



Bruksela, dnia 17.5.2018r.
COM(2018) 330 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Europa, która chroni: czyste powietrze dla wszystkich

1. WYZWANIE ZWIĄZANE Z JAKOŚCIĄ POWIETRZA

W ostatnich dekadach jakość powietrza w Unii Europejskiej (UE) poprawiła się dzięki wspólnym wysiłkom UE oraz organów krajowych, regionalnych i lokalnych. W rezultacie od 2000 r. PKB Unii wzrósł o 32 %, a poziom emisji głównych substancji zanieczyszczających powietrze spadł w zależności od substancji od 10 % do 70 %¹.

W większości państw członkowskich poprawa jakości życia europejskich obywateli jest jednak nadal utrudniona, ponieważ normy w zakresie jakości powietrza są nadal przekraczane. Sytuacja jest szczególnie poważna na obszarach miejskich, gdzie mieszka większość Europejczyków.

Zanieczyszczenie powietrza jest przyczyną przewlekłych i poważnych chorób, takich jak astma, choroby układu krążenia i nowotwory płuc. Według najnowszych danych Światowej Organizacji Zdrowia² poziom zanieczyszczenia powietrza pozostaje niebezpiecznie wysoki w wielu częściach świata, a 9 na 10 osób oddycha powietrzem zawierającym wysokie stężenia substancji zanieczyszczających. Zanieczyszczenie powietrza jest nadal główną związaną ze środowiskiem przyczyną przedwczesnej śmierci w UE, prowadzącą zgodnie z szacunkami do ponad 400 000 przedwczesnych zgonów rocznie³. Za wszystko to społeczeństwo musi płacić wysoką cenę, a zewnętrzne koszty opieki zdrowotnej są bardzo wysokie⁴.

Świadomość społeczeństwa na temat zanieczyszczenia powietrza jest wysoka; obywatele oczekują od władz podjęcia działań. W przeprowadzonym niedawno badaniu opinii publicznej dotyczącym środowiska w UE zanieczyszczenie powietrza wskazywano jako drugą po zmianie klimatu kwestię, która budzi największe obawy obywateli⁵. Europejczycy mają uzasadnione oczekiwania, że podjęte zostaną skuteczne działania na wszystkich szczeblach, mające na celu zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zapewnienie im ochrony przed jego szkodliwymi skutkami.

Aby temu zaradzić, UE ustanowiła – za pomocą prawodawstwa uzgodnionego z państwami członkowskimi i Parlamentem Europejskim – cel polegający na osiągnięciu takiego poziomu jakości powietrza, który nie będzie powodował negatywnych skutków oraz zagrożeń dla zdrowia ludzi i środowiska. Aby zrealizować ten cel, skuteczne polityki w dziedzinie jakości powietrza wymagają podjęcia działań i współpracy na szczeblu globalnym, europejskim, krajowym i lokalnym.

Zgodnie z zasadą pomocniczości wdrożenie w znacznym stopniu opiera się na środkach krajowych, regionalnych i lokalnych dostosowanych do szczególnych potrzeb i okoliczności.

¹ Air quality in Europe – 2017 report (Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie za 2017 r.): w latach 2000–2015 emisje w UE obniżyły się od 8 % (amoniak) do 72 % (tlenki siarki).

² <http://www.who.int/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action>

³ EEA (2017 r.) Air quality in Europe – 2017 report (Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie za 2017 r.). Europejska Agencja Środowiska.

⁴ Oszacowane w przedziale 330–940 mld EUR rocznie (ocena skutków leżąca u podstaw programu „Czyste Powietrze dla Europy” SWD(2013) 532).

⁵ Specjalne badanie Eurobarometru 468: Podejście obywateli Europy do środowiska naturalnego.

W niniejszym komunikacie przedstawiono szeroki polityczny zakres działań UE w celu wsparcia i ułatwienia niezbędnych środków podejmowanych przez państwa członkowskie na rzecz osiągnięcia ich celów oraz działania w zakresie egzekwowania prawa, by umożliwić osiągnięcie i utrzymanie wspólnego celu w zakresie czystego powietrza dla wszystkich Europejczyków w całej UE.

2. UNIJNA POLITYKA W SPRAWIE CZYSTEGO POWIETRZA

Unia Europejska od dziesięcioleci podejmuje działania na rzecz poprawy jakości powietrza, kontrolując emisje szkodliwych substancji do atmosfery, podnosząc jakość paliwa i włączając wymogi w zakresie ochrony środowiska do sektorów transportu, przemysłu i energii. Chodzi przy tym o zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza do poziomu umożliwiającego minimalizację szkodliwych skutków dla zdrowia człowieka i środowiska na terytorium UE. Ponieważ zanieczyszczenie powietrza przekracza granice państw, ważna jest koordynacja na szczeblu UE. Wybór środków, których stosowanie pozwoli przestrzegać dopuszczalnych wartości emisji uzgodnionych na szczeblu UE, prawo UE pozostawia państwom członkowskim. Aby można było zapewnić efektywne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, do głównych źródeł zanieczyszczeń zastosowanie mają normy szczebla UE.

