

Środa, 13 marca 2019 r.

P8_TA(2019)0186

Europa, która chroni: czyste powietrze dla wszystkich**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. w sprawie Europa, która chroni: czyste powietrze dla wszystkich (2018/2792(RSP))**

(2019/C 23/04)

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 37 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej,
- 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 ⁽¹⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy ⁽²⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającą dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej ⁽³⁾ oraz jej wymogi dotyczące zapewnienia zdrowego środowiska w pomieszczeniach,
- uwzględniając swoje zalecenie z dnia 4 kwietnia 2017 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 6 lipca 2017 r. w sprawie działań UE na rzecz zrównoważonego rozwoju ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 14 grudnia 2017 r. w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej ⁽⁶⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 2 grudnia 2015 r. w sprawie zrównoważonej mobilności w miastach ⁽⁷⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 17 kwietnia 2018 r. w sprawie wdrożenia 7. programu działań w zakresie środowiska ⁽⁸⁾,
- uwzględniając sprawozdanie Europejskiej Agencji Środowiska z 2017 r. pt. „Jakość powietrza w Europie”,
- uwzględniając sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego pt. „Zanieczyszczenie powietrza – nasze zdrowie nadal nie jest wystarczająco chronione” ⁽⁹⁾ opublikowane dnia 11 września 2018 r.,
- uwzględniając aktualizację bazy danych na temat jakości powietrza na świecie Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) z 2018 r.,
- uwzględniając wytyczne WHO dotyczące jakości powietrza w pomieszczeniach,
- uwzględniając swoje badanie z września 2018 r. pt. „Jakość powietrza a miejski ruch uliczny w UE – najlepsze praktyki i możliwe rozwiązania” ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 75.⁽⁴⁾ Dz.U. C 298 z 23.8.2018, s. 140.⁽⁵⁾ Dz.U. C 334 z 19.9.2018, s. 151.⁽⁶⁾ Dz.U. C 369 z 11.10.2018, s. 114.⁽⁷⁾ Dz.U. C 399 z 24.11.2017, s. 10.⁽⁸⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2018)0100.⁽⁹⁾ Sprawozdanie specjalne nr 23/2018 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_23/SR_AIR_QUALITY_PL.pdf⁽¹⁰⁾ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL_STU\(2018\)604988_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL_STU(2018)604988_EN.pdf)

Środa, 13 marca 2019 r.

- uwzględniając wyrok Sądu Unii Europejskiej z dnia 13 grudnia 2018 r. w sprawach T-339/16 (Ville de Paris przeciwko Komisji), T-352/16 (Ville de Bruxelles przeciwko Komisji) oraz T-391/16 (Ville de Madrid przeciwko Komisji),
 - uwzględniając dokument informacyjny Europejskiego Trybunału Obrachunkowego z dnia 7 lutego 2019 r. w sprawie działań podjętych przez UE w odpowiedzi na aferę „dieselgate”⁽¹⁾;
 - uwzględniając projekt rezolucji Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności,
 - uwzględniając pytanie do Komisji na temat Europa, która chroni: czyste powietrze dla wszystkich (O-000138/2018 – B8-0009/2019),
 - uwzględniając art. 128 ust. 5 i art. 123 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że prawne limity emisji w UE nadal są wyższe niż te zalecane przez WHO, a Europejska Agencja Środowiska (EEA) szacuje, że w UE co roku odnotowuje się ponad 400 000 przedwczesnych zgonów związanych z zanieczyszczeniem powietrza; mając na uwadze, że 98 % mieszkańców miast w UE jest narażonych na działanie ozonu, którego poziom przekracza wartości określone w wytycznych WHO;
- B. mając na uwadze, że w ostatnich dziesięcioleciach jakość powietrza w Europie ulegała powolnej, lecz stałej poprawie, a prawodawstwo europejskie było głównym czynnikiem pobudzającym ten korzystny rozwój;
- C. mając na uwadze, że według najnowszych szacunków EEA dotyczących skutków zdrowotnych związanych z narażeniem na zanieczyszczenie powietrza stężenie cząstek stałych 2,5 (PM_{2,5}) w 2014 r. było przyczyną około 399 000 przedwczesnych zgonów w UE-28 na skutek długotrwałego narażenia; mając na uwadze, że według szacunków skutkiem narażenia na stężenie NO₂ i O₃ w UE w 2014 r. była przedwczesna śmierć odpowiednio około 75 000 i 13 600 osób rocznie;
- D. mając na uwadze, że niska jakość powietrza ma ogromny wpływ na zdrowie, a szczególnie narażone są kobiety w ciąży, dzieci i osoby w wieku podeszłym;
- E. mając na uwadze, że około 90 % Europejczyków żyjących w miastach jest narażonych na zanieczyszczenie powietrza na poziomie uznanym za szkodliwy dla zdrowia ludzi;
- F. mając na uwadze, że ruch drogowy odpowiada za około 40 % emisji tlenków azotu (NO_x) w UE, a około 80 % całkowitych emisji NO_x w ruchu drogowym jest generowanych przez pojazdy z silnikiem Diesla; mając na uwadze, że emisje pochodzące z samochodów osobowych z silnikiem Diesla przewyższające unijne limity zanieczyszczeń na drogach były odpowiedzialne za przedwczesną śmierć 6 800 Europejczyków w 2015 r.;
- G. mając na uwadze, że według szacunków skutki gospodarcze wpływu niskiej jakości powietrza na zdrowie to strata 3–9 % unijnego PKB;
- H. mając na uwadze, że niepowodzenie we wdrażaniu ustawodawstwa w sprawie jakości powietrza na obszarach miejskich i brak rozwiązania problemu zanieczyszczenia powietrza w pomieszczeniach są szczególnie niepokojące i utrudniają osiągnięcie celu nr 3 w ramach 7. programu działań w zakresie środowiska, który przewiduje ochronę obywateli Unii przed związanymi ze środowiskiem presjami i zagrożeniami dla zdrowia i dobrostanu;
- I. mając na uwadze, że obecne systemy żywnościowe i rolnicze są odpowiedzialne za nadmierne emisje amoniaku, podtlenku azotu i metanu; mając na uwadze, że 94 % emisji amoniaku i 40 % emisji metanu pochodzi z działalności rolniczej; mając na uwadze, że w skali globalnej intensywny chów zwierząt powoduje większe emisje gazów cieplarnianych niż transport;

