stacji pomiarowych w zależności od rodzaju źródła emisji (transport, przemysł, rolnictwo lub budynki mieszkalne);

11. uważa, że w skuteczniejszej sieci monitorowania jakości powietrza musi być także możliwy pomiar wpływu istotnych źródeł zanieczyszczeń na poziom jakości powietrza w okolicznych wsiach i na obszarach chronionych ekosystemów, a także że sieci te powinny dostarczać więcej informacji o różnorodności ocenianych zanieczyszczeń;

12. wzywa Komisję, by zaproponowała środki wspierające państwa członkowskie w inwestowaniu w poprawę sieci monitorowania, w tym w budowę stacji monitorowania oraz w szkolenie i zatrudnianie specjalistów i analityków, a także w stosowaniu bardziej rygorystycznych procedur nadzoru, kontroli i monitorowania;

13. proponuje wprowadzenie kombinacji stałych miejsc monitorowania i modelowania, uzupełnionych ewentualnie próbkowaniem pasywnym, ponieważ w stałych miejscach monitorowania trudno jest uchwycić dużą zmienność zanieczyszczeń powietrza; podkreśla, że modelowanie jakości powietrza może być uzupełnieniem pobierania próbek; zauważa w związku z tym, że modelowanie jakości powietrza (z odpowiednią rozdzielczością przestrzenną) należy wyraźniej włączyć do procesu oceny jakości powietrza w dyrektywach w sprawie jakości powietrza; podkreśla, że w ocenie jakości powietrza istotne są dane w czasie rzeczywistym; zwraca uwagę, że Komisja powinna zawsze brać pod uwagę najnowsze techniczne systemy pomiarowe, normy i standardy;

14. podkreśla, że chociaż dyrektywy w sprawie jakości powietrza zawierają pewne przepisy dotyczące ograniczania emisji w miejscach, w których ludzie najbardziej cierpią z powodu zanieczyszczenia powietrza lub w których stężenia są najwyższe, aby zapewnić lepsze wdrażanie tych szczegółowych przepisów, potrzebne są dodatkowe wytyczne Komisji dotyczące makroskalowania punktów poboru próbek; zauważa, że mniej zamożne grupy społeczno-ekonomiczne są bardziej narażone na zanieczyszczenie powietrza, ponieważ częściej mieszkają w pobliżu źródeł dużego zanieczyszczenia – zarówno zewnętrznych, takich jak ruch uliczny i obszary przemysłowe, jak i wewnętrznych, takich jak spalanie paliw stałych o niskiej jakości do ogrzewania domowego; podkreśla w związku z tym potrzebę odpowiedniego i lepszego uwzględnienia w prawie UE narażenia ludzi na zanieczyszczenie powietrza i wzywa Komisję, aby wprowadziła we wskaźnikach jakości powietrza nowe parametry, takie jak gęstość zaludnienia wokół stacji monitorowania i punktów poboru próbek, w celu ustanowienia kryteriów „narażenia ogółu ludności” oraz przepisów dotyczących reprezentatywności miejsc monitorowania, a także aby dzieliła się istniejącymi najlepszymi praktykami w tym zakresie, takimi jak ustanowienie



Czwartek, 25 marzec 2021

priorytetowych obszarów poprawy jakości powietrza; podkreśla jednak, że te nowe kryteria powinny mieć charakter uzupełniający w stosunku do wartości dopuszczalnych, ale nie powinny ich zastępować, ponieważ jak dotąd wartości dopuszczalne okazują się normami, które najłatwiej wyegzekwować, podkreśla też, że w całej Europie muszą obowiązywać te same normy jakości powietrza;

### **Wnioski wyciągnięte z kryzysu związanego z Covid-19**

15. zwraca uwagę, że pandemia COVID-19 uwiarygodniła nierozzerwalne powiązania między zdrowiem ludzi a stanem ekosystemu; podkreśla, że przy opracowywaniu nowych strategii konieczne jest uwzględnienie wniosków dotyczących zanieczyszczenia powietrza wyciągniętych z pandemii COVID-19;

16. zauważa, że środki izolacji wprowadzone, aby ograniczyć rozprzestrzenianie się pandemii, spowodowały znaczne tymczasowe zmniejszenie ruchu drogowego i działalności przemysłowej, a w konsekwencji bezprecedensowy spadek emisji i zanieczyszczenia powietrza w skali kontynentu, przy czym stężenie zanieczyszczeń spadło znacznie poniżej określonych w przepisach państw i zaleceń WHO, wyraźnie pokazując wpływ działalności człowieka na środowisko; proponuje przeanalizowanie wszystkich środków, aby zrozumieć ich oddziaływanie, zauważa z ubolewaniem, że stałe, długotrwałe narażenie na zanieczyszczenie powietrza może nasilać negatywne skutki chorób układu oddechowego takich jak COVID-19; wyraża zaniepokojenie ryzykiem, że zanieczyszczenie może powrócić do wcześniejszego poziomu lub, co gorsza, nawet do wyższych poziomów, i ostrzega przed odkładaniem lub wycofywaniem lokalnych środków mających zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza; podkreśla, że znaczne ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w perspektywie długoterminowej przyniosłoby istotne korzyści dla zdrowia ludzi, a także dla rolnictwa i naturalnych ekosystemów; podkreśla w związku z tym, że walka z zanieczyszczeniem powietrza musi stanowić centralny element unijnego planu odbudowy, oraz że obowiązkowe unijne wymogi dotyczące jakości powietrza i ich skuteczne egzekwowanie mają kluczowe znaczenie dla zagwarantowania zdrowia obywateli i poprawy ich odporności na zagrożenia zdrowia w przyszłości; wzywa państwa członkowskie, aby podwyższyły poziom ambicji ich polityki czystego powietrza, w tym przez ukierunkowane wykorzystanie środków finansowych z unijnego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności;