W programie „Czyste powietrze dla Europy” z 2013 r.⁶ ponownie potwierdzono cel polegający na jak najszybszym zapewnieniu pełnej zgodności z istniejącymi normami jakości powietrza w UE i wyznaczono cele na 2020 r. i 2030 r. W związku z tym działania polityczne UE opierają się na trzech głównych filarach.

Pierwszy filar stanowią normy jakości powietrza atmosferycznego ustanowione w dyrektywach w sprawie jakości otaczającego powietrza⁷ w odniesieniu do ozonu w warstwie przyziemnej, cząstek stałych, tlenków azotu, niebezpiecznych metali ciężkich oraz innych substancji zanieczyszczających⁸. Wszystkie państwa członkowskie miały osiągnąć te normy jakości powietrza na całym swoim terytorium – w zależności od substancji zanieczyszczającej – od 2005 r. lub 2010 r.⁹ W przypadku przekroczenia wyznaczonych wartości dopuszczalnych państwa członkowskie mają obowiązek przyjąć plany w dziedzinie jakości powietrza obejmujące środki, których stosowanie pozwoli maksymalnie skrócić okres, w którym te wartości są przekroczone.

Drugi filar stanowią krajowe cele redukcji emisji ustanowione w dyrektywie w sprawie krajowych poziomów emisji w odniesieniu do najważniejszych transgranicznych substancji zanieczyszczających powietrze: tlenków siarki, tlenków azotu, lotnych związków organicznych i cząstek stałych¹⁰. Krajowe cele redukcji emisji zostały niedawno zmienione w celu uwzględnienia nowych dopuszczalnych wartości, do których należy się zastosować do 2020 r. i 2030 r., oraz dodatkowej substancji zanieczyszczającej – pyłu drobnego (PM_{2,5}). Do 2019 r. państwa członkowskie muszą opracować krajowe programy ograniczania

⁶ COM(2013) 918.

⁷ Dyrektywy 2004/107/WE i 2008/50/WE.

⁸ Łącznie przepisy te obejmują 12 substancji zanieczyszczających: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu i tlenki azotu, cząstki stałe (PM₁₀ i PM_{2,5}), ozon, benzen, ołów, tlenek węgla, arsen, kadm, nikiel i benzo[a]piren.

⁹ W pewnych okolicznościach możliwe było przesunięcie ostatecznego terminu (do 2015 r. w przypadku dwutlenku azotu i benzenu oraz do czerwca 2011 r. w przypadku cząstek stałych).

¹⁰ Dyrektywa 2001/81/WE zastąpiona dyrektywą 2016/2284/UE.

zanieczyszczenia powietrza, których celem jest wywiązanie się z podjętych przez nie zobowiązań w zakresie redukcji emisji.

Trzeci filar obejmuje normy emisji dotyczące najważniejszych źródeł zanieczyszczenia, od emisji pochodzących z pojazdów i statków po energetykę i przemysł. Normy te ustanowiono na szczeblu UE w przepisach dotyczących emisji przemysłowych¹¹, emisji z elektrowni¹², pojazdów¹³ i paliw transportowych¹⁴, a także charakterystyki energetycznej produktów¹⁵.

W następstwie skandalu dotyczącego emisji z pojazdów, który miał miejsce w 2015 r., wdrożono ponadto pakiet przepisów dotyczących emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy¹⁶ w celu zapewnienia prawidłowego wdrożenia norm emisji dotyczących substancji zanieczyszczających powietrze oraz egzekwowania wymogów w zakresie homologacji typu. Pakiet ten obejmuje badania emisji tlenków azotu i cząstek stałych oraz będące w opracowaniu nowe przepisy w dziedzinie zgodności eksploatacyjnej mające na celu udoskonalenie badań pojazdów już eksploatowanych. Ostatnie zmiany przyjęto w dniu 3 maja br.; mają one na celu dalsze obniżenie marginesów niepewności technicznej w badaniach emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, zwiększenie kontroli emisji w przypadku pojazdów już dopuszczonych do ruchu oraz wprowadzenie badań przez niezależne i akredytowane strony trzecie. Od września 2017 r. nowe typy pojazdów lekkich muszą ponadto spełniać warunki nowej procedury badań homologacji typu – badań laboratoryjnych, które umożliwią ocenę w warunkach bardziej zbliżonych do rzeczywistych warunków jazdy¹⁷.

Komisja Europejska przedstawiła również wniosek dotyczący nowych norm emisji CO₂ odnoszących się do samochodów osobowych i dostawczych. Normy te mają pomóc producentom w dalszym wdrażaniu innowacji i wprowadzaniu na rynek znacznie większej liczby pojazdów bezemisyjnych i pojazdów o niskiej emisji¹⁸. Oczekuje się również, że pierwszy taki wniosek ustawodawczy dotyczący norm emisji CO₂ mających zastosowanie do nowych pojazdów ciężkich, który Komisja Europejska przedstawiła w ramach trzeciego pakietu dotyczącego mobilności, będzie mieć również długoterminowy, pośredni wpływ na jakość powietrza dzięki dalszej poprawie efektywności paliwowej i obniżeniu emisji gazów cieplarnianych w tym segmencie, a także dzięki zapewnieniu zachęt do wprowadzania na rynek pojazdów ciężkich o niskiej emisji i ciężkich pojazdów bezemisyjnych, w tym autobusów, powodując pozytywny efekt domina ograniczający emisje substancji zanieczyszczających powietrze.