⁽¹⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/BRP_Vehicle_emissions/BRP_Vehicle_emissions_EN.pdf

Środa, 13 marca 2019 r.

- J. mając na uwadze, że niska jakość powietrza stanowi coraz większe wyzwanie w kontekście zrównoważonego rozwoju i przeciwdziałanie zanieczyszczeniu powietrza ma kluczowe znaczenie dla realizacji w Europie i poza nią oenztetowskich celów zrównoważonego rozwoju wyznaczonych na 2030 r.;
- K. mając na uwadze, że w 2000 r. Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) przyjęła zestaw zasad ustanawiających prawo do zdrowego powietrza w pomieszczeniach, stwierdzając, iż „kierując się zasadami prawa człowieka do zdrowia, każdy ma prawo do oddychania zdrowym powietrzem w pomieszczeniach”;
- L. mając na uwadze, że Unia powinna starać się propagować działania na szczeblu światowym służące ograniczeniu zanieczyszczenia powietrza;
- M. mając na uwadze, że sadza, produkt niekompletnego spalania węgla organicznego emitowany w ruchu drogowym, podczas spalania paliw kopalnych i biomasy oraz przez przemysł, jest jednym ze składników drobnych cząstek stałych i powoduje efekt globalnego ocieplenia;

Uwagi ogólne

1. stwierdza, że w 2018 r. sześć państw członkowskich zostało pozwanych do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej za nieprzestrzeganie unijnych norm jakości powietrza; przypomina ponadto, że obecnie w 20 państwach członkowskich toczy się 29 postępowań o nieprzestrzeganie unijnych dopuszczalnych wartości jakości powietrza, około dwóch trzecich państw członkowskich nie przestrzega obecnie wartości dopuszczalnej PM_{10} i NO_2 , a jedna piąta przekracza wartość docelową $PM_{2,5}$;
2. wzywa Komisję, aby bezzwłocznie podjęła działania w związku z $PM_{2,5}$ i zaproponowała wprowadzenie do unijnych przepisów o jakości powietrza bardziej rygorystycznych wartości zgodności, według zaleceń WHO;
3. wzywa Komisję i państwa członkowskie do oceny i przeglądu polityki w zakresie jakości powietrza wyłącznie na podstawie solidnych, aktualnych, niezależnych i podlegających wzajemnej weryfikacji dowodów naukowych;
4. wzywa państwa członkowskie do nadania priorytetu wdrażaniu na wszystkich szczeblach i we wszystkich sektorach skoordynowanych działań i strategii mających na celu poprawę jakości powietrza w miastach i na obszarach miejskich, tak by osiągnąć unijne cele dotyczące jakości powietrza, biorąc pod uwagę wpływ tych substancji na klimat i ekosystemy; przypomina, że zanieczyszczenie powietrza oraz związane z nim choroby i zgony oznaczają znaczne koszty społeczne i zdrowotne, a zatem poważnie obciążają budżety publiczne w całej Unii; wzywa państwa członkowskie do dopilnowania, aby działania mające poprawić jakość powietrza na obszarach miejskich nie miały negatywnego wpływu na jakość powietrza na otaczających obszarach, takich jak obszary podmiejskie i większe aglomeracje;
5. ponownie podkreśla, że zanieczyszczenie powietrza ma wymiar lokalny, regionalny, krajowy i transgraniczny i wymaga działania na wszystkich szczeblach rządów; dlatego zwraca się o umocnienie wielopoziomowego systemu rządzenia, w którym wszystkie podmioty podejmują odpowiedzialność za działania, które można i należy podjąć na ich szczeblach; podobnie uważa, że polityka Komisji powinna być prowadzona w sposób bardziej zintegrowany, z udziałem wszystkich odpowiednich dyrekcji generalnych; wyraża ubolewanie, że cele DG ds. Środowiska – mimo że posiada ona kompetencje w zakresie zanieczyszczenia powietrza – często nie są uwzględniane w polityce i zainteresowaniach reprezentowanych przez inne departamenty;
6. wzywa właściwe organy w państwach członkowskich, by przyjęły kompleksowe i obejmujące wszystkie aspekty podejście do zanieczyszczenia powietrza, w tym powietrza w pomieszczeniach, z uwzględnieniem różnych powiązanych i odpowiednich dziedzin, takich jak systemy produkcji rolnej i produkcji żywności, ochrona przyrody, zmiana klimatu, efektywność energetyczna, mobilność i urbanistyka, oraz by priorytetowo traktowały takie podejścia w dziedzinie łagodzenia skutków zanieczyszczeń, które przynoszą korzyści w innych dziedzinach; wzywa właściwe organy do opracowania planów działania na rzecz czystego powietrza obejmujących rzetelne środki dotyczące wszystkich źródeł zanieczyszczenia powietrza i wszystkich sektorów gospodarki; zachęca miasta i właściwe organy, by rozpoczęły pracę na wszystkich szczeblach nad porozumieniem w sprawie czystego powietrza dla wszystkich;