17. zauważa, że kryzys związany z COVID-19 pokazał, iż ograniczenie ruchu samochodowego i zmiany we wzorcach mobilności są skutecznym narzędziem zmniejszania zanieczyszczenia powietrza w miastach; uważa w związku z tym, że należy propagować dobre praktyki, takie jak zakupy w sąsiedztwie, dobrowolna telepraca, administracja elektroniczna czy różnicowane godziny pracy;

### **Promowanie skutecznej polityki lokalnej w zakresie jakości powietrza**

18. zwraca uwagę na fakt, że wyraźne tendencje spadkowe, jeśli chodzi o zanieczyszczenie powietrza, można zaobserwować przede wszystkim wtedy, gdy strategie polityczne są realizowane łącznie, a zatem spójne podejście w całej UE do kształtowania i wdrażania lokalnych strategii politycznych ma zasadnicze znaczenie dla ich powodzenia; podkreśla, że osiągnięcie spójności polityki wymaga również współpracy różnych organów, i wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby ściśle współpracowały w tym zakresie z władzami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi; wzywa państwa członkowskie, aby opracowały spójne i długoterminowe strategie na rzecz czystszej jakości powietrza; wzywa Komisję do ustanowienia nowych przepisów prawnych w dyrektywach w sprawie jakości powietrza, aby zapobiec odchodzeniu – bez dogłębnej analizy lub oceny – od lokalnych strategii politycznych i środków, które okazały się skuteczne dla poprawy jakości powietrza;

19. przyjmuje z zadowoleniem przeprowadzoną przez Komisję ocenę adekwatności dyrektyw w sprawie jakości powietrza, opublikowaną w 2019 r.; wzywa Komisję, aby zbadała, jak można sprawnie i skuteczniej współpracować z władzami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi w celu promowania zgodności z prawodawstwem dotyczącym jakości powietrza, w tym dzięki finansowaniu ze środków UE; wzywa Komisję, aby zapewniła pomoc techniczną i wiedzę specjalistyczną władzom krajowym, regionalnym i lokalnym, które napotykały trudności w egzekwowaniu i wdrażaniu przepisów dotyczących jakości powietrza;

20. zachęca państwa członkowskie oraz władze lokalne i regionalne do opracowania i wdrożenia strategicznych i udokumentowanych planów zrównoważonej mobilności w miastach, mających na celu skoordynowane planowanie polityki, zachęt i dotacji, ukierunkowanych na różne sektory i rodzaje transportu, a także inwestycji w zrównoważony i dostępny transport publiczny, środków służących odnowieniu istniejącej floty pojazdów, inwestycji w technologie związane z ekologicznymi rodzajami transportu i mobilnością jako usługą, jak również w infrastrukturę przeznaczoną do aktywnej, współdzielonej i bezemisyjnej mobilności, strefy niskiej emisji, systemy pobierania opłat za pojazdy oraz środki związane z popytem w celu zwiększenia świadomości społecznej i nasilenia działań komunikacyjnych związanych z rolą UE w zwalczaniu zanieczyszczenia powietrza;

Czwartek, 25 marzec 2021

21. podkreśla, że miasta muszą być zdrowsze i że trzeba znacznie obniżyć poziom zanieczyszczenia powietrza; wzywa władze lokalne, aby opracowały zrównoważone plany urbanistyczne, obejmujące środki takie jak tworzenie terenów zielonych oraz stref dla pieszych i bez ruchu samochodowego w centrach miast, zachęcanie do chodzenia i jazdy na rowerze oraz korzystania z dostępnego transportu publicznego i wspólnych, zrównoważonych rozwiązań w zakresie mobilności, a zarazem zapewnienie współistnienia z transportem zmotoryzowanym; podkreśla, że szerokie, dobrze utrzymane i pozbawione przeszkód chodniki i ścieżki rowerowe, szczególnie przy głównych ulicach dojazdowych, zintegrowane z istniejącymi sieciami drogowymi, a jednocześnie bezpiecznie oddzielone od pasów ruchu samochodowego, mogą zachęcać do aktywnych form przemieszczania się, takich jak jazda na rowerze i chodzenie; wzywa władze krajowe, regionalne i lokalne do przyjęcia w związku z tym ambitnych strategii politycznych i środków; uważa, że podstawę długoterminowego planowania urbanistycznego powinny stanowić „15-minutowe miasta”, w których do domów, miejsc pracy, usług publicznych i sklepów można dotrzeć pieszo lub transportem publicznym w ciągu 15 minut; wzywa Komisję, aby ustanowiła coroczną nagrodę dla miast lub regionów, które podjęły najlepsze działania przynoszące widoczne efekty i konkretne rezultaty pod względem redukcji zanieczyszczenia powietrza, żeby zachęcić władze lokalne i krajowe do większej aktywności i skuteczności oraz promować te działania na szczeblu europejskim;