¹¹ Dyrektywa w sprawie emisji przemysłowych 2010/75/UE.

¹² Dyrektywa w sprawie emisji przemysłowych 2010/75/UE i dyrektywa w sprawie średnich obiektów spalania energetycznego 2015/2193/UE.

¹³ Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych oraz rozporządzenie (WE) nr 510/2011 określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych, rozporządzenia w sprawie norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich samochodów dostawczych.

¹⁴ Dyrektywa w sprawie jakości paliwa 97/70/WE

¹⁵ Dyrektywa w sprawie ekoprojektu 2009/125/WE.

¹⁶ Rozporządzenie (UE) 2016/427, rozporządzenie (UE) 2016/646 i rozporządzenie (UE) 2017/1154.

¹⁷ Tzw. światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich (WLTP).

¹⁸ Wniosek dotyczący rozporządzenia określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych (COM(2017) 676).

UE chroni ponadto zdrowie i bezpieczeństwo pracowników w całej Europie za pośrednictwem swojego prawodawstwa ustanawiającego minimalne wymogi jakości powietrza w miejscach zatrudnienia¹⁹, co obejmuje ustanowienie dopuszczalnych wartości narażenia zawodowego w odniesieniu do szeregu niebezpiecznych substancji chemicznych. Komisja podejmowała szczególnie aktywne działania w odniesieniu do szeregu wniosków ustawodawczych zmieniających dyrektywę w sprawie czynników rakotwórczych i mutagenów przez wyznaczenie wartości dopuszczalnych mających na celu poprawę ochrony milionów pracowników przed nowotworami zawodowymi – pierwszą w kolejności przyczyną śmierci związanych z czynnikami występującymi w miejscach zatrudnienia²⁰.

3. PRZYKŁADY ŚRODKÓW MAJĄCYCH NA CELU OBNIŻENIE ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA

Przez lata na szczeblu UE, państw członkowskich i szczeblu lokalnym podejmowano różne zestawy środków mających na celu skuteczne obniżenie emisji substancji zanieczyszczających powietrze, w tym pochodzących z dużych obiektów energetycznego spalania, instalacji przemysłowych i transportu, z pojazdami drogowymi włącznie (np. przez poprawę jakości paliwa i za pomocą dalszych norm emisji EURO). Pokazuje to, że istnieją racjonalne pod względem kosztów rozwiązania, które mogą wspierać innowacje i mieć pozytywny wpływ netto na konkurencyjność UE zgodnie z szerszymi priorytetami Komisji Europejskiej w dziedzinie zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy²¹.

3.1. Środki mające na celu obniżenie emisji z sektora transportu

Jak wynika z najnowszych dostępnych danych, sektor transportu przyczynia się w największym stopniu do emisji tlenków azotu oraz w znacznym stopniu do emisji cząstek stałych²².

Środki mające na celu dalsze zmniejszenie emisji mogą obejmować usprawnienia techniczne, zmianę zachowań i zarządzanie popytem (promowanie czystszych rodzajów transportu za pośrednictwem planowania przestrzennego lub różnych wariantów systemów wspólnego użytkowania samochodów osobowych).

Aby zapewnić władzom wsparcie w podejmowaniu tych środków, Komisja Europejska przedstawiła w ubiegłym roku dwa pakiety dotyczące mobilności. W ramach pierwszego z nich Komisja Europejska przedstawiła wniosek dotyczący aktualizacji przepisów UE w dziedzinie opłat drogowych i rozszerzyła ich zakres na autobusy, samochody dostawcze

¹⁹ Dyrektywa ramowa 89/391/EWG (Dz.U. L 183, z 29.6.89, s. 1), uzupełniona w szczególności dyrektywą 89/654/EWG w sprawie miejsca pracy (Dz.U. L 393, z 30.12.89, s. 1), dyrektywą 98/24/WE w sprawie środków chemicznych (Dz.U. L 131, z 5.5.1998, s. 11) i dyrektywą 2004/37/WE w sprawie czynników rakotwórczych lub mutagenów podczas pracy (Dz.U. L 158, z 30.4.2004, s. 50).

²⁰ Jak dotąd przedłożono trzy wnioski (COM(2016) 248, COM(2017) 11 i COM (2018) 171), z których pierwszy został w międzyczasie przyjęty przez Parlament Europejski i Radę jako dyrektywa (UE) 2017/2398, Dz.U. L z 27.12.2017, s. 8.

²¹ Ocena skutków leżąca u podstaw programu „Czyste Powietrze dla Europy”, SWD(2013) 532, załącznik 9.