Środa, 13 marca 2019 r.

7. popiera kontynuację tzw. „dialogów w sprawie czystego powietrza” między Komisją a państwami członkowskimi, które, kierując się holistycznym podejściem, powinny wyeliminować wszystkie luki we wdrażaniu;
8. uważa, że plany ochrony jakości powietrza dla stref i aglomeracji, gdzie jakość powietrza jest niska ze względu na poziomy zanieczyszczeń utrzymujące się powyżej wartości dopuszczalnych określonych na szczeblu UE, powinny jak najszybciej wyeliminować przypadki przekroczenia tych wartości, jak przewidziano w wymogach prawnych dyrektywy 2008/50/WE i wyraźnie potwierdzono w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej ⁽¹⁾, ⁽²⁾;
9. stwierdza potrzebę przyjęcia całościowego podejścia do zanieczyszczenia powietrza w miastach europejskich, uwzględniającego różne źródła tego zanieczyszczenia; wzywa Komisję, by dokonała ambitnej aktualizacji dyrektywy w sprawie jakości powietrza, dostosowując ją do najnowszych wartości dopuszczalnych i wartości docelowych WHO w odniesieniu do PM, SO₂ i O₃ i ustalając krótkoterminową wartość dla PM_{2,5}, aby przedstawiła skuteczne środki, które umożliwią państwom członkowskim przestrzeganie dyrektywy 2008/50/WE, by priorytetowo traktowała ocenę środków przyjmowanych przez państwa członkowskie w celu poprawy jakości powietrza w związku z postępowaniami w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego i przyspieszyła wysiłki dotyczące sprawdzania zgodności z przepisami na szczeblu państw członkowskich, w tym z normami procedury badania emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/1151 w sprawie homologacji typu pojazdów ⁽³⁾;
10. z ubolewaniem przyjmuje mechanizm elastyczności wprowadzony w art. 5 dyrektywy (UE) 2016/2284; podkreśla, że w 2018 r. 11 państw członkowskich zwróciło się o dostosowanie ich krajowych pułapów emisji; wzywa Komisję, by ograniczyła do minimum praktykę dostosowywania bilansu emisji i rozważyła, czy przed zwróceniem się o dostosowanie bilansu emisji państwa członkowskie podjęły działania służące zrównoważeniu ewentualnych nieprzewidzianych emisji w konkretnych sektorach;
11. wyraża ubolewanie, że kryteria lokalizacji punktów poboru próbek w celu pomiaru zanieczyszczeń zgodnie z dyrektywą 2008/50/WE pozostawiają państwom członkowskim pewne pole manewru i stwarzają ryzyko, że cel, jakim jest reprezentatywność, nie zostanie osiągnięty; wzywa Komisję, aby przeanalizowała wpływ tego pola manewru na porównywalność próbek i jego bezpośrednie konsekwencje;
12. wzywa Komisję, by w polityce i programach współpracy z państwami trzecimi położonymi na zewnętrznych granicach Unii uwzględniała transgraniczne zanieczyszczenie powietrza pochodzące z tych państw oraz możliwy wpływ polityki i programów współpracy UE z tymi państwami na poprawę jakości powietrza, a także by w programach pomocowych skupiała się priorytetowo na usuwaniu przyczyn takiego zanieczyszczenia;
13. podkreśla, że według WHO niska jakość powietrza wpływa na społeczne i środowiskowe czynniki zdrowia, takie jak woda pitna i wystarczająca ilość żywności;
14. przypomina o związku pomiędzy zanieczyszczeniem powietrza i nierównością, ponieważ zazwyczaj to słabsze grupy społeczne są bardziej narażone na oddziaływanie zanieczyszczeń; zachęca państwa członkowskie do podejmowania starań na rzecz zapobiegania akumulowaniu się negatywnych czynników środowiskowych, socjo-demograficznych i ekonomicznych, w tym poprzez przyjmowanie środków służących ograniczeniu zanieczyszczeń w miejscach skupiających osoby szczególnie wrażliwe, łącznie z placówkami opieki zdrowotnej, placówkami oświatowymi i socjalnymi oraz centrami miast i miejscowości;
15. jest zaniepokojony coraz liczniejszymi dowodami naukowymi wskazującymi na wpływ zanieczyszczenia powietrza związanego z natężeniem ruchu na rozwój funkcji poznawczych i zdolności kognitywnych dzieci i innych grup ludności;
16. przypomina, że jednolite stosowanie i aktualizacja najlepszych dostępnych technik (BAT) w odniesieniu do ograniczenia emisji do powietrza zanieczyszczeń atmosferycznych mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony środowiska w całej UE;