22. zwraca uwagę, że w ostatniej strategii Komisji na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności opowiedziano się za zwiększeniem udziału transportu zbiorowego, chodzenia i jazdy na rowerze wśród sposobów przemieszczania się, a także za zautomatyzowaną, połączoną i multimodalną mobilnością w celu znacznego zmniejszenia zanieczyszczenia i zatorów komunikacyjnych powodowanych przez transport, zwłaszcza w miastach, oraz poprawy zdrowia i dobrostanu obywateli;

23. apeluje o odpowiednie inwestycje w rozbudowaną infrastrukturę rowerową, zwłaszcza na obszarach miejskich, aby zapewnić bezpieczeństwo wszystkim niechronionym użytkownikom dróg i zwiększyć atrakcyjność jazdy na rowerze jako skutecznego i zdrowego sposobu dojeżdżania do pracy; podkreśla, że należy zapewnić płynną intermodalność między kolejną a jazdą na rowerze, aby umożliwić nieszkodliwy dla środowiska dojazd do pracy między obszarami wiejskimi i miejskimi; zachęca w tym celu do rozbudowy sieci EuroVelo;

24. zaznacza, że publiczne usługi transportowe, zwłaszcza na obszarach wiejskich, są często niedostateczne, nieregularne i drogie;

### **Wpływ polityki UE na jakość powietrza**

25. z zadowoleniem przyjmuje zapowiedź Komisji dotyczącą planu działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń; przypomina o ścisłym związku między ochroną przyrody a jakością powietrza i podkreśla, że zanieczyszczenie powietrza jest obciążeniem, które wymaga całościowego podejścia, ponieważ w wyniku eutrofizacji i zakwaszenia wywiera negatywny wpływ na glebę i życie wodne; ostrzega, że wszelkie nowe środki będą bezwartościowe, jeżeli jakość powietrza nie będzie traktowana jako priorytet i odpowiednio uwzględniana we wszystkich politykach UE, zgodnie z najnowszymi dowodami naukowymi i prawodawstwem unijnym dotyczącym źródeł emisji, na przykład klimatu, energii, transportu, przemysłu, rolnictwa i gospodarki odpadami, i jeżeli nie dopilnuje się, aby nie było sprzeczności między poszczególnymi obszarami polityki, i nie zapewni między nimi lepszej synergii; wzywa Komisję i państwa członkowskie do ściślejszej współpracy we wszystkich dziedzinach i na wszystkich szczeblach oraz do rozważenia wszystkich rozwiązań technicznych służących zmniejszeniu emisji w sposób neutralny technologicznie, aby pomóc władzom lokalnym wejść na ambitną, a zarazem pełną wyzwań, ścieżkę w kierunku zerowej emisji i czystszej powietrza;

26. zwraca uwagę na coraz większy związek między zanieczyszczeniem powietrza a zmianą klimatu, o czym świadczy rosnące stężenie ozonu spowodowane wzrostem temperatury i coraz częściej powtarzającymi się falami upałów; uważa, że całościowe podejście do zwalczania zanieczyszczenia powietrza da się pogodzić z indywidualną analizą cech charakterystycznych poszczególnych zanieczyszczeń, na przykład ozonu, bezbarwnego i drażniącego gazu, który nie jest zanieczyszczeniem pierwotnym, a zapobieganie mu wymaga środków długofalowo ograniczających prekursorów (NO<sub>x</sub> i LZO);

27. nalega na Komisję i państwa członkowskie, aby oceniły skuteczność całego prawodawstwa dotyczącego emisji oraz je wzmocniły, dbając jednocześnie o jego skuteczne wdrożenie; podkreśla, że ograniczenie emisji u źródła jest jedyną skuteczną metodą zagwarantowania czystego powietrza; ostrzega, że większość państw członkowskich nie wywiąże się z zobowiązań dotyczących redukcji emisji do 2020 r. i 2030 r. wynikających z dyrektywy w sprawie krajowych poziomów emisji; podkreśla, że konieczne są bardziej rygorystyczne środki w celu ograniczenia emisji ze wszystkich sektorów,

Czwartek, 25 marzec 2021

zwłaszcza transportu drogowego i morskiego, lotnictwa, instalacji przemysłowych, budynków, rolnictwa oraz produkcji energii; podkreśla, że konieczne jest włączenie unijnych norm jakości powietrza i norm emisji do polityki handlowej UE, aby zapobiec przenoszeniu emisji poza UE, które jeszcze bardziej pogłębiłyby wpływ transgranicznego zanieczyszczenia powietrza na jakość powietrza w UE; zaleca przeznaczenie odpowiednich środków finansowych z istniejących funduszy UE na cele związane z czystym powietrzem, aby wspierać państwa członkowskie w ich działaniach;

28. wzywa Komisję, aby szybko wszczęła postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w celu wyegzekwowania zobowiązań do redukcji emisji wynikających z dyrektywy w sprawie krajowych poziomów emisji; podkreśla, że środki UE służące ograniczeniu emisji we wszystkich sektorach muszą wyznaczać wyraźną ścieżkę w kierunku osiągnięcia zerowych emisji i zerowego poziomu zanieczyszczeń w tych sektorach; apeluje o spójne podejście polityczne do uregulowania emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń;