²² EEA (2017 r.) Air quality in Europe – 2017 report (Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie za 2017 r.). Europejska Agencja Środowiska.

i samochody osobowe²³, promując proporcjonalne opłaty drogowe pobierane na podstawie przebytej odległości, zróżnicowane zgodnie z efektywnością środowiskową zarówno pojazdów ciężkich, jak i lekkich, co ma na celu internalizację rzeczywistych kosztów ich eksploatacji. Drugi pakiet dotyczący mobilności objął środki promujące bardziej zintegrowany i czystszy transport publiczny, przewidujące przeniesienie frachtu na długich trasach z dróg na kolej, śródlądowe drogi wodne lub żeglugę morską bliskiego zasięgu oraz przyspieszone przejście na pojazdy o niskiej emisji i pojazdy bezemisyjne, za pośrednictwem nowych norm emisji CO₂ dotyczących samochodów osobowych i dostawczych oraz za pośrednictwem zamówień publicznych, w tym w szczególności bezemisyjne autobusy miejskie²⁴. Komisja Europejska przedstawiła również plan działania²⁵, wspierany dodatkowym finansowaniem, w dziedzinie rozmieszczenia transeuropejskiej infrastruktury dla paliw alternatywnych, w tym punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Dodatkowo w kontekście trzeciego pakietu dotyczącego mobilności Komisja Europejska zaproponowała normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich, w tym zachęty do wprowadzania na rynek pojazdów o niskiej emisji i pojazdów bezemisyjnych. Komisja przedstawiła ponadto strategiczny plan działania mający na celu utworzenie konkurencyjnego i zrównoważonego ekosystemu w zakresie akumulatorów w Europie z głównym naciskiem na produkcję ogniwi. Konkurencyjna produkcja akumulatorów w Europie będzie dla przemysłu motoryzacyjnego UE kluczem do zbudowania przewagi konkurencyjnej w zakresie pojazdów o niskiej emisji i pojazdów bezemisyjnych.

Wreszcie Komisja Europejska przygotowuje niewiążące wytyczne zawierające zalecenia i najlepsze praktyki, które zapewnią przedstawicielom administracji lokalnej wsparcie w uwzględnieniu aspektów dotyczących ograniczeń dostępu pojazdów do obszarów miejskich. Na przykład ograniczenia dotyczące stref niskiej emisji mogą być egzekwowane na różne sposoby, nie tylko z zastosowaniem ręcznie umieszczanych naklejek, ale również za pośrednictwem nowoczesnych technologii informacyjnych. Komisja Europejska współpracuje z zainteresowanymi stronami oraz organami krajowymi i lokalnymi w celu wspierania spójności i informacji na temat regulacji dotyczących dostępu oraz pomaga miastom zapewnić informacje/dane w tym zakresie. W każdym przypadku plany w dziedzinie ograniczeń dostępu należy projektować nie oddzielnie, lecz w ramach kompleksowego planu zrównoważonej mobilności miejskiej i w należyтым powiązaniu z lokalnymi planami w dziedzinie jakości powietrza ustanowionymi na podstawie dyrektywy 2008/50/UE.

Wydarzenia takie jak kampania „Europejski Tydzień Mobilności”, których kulminacją jest często dzień bez samochodu, mogą stanowić przydatne narzędzie podnoszenia świadomości na temat korzyści związanych z czystym powietrzem w wyniku ruchu pieszego i rowerowego.

²³ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (COM(2017) 275).

²⁴ Wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego – COM (2017) 653.

²⁵ COM(2017) 652.

3.2. Środki mające na celu obniżenie emisji z produkcji energii elektrycznej i ciepłej

Spalanie paliw przez elektrownie, zakłady przemysłowe i gospodarstwa domowe do celów produkcji energii elektrycznej i ciepłej stanowi najważniejszy czynnik przyczyniający się do emisji cząstek stałych i dwutlenku siarki²⁶.

Środki mające na celu zmniejszenie emisji substancji zanieczyszczających powietrze pochodzących z produkcji energii elektrycznej i ciepłej idą często w parze z działaniami mającymi na celu obniżenie emisji gazów cieplarnianych. Obejmują one zwiększone wykorzystanie odnawialnych źródeł energii niewymagających spalania energetycznego (takich jak energia słoneczna, wiatrowa lub wodna), kogenerację energii ciepłej i elektrycznej, rozproszoną generację energii (np. minisieci i generacja energii słonecznej za pomocą paneli umieszczonych na dachach), programy, w tym zachęty podatkowe, mające na celu zastąpienie starszych i mniej efektywnych kotłów w gospodarstwach domowych, systemach ciepłowniczych i chłodniczych lub – w pewnych przypadkach – zakazy stosowania paliw stałych. Środki te odznaczają się wysoką efektywnością w zakresie redukcji emisji cząstek stałych. W przepisach UE dotyczących pomocy państwa przewidziano ramy umożliwiające ułatwienie inwestycji w takie środki.

3.3. Środki mające na celu obniżenie emisji pochodzących z przemysłu

Środki mające na celu obniżenie emisji pochodzących z przemysłu – drugiego pod względem ważności czynnika emisji cząstek stałych i najważniejszego czynnika emisji lotnych związków organicznych – realizowane są głównie przez wdrożenie najlepszych dostępnych technik (BAT) ustanowionych na podstawie dyrektywy w sprawie emisji przemysłowych²⁷. W praktyce duże instalacje przemysłowe w UE – w tym duże elektrownie wykorzystujące energetyczne spalanie paliw – muszą stosować najskuteczniejsze techniki zapobiegania emisjom lub redukcji emisji, które są technicznie wykonalne i ekonomicznie opłacalne w sektorze.