⁽¹⁾ Wyrok z dnia 5 kwietnia 2017 r., Komisja/Bułgaria, C-488/15, ECLI:EU:C:2017:267.

⁽²⁾ Wyrok z dnia 22 lutego 2018 r., Komisja/Polska, C-336/16, ECLI:EU:C:2018:94.

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

Środa, 13 marca 2019 r.

17. podkreśla znaczenie zapewnienia wysokiego i jednolitego poziomu ochrony konsumentów na jednolitym rynku w obliczu wszelkich przyszłych afer związanych z emisjami, i wzywa współprawodawców do opracowania procedur zbiorowego dochodzenia roszczeń w oparciu o „Nowy ład dla konsumentów” zaproponowany przez Komisję w kwietniu 2018 r.;

Transport

18. przypomina, że zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zredukowanie emisji CO₂ w sektorze transportu to bliźniacze wyzwania na obszarach miejskich, że bezemisyjne oraz niskoemisyjne samochody, ciężarówki i autobusy są koniecznym elementem zapewnienia wszystkim mieszkańcom czystej, efektywnej energetycznie i przystępnej cenowo mobilności oraz że przyspieszenie rozwoju masowego rynku dla tych pojazdów poprzez zwiększanie ich oferty w Unii jest kluczowe dla obniżenia cen z korzyścią dla konsumentów, operatorów floty, organów organizujących przetargi i całego europejskiego społeczeństwa;

19. podkreśla, że zasadnicze znaczenie mają zachęty do wprowadzania do obrotu pojazdów elektrycznych oraz dawanie państwom członkowskim wytycznych w celu zachęcenia ich do wdrażania zachęt podatkowych dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych; podkreśla, że dostępność infrastruktury ładowania, w tym w budynkach prywatnych i publicznych, zgodnie z przepisami dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków⁽¹⁾, oraz konkurencyjność pojazdów elektrycznych są niezbędne do zwiększenia akceptacji konsumentów; podkreśla znaczenie zagwarantowania, aby energia elektryczna wytwarzana na potrzeby pojazdów elektrycznych pochodziła ze zrównoważonych źródeł energii; domaga się w związku z powyższym długoterminowej inicjatywy europejskiej dotyczącej akumulatorów nowej generacji;

20. przypomina odnotowane pozytywne wyniki różnych środków wdrożonych w państwach członkowskich w celu ograniczenia wjazdu samochodów prywatnych do centrów miast oraz inwestowania w transport publiczny i ułatwiania dostępu do innych form transportu, takich jak rowery;

21. podkreśla, że promowanie aktywnych środków transportu, takich jak transport rowerowy i pieszy, ma kluczowe znaczenie dla poprawy jakości powietrza dzięki zmniejszeniu masowego korzystania z prywatnych pojazdów silnikowych w miastach i na obszarach miejskich; uważa, że w związku z tym aktywne środki transportu powinny być wspierane w ramach rozbudowanej i wysokiej jakości infrastruktury, uzupełnionej niezawodnym transportem publicznym na szczeblu miejskim i regionalnym, a także przez planowanie przestrzenne;

22. zauważa ponadto, że ponieważ codzienne przejazdy odbywają się zazwyczaj na bardzo krótkich odcinkach, niezbędne jest stworzenie infrastruktury dla tzw. miękkiej mobilności (przemieszczanie się pieszo, jazda na rowerze itp.), aby zapewnić obywatelom alternatywę dla transportu drogowego;