29. ubolewa z powodu mechanizmu elastyczności zaproponowanego w sprawozdaniu Komisji pt. „Druga prognoza w sprawie czystego powietrza” i odnoszącego się do sekcji 5 dyrektywy w sprawie krajowych poziomów emisji; podkreśla, że w 2018 r. 11 państw członkowskich zwróciło się o dostosowanie ich krajowych pułapów emisji; wzywa Komisję, by ograniczyła do niezbędnego minimum praktykę dostosowywania bilansu emisji i rozważyła, czy państwa członkowskie, zanim zwróciły się o dostosowanie bilansu emisji, podjęły działania służące skompensowaniu ewentualnych nieprzewidzianych emisji w konkretnych sektorach;

30. podkreśla, że emisje metanu nie są objęte regulacjami w unijnym prawodawstwie dotyczącym zanieczyszczenia powietrza ani nie są konkretnie uregulowane w polityce klimatycznej UE; z zadowoleniem przyjmuje niedawno opublikowaną strategię UE na rzecz ograniczenia emisji metanu i zachęca Komisję, aby uwzględniła w praktyce konieczność zminimalizowania emisji metanu, zwłaszcza z rolnictwa i odpadów;

31. z niepokojem zauważa, że choć poziom emisji większości zanieczyszczeń powietrza w całej Unii nadal spada, to emisje amoniaku ( $\text{NH}_3$ ) z sektora rolnictwa ciągle rosną, co jest dla państw członkowskich wyzwaniem, jeśli chodzi o przestrzeganie dopuszczalnych wartości zanieczyszczenia powietrza w Unii; podkreśla, że na terenach miejskich emisje amoniaku są przyczyną około 50 % zdrowotnych skutków zanieczyszczenia powietrza, ponieważ amoniak to jeden z głównych prekursorów cząstek stałych; wzywa państwa członkowskie, by potraktowały krajowe plany strategiczne wspólnej polityki rolnej (WPR) jako okazję do walki z zanieczyszczeniem powietrza w rolnictwie; zwraca się do Komisji i państw członkowskich, by przanalizowały, jak można zmniejszyć te emisje z wykorzystaniem dyrektywy w sprawie emisji przemysłowych<sup>(35)</sup>;

32. zwraca uwagę, że Europejski Zielony Ład ma zmniejszać wpływ UE na środowisko, a przemysł – ze względu na swój istotny udział w łącznej presji na środowisko – musi wnieść odpowiedni wkład w osiągnięcie tego ogólnego celu; wyraża zaniepokojenie praktyką tworzenia nowych instalacji przemysłowych o mocy tuż poniżej progów określonych w dyrektywie w sprawie emisji przemysłowych, by rozmyślnie pozostać poza zakresem dyrektywy; w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje zapowiadany przegląd dyrektywy w sprawie emisji przemysłowych mający na celu lepsze uwzględnienie zanieczyszczeń z dużych instalacji przemysłowych, wspieranie działalności przemysłowej o jak najmniejszym oddziaływaniu na środowisko oraz zapewnienie pełnej spójności z polityką UE w zakresie środowiska, klimatu, energii i gospodarki o obiegu zamkniętym; wzywa Komisję, by nałożyła na państwa członkowskie obowiązek publikowania informacji o zgodności z przepisami i wydawanych pozwoleń;

33. uważa w związku z tym, że korzystne byłoby włączenie do dyrektywy w sprawie emisji przemysłowych innych sektorów, zminimalizowanie liczby odstępstw, zaktualizowanie dotychczasowej listy najlepszych dostępnych technologii, przyjęcie spójnego, ukierunkowanego na wyniki podejścia do wspierania działalności przemysłowej o jak najmniejszym negatywnym wpływie na środowisko oraz włączenie przepisów stymulujących postęp w fazie wydawania pozwoleń lub w procedurze określania dokumentów referencyjnych dotyczących najlepszych dostępnych technik (BREF);

34. zachęca władze lokalne do prowadzenia – w tym na podstawie planów ochrony powietrza – kampanii informacyjnych i programów zachęt do renowacji budynków i zastępowania starych, nieefektywnych i zanieczyszczających systemów ogrzewania i chłodzenia budynków mieszkalnych, będących źródłem znacznej części zanieczyszczenia powietrza substancjami niebezpiecznymi dla zdrowia; uważa, że miejskie systemy ciepłownicze oparte na zrównoważonych rozwiązaniach mogą być dobrą alternatywą dla rozproszonych i wysoce nieefektywnych indywidualnych źródeł ogrzewania;

<sup>(35)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych (zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola) (Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17).