Środki tego rodzaju już teraz przynoszą znaczące korzyści dla jakości powietrza, a wdrożenie nowych unijnych norm środowiskowych dotyczących dużych elektrowni wykorzystujących energetyczne spalanie paliw, przyjętych w 2017 r., doprowadzi do dalszej redukcji emisji dwutlenku siarki i dwutlenku azotu w całej Europie.

3.4. Środki mające na celu obniżenie emisji z sektora rolnictwa

Sektor rolnictwa jest znaczącym źródłem substancji zanieczyszczających powietrze takich jak amoniak będący prekursorem cząstek stałych, o znaczących skutkach na poziomie miejskim. Środki mające na celu złagodzenie tych emisji obejmują środki agronomiczne (które mają na celu zmniejszenie potrzeby stosowania nawozów azotowych), środki dotyczące zwierząt gospodarskich (zamknięte składowanie obornika, ulepszone stosowanie obornika i nawozu mocznikowego, udoskonalone strategie żywienia zwierząt gospodarskich, aby wytwarzały mniej obornika bogatego w amoniak, oraz rozkład beztlenowy w przypadku dużych gospodarstw) lub środki dotyczące energii (takie jak rozwój instalacji fotowoltaicznych lub obniżenie zużycia paliwa). Środki te są już dostępne, technicznie wykonalne i ekonomicznie opłacalne oraz należy je stosować w szerszym zakresie.

²⁶ EEA (2017 r.) Air quality in Europe – 2017 report (Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie za 2017 r.). Europejska Agencja Środowiska.

²⁷ Dyrektywa 2010/75/UE.

4. WSPÓLPRACA NA RZECZ ZAPEWNIENIA CZYSTEGO POWIETRZA DLA WSZYSTKICH EUROPEJCZYKÓW

Normy dotyczące jakości powietrza zostały uzgodnione zarówno przez państwa członkowskie Rady, jak i Parlament Europejski w celu zaradzenia uzasadnionym obawom obywateli dotyczącym zdrowia. Wspólne normy w zakresie jakości powietrza gwarantują, aby każda osoba mogła się cieszyć minimalnym poziomem jakości powietrza w każdym miejscu UE, oraz tworzą równe warunki działania dla przemysłu w całej UE. Warunkiem wstępnym ich skutecznego wdrożenia jest zbudowanie efektywnych działań organów publicznych na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym ponad granicami administracyjnymi. Gdy brak działania prowadzi do niezgodności z przepisami UE w dziedzinie jakości powietrza, sądy krajowe mają jurysdykcję do orzekania w tych sprawach, czego przykładem są niedawne decyzje podjęte przez sądy w szeregu państw członkowskich²⁸.

Nieodzowne są również wsparcie finansowe UE i ścisła współpraca pomiędzy organami państw członkowskich a Komisją Europejską. W związku z tym Komisja Europejska zacieśniała współpracę z państwami członkowskimi, aby dzięki różnym inicjatywom i środkom ułatwić im podejmowanie działań. Komisja Europejska jest gotowa dalej rozwijać tę współpracę, w tym na podstawie krajowych planów w zakresie energii i klimatu.

4.1. Rozwój współpracy z państwami członkowskimi za pośrednictwem dialogów dotyczących czystego powietrza

Komisja Europejska przeprowadziła już szereg dialogów dotyczących czystego powietrza z państwami członkowskimi, aby ułatwić im prowadzenie działań wdrożeniowych. Ponadto poszukuje ona synergii z unią energetyczną i politykami przeciwdziałania zmianie klimatu, w tym pakietem dotyczącym czystej mobilności, a także inicjatywami dialogu takimi jak platforma wspierająca regiony górnicze w procesie transformacji ustanowiona w ramach pakietu „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków”²⁹.

Komisja Europejska jest ponadto gotowa angażować się, także podczas wizyt w europejskich stolicach, w dalsze dialogi dotyczące czystego powietrza z państwami członkowskimi borykającymi się ze znacznymi brakami we wdrażaniu. Celem jest ułatwienie pełnego wdrożenia polityk UE i państw członkowskich w dziedzinie zanieczyszczenia powietrza we wszystkich sektorach gospodarki przy jednoczesnym podnoszeniu świadomości i umożliwieniu obywatelom bezpośredniego zaangażowania w działania podejmowane w celu poprawy jakości powietrza, którym oddychają. W ramach tych dialogów Komisja zagwarantuje reprezentację polityczną na wysokim szczeblu i wzywa państwa członkowskie, aby wykorzystały te dialogi do opracowania zintegrowanego podejścia mającego na celu zaradzenie wyzwaniu, jakim jest jakość powietrza, na wszystkich szczeblach sprawowania rządów i we wszystkich sektorach gospodarki.

Będzie to stanowić uzupełnienie istniejącej współpracy związanej z przeglądem wdrażania polityki ochrony środowiska oraz narzędzia wzajemnych kontaktów, które uruchomiono w 2017 r. w celu usprawnienia wdrożenia przepisów w dziedzinie ochrony środowiska w UE.