23. przypomina, że jeżeli zanieczyszczenie powietrza ma zostać ograniczone, kluczowe znaczenie ma wprowadzanie zachęt do inwestowania w niskoemisyjne i bezemisyjne samochody ciężarowe oraz stymulowanie rynku i ich wykorzystania;

24. podkreśla raz jeszcze znaczenie długoterminowych planów zrównoważonej mobilności miejskiej i zachęca państwa członkowskie do sporządzenia takich planów, które priorytetowo traktują bezemisyjne i niskoemisyjne środki transportu publicznego, aby zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza, emisje gazów cieplarnianych i zużycie energii; popiera tworzenie stref ruchu i intermodalnych platform, gdzie daje się pierwszeństwo środkom transportu publicznego; podkreśla, że potrzebne są jasne i łatwo dostępne informacje na temat systemów regulacji wjazdu pojazdów do miasta i regionu, i wzywa Komisję do wspierania rozwoju europejskiego narzędzia informacji cyfrowej;

25. wzywa Komisję do wzmocnienia stałej wielopoziomowej współpracy z państwami członkowskimi i europejskimi miastami w kontekście agendy miejskiej UE w celu sfinalizowania jej planu działania na rzecz mobilności w miastach z 2018 r.⁽²⁾, który powinien jasno wskazywać rozwiązania w zakresie przeciwdziałania zanieczyszczeniu powietrza na szczeblu gminnym, oraz do dalszego wspierania Centrum Monitorowania Mobilności Miejskiej (ELTIS)⁽³⁾, które rozpowszechnia przydatne informacje na temat możliwości finansowania, studiów przypadku i najlepszych praktyk dotyczących sposobów poprawy jakości powietrza poprzez przyjęcie lepszych rozwiązań w zakresie mobilności w miastach;

(1) 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).

(2) https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pum_draft_action_plan.pdf

(3) <http://www.eltis.org>

Środa, 13 marca 2019 r.

26. popiera coraz szersze wykorzystywanie technologii cyfrowych we wdrażaniu zasady „zanieczyszczający płaci”, takich jak elektroniczne pobieranie opłat i system biletów elektronicznych, które opierają się efektywności środowiskowej pojazdów; podkreśla, że zharmonizowane ramy dla systemów pobierania opłat powinny uwzględniać w odniesieniu do efektywności środowiskowej zarówno emisje gazów cieplarnianych, jak i emisje substancji zanieczyszczających, aby wysłać jasne i zrównoważone sygnały z myślą o rozwoju nowych pojazdów; zwraca jednak uwagę, że zasady te muszą być jasne i przejrzyste dla użytkowników dróg; zwraca uwagę na korzystne skutki, które dla środowiska naturalnego i bezpieczeństwa mają mobilność oparta na sieci i zautomatyzowane rozwiązania w zakresie transportu na obszarach miejskich, takie jak optymalizacja przepływu ruchu i zmniejszenie natężenia ruchu powodowanego przez samochody poszukujące miejsc parkingowych; wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania miast w przyjmowaniu niezbędnej technologii;

27. podkreśla, że ekologiczne zamówienia publiczne przez zakup pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych przez organy publiczne do własnych flot lub (pół)publiczne programy współużytkowania samochodów mają kluczowe znaczenie dla dekarbonizacji transportu drogowego, jak również dla poprawy jakości powietrza w całej Europie;

28. z zadowoleniem przyjmuje złożone przez kilka europejskich miast zobowiązania do zmniejszenia emisji z transportu publicznego przez ustanowienie wymogu udzielania zamówień na autobusy elektryczne oraz apeluje, by więcej miast podążało za przykładem wyznaczonym przez niektórych europejskich członków⁽¹⁾ sieci C40 Cities, którzy podpisali deklarację o ulicach wolnych od paliw kopalnych⁽²⁾ zobowiązującą do zakupu od 2025 r. tylko autobusów elektrycznych i zakładającą utworzenie dużych bezemisyjnych obszarów w miastach do 2030 r.;

29. podkreśla, że różnice pomiędzy oficjalnymi danymi dotyczącymi homologacji typu pod względem emisji a poziomem emisji NO_x w rzeczywistych warunkach jazdy z samochodów spełniających normy Euro 3–6 są głównymi przyczynami opóźnień w poprawie jakości powietrza w miastach i na obszarach miejskich, co poważnie utrudnia realizację lokalnych programów i środków ograniczenia ruchu najbardziej zanieczyszczających pojazdów;

30. stwierdza, że istnieje obecnie technologia pozwalająca spełniać normę Euro 6 dotyczącą NO_x dla pojazdów z silnikami Diesla, w tym w odniesieniu do rzeczywistych warunków jazdy i bez wywierania negatywnego wpływu na emisje CO₂;