Czwartek, 25 marzec 2021

35. zauważa, że produkcja energii elektrycznej z paliw stałych będzie w najbliższej przyszłości głównym źródłem emisji rtęci do powietrza w Europie; z zadowoleniem przyjmuje w związku z tym zobowiązania co najmniej 10 państw członkowskich UE do wycofania węgla kamiennego; wzywa pozostałe państwa członkowskie do wycofania węgla jako źródła energii najpóźniej do 2030 r.;

36. zwraca uwagę, że choć w ostatnich dziesięcioleciach znacznie spadły emisje większości substancji zanieczyszczających z transportu, to w UE utrzymują się punkty newralgiczne o zbyt wysokim zanieczyszczeniu powietrza, zwłaszcza na obszarach miejskich, gdzie niemal co szósty mieszkaniec jest nadal narażony na stężenie przekraczające unijne normy jakości powietrza w przypadku niektórych substancji zanieczyszczających; podkreśla, że zbyt wysokie poziomy zanieczyszczenia powietrza pochodzące z transportu to szczególne zagrożenie dla zdrowia mieszkańców obszarów miejskich i stref wokół węzłów transportowych;

37. przypomina, że transport drogowy jest głównym źródłem NO<sub>x</sub> w Europie; wzywa Komisję do opracowania rygorystycznych unijnych norm emisji zanieczyszczeń powietrza z pojazdów (przyszłe normy Euro 7 dla lekkich pojazdów użytkowych i normy Euro VII dla samochodów ciężarowych) z zachowaniem neutralności technologicznej i bez dyskryminowania poszczególnych paliw; podkreśla, że nowe procedury badań pojazdów należy poddać przeglądowni, by rozszerzyć zakres pomiarów zanieczyszczeń, zwiększyć ich dokładność i skuteczność oraz wyeliminować luki prawne, a tym samym zapewnić faktyczne przestrzeganie norm emisji w rzeczywistych warunkach jazdy;

38. podkreśla kluczowe znaczenie zachęt do wprowadzania na rynek pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz opracowania zaleceń dla państw członkowskich, by zachęcić je do wdrożenia szerokiej gamy zachęt dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych przy jednoczesnym zapewnieniu ukierunkowania tych zachęt na pojazdy o najniższych rzeczywistych emisjach; podkreśla, że dostępność infrastruktury ładowania, w tym w budynkach prywatnych i publicznych, zgodnie z przepisami dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków<sup>(36)</sup>, oraz konkurencyjność pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych są niezbędne do zwiększenia akceptacji po stronie konsumentów;

39. uważa, że poprawa jakości powietrza w punktach newralgicznych wymaga bardziej zrównoważonego i mniej zanieczyszczającego systemu transportu i projektowania infrastruktury mobilności, by zmniejszyć zatory komunikacyjne, zwłaszcza na obszarach miejskich, przy jak najefektywniejszym wykorzystaniu wszystkich dostępnych środków, z uwzględnieniem wyników najnowszych badań naukowych oraz innowacji technologicznych; wzywa Komisję, by pomogła państwom członkowskim w regularnym kontrolowaniu jakości ich infrastruktury transportowej w celu wskazania obszarów wymagających optymalizacji i usunięcia zatorów oraz w podejmowaniu odpowiednich działań na tych obszarach, by jakość powietrza stała się pełnoprawnym priorytetem, w tym dzięki dostępnym funduszom UE oraz lepszemu ukierunkowaniu głównych mechanizmów finansowania, takich jak Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności;

40. ponownie podkreśla znaczenie istotnego przesunięcia międzygałęziowego z transportu drogowego na mniej zanieczyszczające formy transportu, takie jak transport kombinowany, żegluga śródlądowa i kolej, do czego należy w szczególności wykorzystać Europejski Rok Kolei obchodzony w 2021 r.; podkreśla w związku z tym pilną potrzebę poprawy i modernizacji infrastruktury kolejowej przez pełne wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), usunięcie wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących połączeń, zwłaszcza w transeuropejskiej sieci transportowej, a także przez dalsze ułatwianie intermodalności i multimodalności oraz zachęcanie do nich; uważa, że w przypadku infrastruktury „ostatniego kilometra” i średniej odległości podejście to należy powiązać z potrzebą zwiększenia wydajności i poprawy zrównoważoności transportu drogowego;

41. podkreśla, że najskuteczniejszą metodą zmniejszania zanieczyszczenia powietrza z transportu drogowego jest wspieranie przechodzenia z paliw konwencjonalnych na bardziej ekologiczne paliwa alternatywne, jak opisano w dyrektywie 2014/94/UE<sup>(37)</sup> w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych; uważa, że zbliżający się przegląd rozporządzenia (UE) 2019/631<sup>(38)</sup> określającego normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych przyspieszyłby upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych;

<sup>(36)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (Dz.U. L 153 z 18.6.2010, s. 13).

<sup>(37)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

<sup>(38)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

Czwartek, 25 marzec 2021

42. wzywa Komisję i państwa członkowskie do lepszego egzekwowania norm emisji określonych w obowiązujących przepisach oraz do szerzenia wiedzy o możliwościach dostosowania samochodów używanych do norm ekologicznych, np. przez modernizację tych pojazdów;

43. podkreśla, że kombinowany transport towarów przyczynia się do redukcji emisji z transportu, gdyż wspiera przechodzenie z transportu drogowego towarów na mniej emisyjne rodzaje transportu, w tym bezemisyjne korytarze rzeczne;

44. zaznacza, że trzeba uwzględnić ograniczenia strukturalne mogące wpływać na wprowadzenie alternatywnych środków transportu w regionach najbardziej oddalonych i na wyspach; wzywa Komisję i rządy regionów najbardziej oddalonych do opracowania planu działania mającego zapewnić zachęty i specjalne finansowanie transportu w tych regionach;