²⁸ Przedstawiając szczegółowy opis, w jaki sposób sądy krajowe powinny podchodzić do skarg od osób fizycznych i stowarzyszeń, w zawiadomieniu Komisji w sprawie dostępu do wymiaru sprawiedliwości w dziedzinie ochrony środowiska (C2017) 2616 final) odwołano się do istotnego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości w sprawach dotyczących wymogów w zakresie jakości powietrza w UE (sprawa C-237/07 *Janecek*, sprawa C-404/13 *Client Earth*).

²⁹ https://ec.europa.eu/info/news/no-region-left-behind-launch-platform-coal-regions-transition-2017-dec-08_en

W tym samym celu oraz z myślą o wspieraniu działań podejmowanych na szczeblu państw członkowskich, aby zaradzić przekroczeniom dopuszczalnych wartości jakości powietrza, Komisja Europejska skorzysta z nowo ustanowionego Forum ds. Przestrzegania Prawa Ochrony Środowiska i Zarządzania Środowiskiem³⁰.

4.2. Połączenie wysiłków państw członkowskich, regionów i miast

Agenda miejska UE i innowacyjne działania miejskie będą w dalszym ciągu ułatwiać współpracę z podmiotami z miast oraz pomiędzy tymi podmiotami w całej UE w celu rozwiązania problemu zanieczyszczenia powietrza na obszarach miejskich, z wykorzystaniem budżetu w wysokości 372 mln EUR alokowanego w bieżącym okresie finansowania³¹. Ma to na celu wsparcie konkretnych środków podejmowanych z myślą o sprostaniu wyzwaniom miejskim, od zwalczania zanieczyszczeń do mobilności i zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich.

Forum Czystego Powietrza uruchomione przez Komisję Europejską w listopadzie 2017 r. w Paryżu oraz Zielony Tydzień w 2018 r.³² poświęcony wyzwaniom miejskim stanowią podstawę dla wymiany dobrych praktyk pomiędzy wszystkimi podmiotami publicznymi i prywatnymi przy jednoczesnym rozszerzeniu zdolności właściwych zainteresowanych stron w dziedzinie poprawy jakości powietrza. Wzmocni to również spójność działań podejmowanych na wszystkich szczeblach rządzenia.

Aby ułatwić inwestycje w zrównoważone projekty w europejskich miastach – w tym projekty wspierające agendę czystego powietrza – Komisja Europejska i Europejski Bank Inwestycyjny wdrożyły URBIS, nową dedykowaną inicjatywę doradcą dla władz miejskich³³. Inicjatywę URBIS ustanowiono w celu poprawy dostępu miast do porad technicznych i finansowych, które są niezbędne do rozwijania projektów i programów inwestycji miejskich oraz innowacyjnych platform finansowania/inwestycji. Już teraz jest jasne, że zapotrzebowanie organów miejskich na tego rodzaju usługi jest znaczne.

Można również poszukiwać synergii ze Światowym Porozumieniem Burmistrzów, skutecznie przyczyniającym się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i promowania przejścia na gospodarkę niskoemisyjną oraz odporności na szczeblu miejskim.

4.3. Udostępnienie finansowania UE w celu wsparcia środków podejmowanych z myślą o poprawie jakości powietrza

Finansowanie UE udostępnione w ramach różnych strumieni finansowych zostało skutecznie wykorzystane przez państwa członkowskie do sprostania wyzwaniu w zakresie jakości powietrza, czy to w drodze bezpośredniego wsparcia projektów dotyczących jakości powietrza, czy też skutecznego włączenia celów w zakresie jakości powietrza w główny nurt innych inwestycji (np. infrastrukturalnych, rolnych lub w dziedzinie rozwoju obszarów wiejskich lub rozwoju regionalnego). Komisja Europejska zamierza zintensyfikować

³⁰ C(2018) 10 – decyzja Komisji z dnia 18 stycznia 2018 r. ustanawiająca grupę ekspertów ds. przestrzegania prawa ochrony środowiska i zarządzania środowiskiem.

³¹ W obszarze jakości powietrza przyjęto już odpowiedni plan działania: <https://ec.europa.eu/futurium/en/air-quality>

³² <https://www.eugreenweek.eu/pl>

³³ <http://eah.eib.org/about/initiative-urbis.htm>

współpracę z państwami członkowskimi, by pomóc im optymalnie wykorzystać pozostałe fundusze dostępne w obecnym okresie programowania.

W bieżącym okresie programowania 2014–2020 na wsparcie środków mających na celu poprawę jakości powietrza państwa członkowskie alokowały w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych kwotę 1,8 mld EUR. Dodatkowo oczekuje się, że dalsze pośrednie wkłady środków o potencjalnie korzystnych skutkach dla czystości powietrza będą pochodzić z inwestycji z wykorzystaniem europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych na lata 2014–2020 w gospodarce niskoemisyjną (45 mld EUR), ochronę środowiska i oszczędne gospodarowanie zasobami (łącznie 63 mld EUR) oraz infrastrukturę sieciową (łącznie 58 mld EUR), zapewniając znaczne wsparcie dla regionów i obywateli podatnych na zagrożenia.