31. wzywa państwa członkowskie i producentów samochodów do koordynowania obowiązkowej modernizacji sprzętu w niespełniających norm pojazdach z silnikami wysokoprężnymi, włącznie z dostosowaniem systemów selektywnej redukcji katalitycznej (SCR), aby ograniczyć emisje dwutlenku azotu (NO₂) i uporządkować istniejącą flotę z myślą o uniknięciu zakazów jazdy samochodów z silnikami wysokoprężnymi; uważa, że koszty modernizacji powinien ponosić odpowiedzialny producent samochodów;

32. wzywa Komisję do dalszego corocznego redukowania emisji NO_x z unijnej floty samochodów poprzez przegląd współczynników zgodności, co przewidziano w drugim pakiecie RDE, zgodnie z rozwojem technologii, tak by jak najszybciej, a najpóźniej do 2021 r., osiągnąć normę 1;

33. wzywa Komisję do skorzystania z uprawnień delegowanych przyznanych jej na mocy dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽³⁾ w celu aktualizacji procedury badania, tak aby wszystkie państwa członkowskie miały obowiązek badania zgodności eksploatacyjnej samochodów z normami emisji NO_x podczas okresowych przeglądów technicznych;

34. wzywa Komisję, by zaproponowała dla samochodów normę wyższą niż norma Euro 6, która byłaby neutralna z punktu widzenia paliwa, technologii i zastosowania oraz zgodna co najmniej z normami emisji NO_x obowiązującymi w Kalifornii/USA (Tier 3 i LEV III), a także z wymogami dotyczącymi zgodności eksploatacji i trwałości urządzeń;

(¹) Paryż, Londyn, Barcelona, Heidelberg, Mediolan, Rzym, Rotterdam, Warszawa, Birmingham, Oxford i Manchester (wykaz z 8 października 2018 r.).

(²) https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other_uploads/images/1579_3_FFFS_declaration_FINAL.original.pdf?1535129747

(³) Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51.

Środa, 13 marca 2019 r.

35. wzywa Komisję do kontynuowania prac nad udoskonaleniem działania przenośnego systemu pomiaru emisji (PEMS), aby zwiększać dokładność i zmniejszać margines błędu; uważa, że w odniesieniu do cząstek stałych technologia PEMS powinna umożliwiać uwzględnianie cząstek mniejszych niż 23 nanometry i stanowiących największe zagrożenie dla zdrowia publicznego;
36. zdecydowanie potępia eksperymenty zlecone przez europejski zespół ds. badań nad środowiskiem i zdrowiem w sektorze transportu (EUGT) i przeprowadzone w latach 2014–2015 na ludziach i małpach, aby wykazać, że spaliny z silników Diesla nowych pojazdów nie stanowią zagrożenia dla zdrowia;
37. zwraca się do Komisji i państw członkowskich o dopilnowanie, by tego rodzaju eksperymenty, które pod każdym względem są etycznie niemożliwe do przyjęcia i dla których nie ma usprawiedliwienia, nigdy nie były ponownie prowadzone na terytorium Unii;
38. wzywa Komisję do rozważenia wprowadzenia norm w celu zmniejszenia emisji niespalinowych;
39. wzywa Komisję do zajęcia się kwestią emisji z maszyn budowlanych, wykraczając poza rozporządzenie w sprawie maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach⁽¹⁾, przez przeprowadzenie oceny wpływu potencjalnej bezemisyjności maszyn budowlanych na ograniczanie poziomu zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, a ponadto do ewentualnego włączenia tej oceny do przyszłych przeglądów odnośnego prawodawstwa UE;
40. uważa, że obszary kontroli emisji (EKAs) mogą przyczynić się do poprawy jakości powietrza w miastach i miasteczkach nadmorskich dotkniętych wysokim poziomem zanieczyszczenia tlenkami siarki i azotu pochodzącymi ze statków; zachęca zatem odnośne państwa członkowskie do zaangażowania się w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) na rzecz promowania wdrażania obszarów kontroli emisji na wodach UE i zachęca Komisję do wspierania wszelkich wysiłków w tym zakresie;

Rolnictwo

41. uznaje, że obecne systemy żywnościowe i rolnicze są odpowiedzialne za nadmierne emisje amoniaku (NH_3), podtlenku azotu (N_2O) i metanu (CH_4) oraz że 94 % emisji amoniaku i 40 % emisji metanu pochodzi z działalności rolniczej;
42. podkreśla, że sektor rolnictwa jest trzecim największym źródłem pierwotnych emisji PM_{10} w UE, co podkreśliła Europejska Agencja Środowiska;
43. przypomina ustalenia Europejskiej Agencji Środowiska z 2017 r., które pokazały, że emisje NH_3 z rolnictwa przyczyniają się do przypadków wysokiego stężenia cząstek stałych, które to zjawisko ma miejsce w Europie każdej wiosny, oraz stwierdza, że emisje NH_3 mają zarówno krótko-, jak i długotrwałe skutki dla zdrowia;
44. podkreśla, że na terenach miejskich emisje amoniaku są odpowiedzialne za około 50 % skutków zanieczyszczenia powietrza dla zdrowia, ponieważ amoniak jest kluczowym prekursorem cząstek stałych; wzywa Komisję i państwa członkowskie do wykorzystania reformy wspólnej polityki rolnej (WPR) UE jako okazji do walki z zanieczyszczeniem powietrza w sektorze rolnictwa;
45. podkreśla, że istnieją środki techniczne ograniczające emisje amoniaku, ale jak dotąd stosuje je jedynie kilka państw członkowskich; przypomina, że obejmują one zarządzanie azotem, z uwzględnieniem pełnego cyklu azotowego; strategie żywienia zwierząt w celu ograniczenia wydalania azotu przez bydło, trzodę chlewną i drób; niskoemisyjne wykorzystanie obornika i nawozów; niskoemisyjne systemy przechowywania obornika; niskoemisyjne systemy przetwarzania i kompostowania obornika; niskoemisyjne systemy budynków dla zwierząt oraz niskoemisyjne podejścia do stosowania nawozów mineralnych;