45. podkreśla, że zanieczyszczenie powietrza pochodzące z transportu morskiego jest przyczyną ponad 50 000 zgonów rocznie w UE, dlatego trzeba je dalej zmniejszać<sup>(39)</sup>; podkreśla, że UE powinna przyjąć odpowiednie i skuteczne środki w celu uregulowania transportu morskiego; zwraca uwagę, że w miastach portowych występuje dodatkowe zanieczyszczenie powodowane przez żeglugę, dźwigi, rejsy wycieczkowe i różne pojazdy, co trzeba uwzględnić, chcąc poprawić jakość powietrza; z zaniepokojeniem zauważa, że szkodliwy wpływ statków na jakość powietrza stale rośnie wraz z rozwojem tego sektora; wzywa Komisję, by pilnie wywiązała się ze złożonej deklaracji, że ureguje dostęp najbardziej zanieczyszczających statków do portów, oraz by zobowiązała statki cumujące w portach do korzystania z dostępnej infrastruktury ładowania i tankowania, np. do pobierania energii elektrycznej z lądu, aby zmniejszyć emisje zanieczyszczeń i chronić w ten sposób obszary przybrzeżne i ich mieszkańców; wzywa Komisję i państwa członkowskie do wdrożenia normy zerowej emisji podczas postoju w portcie we wszystkich portach europejskich;

46. podkreśla, że obszary kontroli emisji to ważne narzędzia zmniejszania zanieczyszczenia powietrza przez żeglugę, pomagające przeciwdziałać zmianie klimatu przez zmniejszenie negatywnego wpływu na zdrowie ludzi i różnorodność biologiczną mórz; dlatego wzywa do rozszerzenia obszarów kontroli emisji na wszystkie morza UE; wzywa państwa członkowskie do ścisłej kontroli obszarów kontroli emisji na ich wodach terytorialnych;

47. podkreśla wpływ lotnictwa na zanieczyszczenie powietrza i związane z tym negatywne skutki dla zdrowia; przypomina w związku z tym, że dostarczanie energii elektrycznej do samolotów w czasie postoju na lotnisku może poprawić jakość powietrza, dlatego wzywa państwa członkowskie, by w swoich krajowych ramach polityki uwzględniały potrzebę zainstalowania infrastruktury zasilania energią elektryczną w portach lotniczych zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE;

### **Plany ochrony powietrza**

48. zauważa, że plany ochrony powietrza, wymagane w dyrektywach w sprawie jakości powietrza w sytuacji, gdy państwa członkowskie nie spełniają norm jakości powietrza, często nie przynoszą oczekiwanych wyników; wzywa Komisję, by w drodze aktu wykonawczego zgodnie z art. 28 dyrektywy 2008/50/WE jak najszybciej wprowadziła zestaw minimalnych wymogów i najlepszych praktyk w sporządzaniu i wdrażaniu planów ochrony powietrza, aby zapewnić wpisywanie do tych planów działań współmiernych do problemu zanieczyszczenia i ustalanie terminu wykonania tych działań; wzywa Komisję do zagwarantowania wystarczających środków finansowych na realizację zaplanowanych działań oraz do zapewnienia wiarygodnych obliczeń redukcji zanieczyszczeń, pozwalających ocenić realizację planów; uważa, że długi czas opracowywania planów ochrony powietrza szkodzi ich skuteczności, i jest zdania, że w planach tych należy się skupić na środkach krótko- i średnioterminowych, ukierunkowanych na wyniki i przeciwdziałających emisjom ze wskazanych głównych źródeł zanieczyszczeń; zwraca uwagę, że podejmowanie we wszystkich państwach członkowskich bardziej jednolitych i porównywalnych środków zwiększyłoby ich skuteczność i ogólną akceptację; podkreśla ważną rolę władz miejskich i lokalnych w tworzeniu i wdrażaniu planów ochrony powietrza ze względu na lokalny charakter źródeł zanieczyszczenia powietrza i jego skutków;

<sup>(39)</sup> Brandt, J., Silver, J. D., and Frohn, L. M., „Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System. CEEH Scientific Report No 3” [Ocena negatywnych skutków zewnętrznych zanieczyszczenia powietrza pod względem zdrowia i kosztów na poziomie krajowym z wykorzystaniem modelu odniesienia EVA], Raport naukowy CEEH nr 3, 2011 r.