Dotychczas jedna trzecia wszystkich inwestycji realizowanych w ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (około 80 mld EUR) dotyczyła energetyki, transportu i ochrony środowiska. Wszystko to ma pośredni pozytywny wpływ na jakość powietrza. Dodatkowo pośrednie korzyści w dziedzinie redukcji emisji i poprawy jakości powietrza przynosi program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont 2020”. Finansowanie obejmuje elementy badawcze rozwiązań na rzecz czystszej mobilności.

W ostatnim czasie Komisja Europejska zaproponowała zainwestowanie 1 mld EUR w 39 projektów w dziedzinie czystego transportu w celu modernizacji europejskiej sieci kolejowej, dalszego rozwijania infrastruktury dla paliw alternatywnych i uitorowania drogi dla bezemisyjnego transportu wodnego. Wkład Komisji uruchomi łączne współfinansowanie w wysokości 4,5 mld EUR w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. W kontekście niedawno zakończonej procedury mieszanego zaproszenia do przedstawienia projektów dotyczących infrastruktury dla paliw alternatywnych i czystszej mobilności zgłoszono 69 wniosków i wystąpiono łącznie o kwotę przekraczającą trzykrotnie dostępną kwotę dotacji w wysokości 350 milionów EUR, przy czym łączna wartość inwestycji wyniosła 4,2 mld EUR. Wyniki oczekiwane są w październiku 2018 r. Inwestycje te pomogą w promowaniu czystszej mobilności w Europie, prowadząc w ten sposób do dalszych redukcji emisji.

Istotne znaczenie dla zapewniania korzyści w dziedzinie czystego powietrza ma również program LIFE. Na przykład zintegrowany projekt LIFE „Małopolska w zdrowej atmosferze” – którego wstępny budżet wyniósł około 16 mln EUR i który uruchomił dalsze finansowanie w kwocie 800 mln EUR – ułatwił wdrożenie w regionie Małopolski planu w dziedzinie jakości powietrza i poprawił jakość życia około 20 mln obywateli w Małopolsce oraz na Śląsku, ale również w innych państwach członkowskich, takich jak Słowacja i Republika Czeska. W nadchodzących zaproszeniach do przedstawiania projektów w ramach programu LIFE znajdują się szczególne zachęty do podejmowania zintegrowanych projektów w dziedzinie jakości powietrza.

Wieloletnie ramy finansowe na lata 2021–2027 w postaci zaproponowanej przez Komisję Europejską³⁴ będą nadal wspierać środki mające na celu poprawę jakości powietrza, w tym za pomocą celu przewidującego, że 25 % nakładów UE będzie się przyczyniać do realizacji celów w zakresie klimatu, a także za pomocą wzmocnienia programu LIFE, który dostarczy również wsparcia dla środków promujących czystą energię, efektywność energetyczną i zreformowaną wspólną politykę rolną.

³⁴ COM(2018) 321

4.4. Pomoc przyznawana przez państwa w celu ułatwienia inwestycji krajowych w mobilność o niskiej emisji i mobilność bezemisyjną

Aby usprawnić krajowe programy finansowania, w przepisach UE dotyczących pomocy państwa przewidziano ramy umożliwiające państwom członkowskim ułatwienie inwestycji w mobilność o niskiej emisji i mobilność bezemisyjną na rzecz czystego powietrza i walki ze zmianą klimatu, przy jednoczesnym promowaniu konkurencyjności naszego przemysłu. Państwa członkowskie (na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym) mogą wykorzystać te przepisy do skutecznego zaradzenia problemowi emisji, na przykład w transporcie drogowym. Zatwierdzony w lutym 2018 r. program pomocy państwa w Niemczech stanowi jeden z licznych przykładów, jak przepisy UE pomagają państwom członkowskim w prowadzeniu inwestycji w zakup autobusów elektrycznych i autobusów hybrydowych zasilanych prądem sieciowym oraz związaną z nimi infrastrukturę służącą do ładowania akumulatorów w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza³⁵.

4.5. Ciągłe działania w zakresie egzekwowania prawa

W ostatnich latach Komisja Europejska prowadziła intensywną współpracę z organami krajowym, również przed wejściem w życie wartości dopuszczalnych, aby kierować stopniowymi zmianami i pomóc organom krajowym zapewnić zgodność z przepisami w dziedzinie jakości powietrza. Doprowadziło to do usprawnień, choć pewne podstawowe problemy nadal występują. Komisja Europejska jest szczególnie zaniepokojona faktem, że niezmiennie przekraczane są wartości dopuszczalne w przypadku dwóch kluczowych substancji zanieczyszczających – dwutlenku azotu, który jest głównie wynikiem ruchu drogowego³⁶ i działalności przemysłowej, oraz cząstek stałych, obecnych przede wszystkim w emisjach z przemysłu, ruchu drogowego, ogrzewania budynków i rolnictwa. Komisja Europejska jest zdeterminowana kontynuować partnerską współpracę z państwami członkowskimi w celu osiągnięcia uzgodnionych norm jakości powietrza oraz wykorzystywać swoje uprawnienia do egzekwowania właściwego prawodawstwa UE.