(¹) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53).

Środa, 13 marca 2019 r.

46. wzywa współprawodawców do uwzględnienia w przyszłej WPR środków, które umożliwią rolnikom zmniejszenie ogólnych emisji zanieczyszczeń powietrza z sektora rolnictwa z korzyścią dla wszystkich obywateli w Unii;
47. podkreśla, że coraz więcej dowodów naukowych wskazuje na szkodliwy wpływ intensywnego chowu zwierząt na zdrowie i środowisko, zarówno w Europie, jak i na świecie;
48. przypomina, że emisje metanu z rolnictwa są istotnym prekursorem ozonu w warstwie przyziemnej, co ma negatywny wpływ na zdrowie ludzi, oraz że 98 % mieszkańców miast w UE jest narażonych na działanie ozonu na poziomie przekraczającym wytyczne WHO;
49. podkreśla, że emisje metanu nie są objęte regulacjami w ramach unijnego prawodawstwa dotyczącego zanieczyszczenia powietrza i nie są konkretnie uregulowane w ramach polityki klimatycznej UE;
50. zwraca uwagę na różne racjonalne pod względem kosztów sposoby rozwiązania problemu emisji metanu bez wpływu na spożycie mięsa i mleka; uważa, że gospodarowanie obornikiem zapewnia potencjał w zakresie redukcji emisji dzięki przyjęciu prostych i opłacalnych środków, od technik składowania po techniki rozprowadzania nawozów; ponadto uważa, że zmieniające się strategie karmienia (np. dodawanie elementów roślin strączkowych, takich jak lucerna i len) znacznie obniżyłyby emisje metanu pochodzącego z jelit; przypomina, że materiał pozostały po fermentacji beztlenowej, w którym odpady organiczne są rozłożone na mikroorganizmy i przekształcone w biogaz, jest bogaty w składniki odżywcze i może być wykorzystywany jako nawóz naturalny;
51. podkreśla, że koszty kontroli zanieczyszczenia powietrza w Europie są znacznie niższe w sektorze rolnictwa niż w innych sektorach, w których wdrożono już bardziej rygorystyczne kontrole emisji;
52. uważa, że przyszłe finansowanie WPR powinno wiązać się z obowiązkowymi środkami w dziedzinie ograniczenia zanieczyszczenia powietrza;

Energetyka

53. przypomina, że sektor produkcji i dystrybucji energii jest odpowiedzialny za ponad połowę emisji tlenków siarki (SO_x) i jedną piątą emisji podtlenków azotu (NO_x) w 33 krajach będących członkami Europejskiej Agencji Środowiska;
54. podkreśla znaczący udział węgla kamiennego i brunatnego w emisjach rtęci w UE oraz fakt, że 62 % emisji rtęci z przemysłu unijnego pochodzi z elektrowni węglowych;
55. przypomina, że rtęć jest niebezpieczną neurotoksyną, która jest szkodliwa dla układu nerwowego nawet przy stosunkowo niskich poziomach narażenia;
56. z zadowoleniem przyjmuje zobowiązania co najmniej dziesięciu państw członkowskich UE do wycofania węgla; wzywa pozostałe państwa członkowskie do wycofania węgla jako źródła energii najpóźniej do 2030 r.;
57. uznaje istotną rolę systemu ciepłowniczego w redukowaniu emisji i podkreśla, że dobrze rozwinięte instalacje takiego systemu stanowią jeden z najważniejszych czynników, które mogą ograniczyć zanieczyszczenie powietrza; zachęca państwa nieposiadające systemu ciepłowniczego do rozważenia zalet jego wprowadzenia;
58. zwraca się do Komisji i państw członkowskich, aby propagowały korzystanie z efektywnych i opartych na odnawialnych źródłach energii rozwiązań w zakresie ogrzewania gospodarstw domowych w celu ograniczenia zanieczyszczeń powietrza pochodzących z gospodarstw domowych w całej Unii;

Zanieczyszczenie powietrza w pomieszczeniach

59. podkreśla, że ludzie spędzają blisko 90 % czasu w pomieszczeniach, w których powietrze może być znacznie bardziej zanieczyszczone niż powietrze na zewnątrz;

Środa, 13 marca 2019 r.