Czwartek, 25 marzec 2021

49. zauważa, że państwa członkowskie publikują co roku sprawozdania dotyczące wszystkich substancji zanieczyszczających objętych dyrektywą w sprawie jakości powietrza i co roku przedkładają Komisji sprawozdania zgodnie z art. 27 dyrektywy 2008/50/WE; ubolewa jednak, że w dyrektywie w sprawie jakości powietrza nie nałożono na państwa członkowskie obowiązku składania Komisji sprawozdań z wdrażania planów ochrony powietrza ani ich aktualizowania, gdy przyjmowane są nowe środki lub gdy postępy są niewystarczające; zwraca ponadto uwagę, że Komisja nie analizuje przedłożonych planów ochrony powietrza i zapisanych w nich środków ani nie przekazuje informacji zwrotnych na ten temat; zauważa, że odpowiednie krytyczne informacje zwrotne o zgłoszonych planach ochrony powietrza mogłyby pomóc państwom członkowskim w tworzeniu lepszych planów, zawierających skuteczniejsze środki, oraz mogłyby zapobiec niespełnianiu norm jakości powietrza; wzywa Komisję do wprowadzenia przejrzystszej, bardziej interaktywnego systemu wymiany informacji, a także obowiązku składania corocznego sprawozdania z wdrażania planów ochrony powietrza i procedury oceny przedłożonych planów, by zapewnić szybkie i skuteczne środki poprawy jakości powietrza w państwach członkowskich;

50. zwraca uwagę na znaczenie odpowiedniej wiedzy specjalistycznej i wystarczających zasobów na szczeblach lokalnym i regionalnym dla sporządzania planów ochrony powietrza oraz dla wyboru, wdrażania i oceny środków mających poprawić jakość powietrza; podkreśla potrzebę szerzenia wiedzy o dostępnych funduszach, zasobach technicznych i elastycznych rozwiązaniach, które można dostosować do warunków lokalnych i regionalnych;

#### ***Egzekwowanie dyrektyw w sprawie jakości powietrza***

51. zauważa z niepokojem, że w lutym 2021 r. toczyło się 31 postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego dotyczących wdrażania dyrektyw w sprawie jakości powietrza, przeciwko 20 państwom członkowskim; przyznaje, że niektóre z tych postępowań toczą się od 2009 r., a mimo wszystko w państwach członkowskich nadal występują przekroczenia stężenia zanieczyszczeń; uważa, że ciągłe systemowe przekraczanie norm jakości powietrza w państwach członkowskich świadczy, że nie angażują się one w podejmowanie skuteczniejszych działań mających chronić zdrowie obywateli, a obecna procedura egzekwowania prawa jest nieskuteczna; wzywa Komisję do przeglądu obecnej procedury egzekwowania dyrektyw w sprawie jakości powietrza;

52. jest zaniepokojony nieegzekwowaniem dyrektywy w sprawie krajowych poziomów emisji; zauważa z niepokojem, że od 2010 r. nie wszczęto żadnych postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w odniesieniu do emisji przekraczających pułapy określone w dyrektywie w sprawie krajowych poziomów emisji, mimo że trzy państwa członkowskie nigdy nie zgłosiły emisji NH<sub>3</sub> poniżej wymaganego pułapu;

53. wzywa Komisję, by wszczyniała postępowania, gdy tylko uzyska informacje o niewdrażaniu unijnych przepisów dotyczących jakości powietrza, oraz by podejmowała szybkie działania następcze po wniesieniu sprawy do Trybunału i nakładała sankcje w razie stwierdzenia naruszeń; wzywa Komisję, by regularnie sporządzała jasne i całościowe przeglądy toczących się postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego oraz by bez opóźnień publikowała korespondencję z państwami członkowskimi, które nie przestrzegają przepisów; wzywa Komisję, by udostępniła zasoby niezbędne do szybkich działań następczych w związku z nieprzestrzeganiem przepisów;

54. przypomina ponadto, że sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego nr 23/2018 w sprawie zanieczyszczenia powietrza dotyczy również wielu postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego związanych z dopuszczalnymi wartościami jakości powietrza oraz potwierdza istnienie powszechnych niedociągnięć we wdrażaniu przepisów o jakości powietrza w całej Unii; zwraca uwagę, że te niedociągnięcia pogłębiają się z upływem czasu, między innymi ze względu na utrzymujące się poważne opóźnienia na poszczególnych etapach postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wynoszące zazwyczaj od sześciu do ośmiu lat; uważa, że dwuletni termin na wydanie przez Komisję powiadomienia o przekroczeniu dopuszczalnych wartości jest zbyt długi, aby zapewnić terminowe egzekwowanie przepisów;

55. wzywa państwa członkowskie do lepszego wdrażania przepisów zgodnie z orzeczeniami Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej;

Czwartek, 25 marzec 2021

### ***Lepsze informowanie, zwiększanie świadomości i zaangażowania społeczeństwa***

56. uważa, że informowanie obywateli i świadomość społeczna mają zasadnicze znaczenie dla zajęcia się problemem jakości powietrza i umożliwienia obywatelom bezpośredniego udziału w działaniach służących poprawie jakości powietrza; zwraca uwagę, że państwa członkowskie, regiony i miasta różnie określają wskaźniki jakości powietrza oraz że nie ma obecnie progów, od których należy informować i ostrzegać o poziomie zanieczyszczenia niektórymi substancjami; wzywa Komisję i państwa członkowskie do wprowadzenia znormalizowanej klasyfikacji jakości powietrza dla całej UE; wzywa Komisję, państwa członkowskie oraz właściwe organy regionalne i lokalne do zainicjowania programów ułatwiających inwestycje służące poprawie jakości powietrza;

57. podkreśla, że przekazywane przez państwa członkowskie informacje o możliwych skutkach zdrowotnych zanieczyszczeń powietrza są skąpe, niejasne i trudno dostępne dla społeczeństwa; zauważa jednak pozytywne zmiany w praktycznej realizacji zobowiązań państw członkowskich wynikających z dyrektyw w sprawie jakości powietrza, jeśli chodzi o informowanie opinii publicznej o jakości powietrza; wzywa do dalszej harmonizacji informacji o jakości powietrza dostępnych ogółowi społeczeństwa na wszystkich szczeblach geograficznych we wszystkich państwach członkowskich i regionach oraz o zapewnienie łatwego dostępu do dokładnych informacji o jakości powietrza w czasie rzeczywistym; wzywa Komisję, państwa członkowskie i właściwe organy regionalne i lokalne do zainicjowania publicznych kampanii informacyjnych i uświadamiających z aktualnymi danymi np. o różnych rodzajach zanieczyszczenia powietrza i ich wpływie na zdrowie ludzi czy obecne poziomy zanieczyszczenia powietrza na danym terytorium, w tym kampanii skierowanych do słabszych grup społecznych, oraz do publikowania rankingów najmniejszych i największych postępów w zapewnianiu dobrej jakości powietrza w poszczególnych strefach; uważa, że kampanie uświadamiające katastrofalne skutki zanieczyszczenia powietrza w pobliżu istotnych źródeł zanieczyszczeń lub wyświetlanie informacji o jakości powietrza może również zwiększyć świadomość społeczną i poziom poinformowania oraz przynieść zmianę zachowań i wzorców, przyczyniając się do poprawy jakości powietrza;

58. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wdrożenia i promowania narzędzi zachęcających społeczeństwo do udziału we wdrażaniu dyrektyw w sprawie jakości powietrza, np. przez opracowanie przez państwa członkowskie narzędzia internetowego lub aplikacji informującej obywateli o jakości powietrza i jej wpływie na zdrowie ludzi, umożliwiającej im apelowanie o utworzenie stacji monitorowania jakości powietrza lub punktów pobierania próbek, zgłaszanie naruszeń jakości powietrza lub przekazywanie Komisji informacji o działaniach państw członkowskich mających poprawić jakość powietrza;

59. podkreśla, że społeczeństwo obywatelskie, ekolodzy i dziennikarze śledczy, ze względu na obecność w terenie i bezpośredni dostęp do danych, odgrywają kluczową rolę we wspieraniu i kontrolowaniu wdrażania przepisów o jakości powietrza, a zatem muszą być w pełni włączani w procedury konsultacji;

60. wzywa Komisję do aktualizacji dyrektyw w sprawie jakości powietrza, by zawierały one jednoznaczne przepisy gwarantujące obywatelom dostęp do wymiaru sprawiedliwości zgodnie z konwencją z Aarhus, oraz wzywa Radę, by ułatwiła jej wdrażanie, co ma szczególne znaczenie wtedy, gdy Rada działa w charakterze prawodawcy;

### ***Inne zalecenia***

61. wzywa Komisję, aby rozważyła uregulowanie jakości powietrza w pomieszczeniach – czy to niezależnie, czy też lub w ramach przepisów dotyczących zrównoważonego budownictwa – przynajmniej w zamkniętych pomieszczeniach w budynkach publicznych i handlowych;

62. za sprawę zasadniczą uważa całościową analizę wyników uzyskiwanych z sieci monitorowania oraz sporządzanie corocznych sprawozdań dostępnych publicznie, obejmujących ocenę przestrzenną i czasową danych oraz ocenę wpływu na jakość życia i na ekosystemy, a także zawierających zalecenia dotyczące działań, jakie należy podejmować w razie ciągłego lub epizodycznego zanieczyszczenia powietrza;

63. jest zdania, że państwa członkowskie powinny zachęcać wszystkie miasta do pójścia w ślad miast, które już stosują dobre praktyki w tej dziedzinie, czyli do opracowania i realizacji planów awaryjnych, włączanych jak najszybciej w razie spodziewanego lub występującego wysokiego stężenia zanieczyszczeń gazowych i pyłowych zagrażających zdrowiu publicznemu;

64. podkreśla, że trzeba poprawić warunki pracy w sektorze transportu przez lepszą ochronę pracowników narażonych codziennie na wysoki poziom zanieczyszczenia powietrza i toksycznych oparów, a także przez inwestowanie w ich przekwalifikowanie, podnoszenie kwalifikacji i szkolenie;

Czwartek, 25 marzec 2021

65. podkreśla, że innowacje i badania nad technologiami niskoemisyjnymi i obniżającymi emisje przyczynią się do zmniejszenia emisji we wszystkich sektorach; wzywa Komisję do przestrzegania zasady neutralności technologicznej; zaznacza, że potrzebne są innowacyjne rozwiązania, takie jak systemy filtracji w pojazdach i na ulicach, odnowa floty i podobne inicjatywy;

66. zachęca Komisję i państwa członkowskie do zapewnienia w polityce jakości powietrza gwarancji innowacyjności i konkurencyjności w powiązanych sektorach, a zarazem dążenia do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń;

67. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by nadal wspierały fora i zachęcały do konsultacji z innymi państwami w celu znalezienia skutecznych rozwiązań i ułatwienia stosowania europejskiej, krajowej i lokalnej polityki dążenia do akceptowalnych norm jakości powietrza;

o

o o

68. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządóm i parlamentóm państw członkowskich.

---