60. przypomina, że niska jakość powietrza w pomieszczeniach odpowiada za 10 % chorób niezakaźnych na świecie i że niska jakość powietrza w biurach prowadzi również do zmniejszenia produktywności; wzywa Komisję do określenia zharmonizowanych norm pomiaru zanieczyszczenia powietrza wewnątrz pomieszczeń;

61. uważa, że obowiązek wystawiania certyfikatu jakości powietrza w pomieszczeniach powinien stosować się do wszystkich nowych i odnowionych budynków w Unii i powinien uwzględniać istniejące wskaźniki efektywności i metody badań w oparciu o normę EN 16798-1 oraz wytyczne WHO dotyczące jakości powietrza w pomieszczeniach;

62. wzywa państwa członkowskie i Komisję do przyjęcia i wdrożenia środków mających na celu przeciwdziałanie zanieczyszczeniu powietrza u źródła, z uwzględnieniem różnic między źródłami zanieczyszczenia powietrza w pomieszczeniach i na zewnątrz;

Dane naukowe dotyczące zanieczyszczenia powietrza, monitorowanie i badania

63. uznaje poziom złożoności i brak pewności charakteryzujący naukę w dziedzinie zanieczyszczenia powietrza i w związku z tym propaguje wykorzystywanie różnych form wiedzy, w tym nauki obywatelskiej⁽¹⁾, w monitorowaniu jakości powietrza i ocenie polityki; podkreśla znaczenie poprawy społecznej świadomości i informowania społeczeństwa poprzez angażowanie obywateli w kwestie związane z jakością powietrza;

64. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania badań naukowych, rozwoju i certyfikacji – na szczeblu UE – w zakresie innowacyjnych inteligentnych systemów wielosensorowych do monitorowania jakości powietrza wewnątrz i na zewnątrz budynków; podkreśla, że inteligentne systemy monitorowania jakości powietrza mogą być realnym narzędziem nauki obywatelskiej, a także przynieść szczególne korzyści osobom cierpiącym na astmę i choroby układu krążenia;

65. wzywa państwa członkowskie do zapewnienia adekwatnego, reprezentatywnego, dokładnego i ciągłego pomiaru i monitorowania jakości powietrza; przypomina o znaczeniu rozmieszczenia stacji pomiaru w głównych aglomeracjach miejskich, w których występują problemy z jakością powietrza, mając na uwadze, że ich nieodpowiednia lokalizacja uniemożliwia odpowiednie działania związane z zagrożeniami dla zdrowia publicznego;

66. zwraca się do państw członkowskich, by powołały niezależne panele ds. jakości powietrza, które przeprowadzałyby analizy wskaźnikowe jakości powietrza i ocenę adekwatności przyjętych środków; uważa, że analizy te powinny być co miesiąc sporządzane na szczeblu lokalnym i publikowane;

67. uważa, że potrzebnych jest więcej badań dotyczących wpływu na zdrowie mniejszych cząsteczek, w tym PM₁ i cząsteczek ultradrobnych;

Względy finansowe

68. wzywa państwa członkowskie do zlikwidowania, zgodnie z zasadą równych warunków działania, wszelkich zachęt podatkowych, preferencji podatkowych i transferów z budżetu, które pośrednio lub bezpośrednio faworyzują wysokoemisyjne środki transportu;

69. przypomina o zasadzie „wykorzystywania dochodów” w odniesieniu do opłat za korzystanie z dróg i wzywa, aby w odpowiednich przypadkach przeznaczać część dochodów z opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej na poprawę jakości powietrza w miastach;

70. zwraca uwagę na potrzebę wsparcia regionów dotkniętych przez transformację energetyczną, zwłaszcza regionów górniczych, gdyż są to przeważnie regiony ubogie charakteryzujące się często wysokim poziomem występowania substancji szkodliwych w powietrzu;

71. wzywa do stopniowego wycofywania dopłat do paliw kopalnych;

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/multimedia/citizen_science_en.htm

Środa, 13 marca 2019 r.

72. zwraca się do państw członkowskich, by zwiększyły finansowanie badań dotyczących wpływu jakości powietrza na zdrowie publiczne, społeczeństwo i gospodarkę, w tym oszacowania czynników zewnętrznych, i badań dotyczących bardziej kompleksowych strategii pomiarów, które mogłyby określać narażenie na zanieczyszczenie powietrza przy uwzględnieniu przemieszczania się ludzi w czasie i przestrzeni; wzywa Komisję i państwa członkowskie, by zapewniły miastom i gminom wystarczające środki na walkę z zanieczyszczeniem powietrza;

o

o o

73. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.