Nadmierne zanieczyszczenie powietrza spowodowane cząstkami stałymi i dwutlenkiem azotu

Aktualna sytuacja

W przypadku **cząstek stałych** zgodność z dopuszczalnymi wartościami UE należało osiągnąć z dniem 1 stycznia 2005 r. Stężenie cząstek stałych nadal przekracza te wartości w dużych obszarach Europy – przekroczenia zanotowano³⁷ w przypadku 19 z 28 państw członkowskich. Jak wynika z najnowszych dostępnych danych, 19 % populacji miejskiej w UE było narażone na poziom cząstek stałych przekraczający dopuszczalną wartość dobową w UE, a około połowa była narażona na stężenie przekraczające bardziej restrykcyjne zalecenia Światowej Organizacji Zdrowia³⁸.

³⁵ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-1222_en.htm

³⁶ Ruch drogowy odpowiada za około 40 % emisji dwutlenku azotu w UE. Z całego dwutlenku azotu emitowanego z ruchu drogowego około 80 % pochodzi z pojazdów napędzanych silnikami wysokoprężnymi.

³⁷ Za pośrednictwem co najmniej jednej stacji pomiarowej.

³⁸ EEA (2017 r.) Air quality in Europe – 2017 report (Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie za 2017 r.). Europejska Agencja Środowiska.

Komisja Europejska wszczęła postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w związku ze stałym nadmiernym poziomem cząstek stałych (PM₁₀) przeciwko 16 państwom członkowskim (Belgii, Bułgarii, Republice Czeskiej, Niemcom, Grecji, Hiszpanii, Francji, Włochom, Łotwie, Węgrom, Polsce, Portugalii, Rumunii, Szwecji, Słowacji i Słowenii).

Odpowiednio w 2017 r.³⁹ i 2018 r.⁴⁰ Trybunał Sprawiedliwości UE wydał już wyroki dotyczące dwóch najpoważniejszych przypadków przekroczeń dopuszczalnego poziomu cząstek stałych w Europie, mianowicie Bułgarii i Polski. Wyroki te potwierdzają zdanie Komisji Europejskiej, zgodnie z którym stałe przekraczanie dopuszczalnych wartości wymaga podejmowania przez państwa członkowskie bardziej skutecznych środków mających na celu ograniczenie przekroczeń w najkrótszym możliwym okresie⁴¹.

Dodatkowo wszczęto postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko Bułgarii w związku z przekroczeniami wartości dopuszczalnej dwutlenku siarki. Ponieważ zanieczyszczenie dwutlenkiem siarki jest powodowane głównie przez przemysł, postępy w obniżaniu stężenia cząstek stałych miałyby pozytywne skutki również na poziom dwutlenku siarki.

W przypadku **dwutlenku azotu** zgodność z dopuszczalnymi wartościami UE należało osiągnąć z dniem 1 stycznia 2010 r. Dopuszczalna wartość dobową jest nadal powszechnie przekraczana w całej Europie – przekroczenia zanotowano⁴² w sumie w 22 z 28 państw członkowskich. Jak wynika z najnowszych dostępnych danych, 9 % populacji miejskiej w UE było narażone na poziomy dwutlenku azotu przekraczające dopuszczalne wartości dobowe⁴³.

Do chwili obecnej postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w związku ze stałymi przekroczeniami poziomu dwutlenku azotu wszczęto przeciwko 13 państwom członkowskim (Belgii, Republice Czeskiej, Danii, Niemcom, Hiszpanii, Francji, Włochom, Luksemburgowi, Węgrom, Austrii, Polsce, Portugalii i Zjednoczonemu Królestwu).

Dalsze działania

W dniu 30 stycznia 2018 r. Komisja Europejska zaprosiła dziewięć państw członkowskich (Republikę Czeską, Niemcy, Hiszpanię, Francję, Włochy, Węgry, Rumunię, Słowację i Zjednoczone Królestwo), których dotyczą trwające postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w związku z nadmiernym zanieczyszczeniem powietrza cząstkami stałymi lub dwutlenkiem azotu i dla których kolejnym krokiem proceduralnym będzie skierowanie sprawy do Trybunału Sprawiedliwości UE, na szczyt w Brukseli dotyczący jakości powietrza.

Celem spotkania było wezwanie zainteresowanych państw członkowskich do przedstawienia dodatkowych wiążących zobowiązań w zakresie podjęcia w odpowiednim czasie skutecznych

³⁹ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 kwietnia 2017 r. w sprawie C-488/15, Komisja przeciwko Bułgarii.

⁴⁰ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 lutego 2018 r. w sprawie C-336/16, Komisja przeciwko Polsce.

⁴¹ <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-488/15> i <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-336/16>

⁴² Za pośrednictwem co najmniej jednej stacji pomiarowej.

⁴³ EEA (2017 r.) Air quality in Europe – 2017 report (Jakość powietrza w Europie – sprawozdanie za 2017 r.). Europejska Agencja Środowiska.

i wiarygodnych środków służących wyeliminowaniu źródeł istniejących przekroczeń i zapewnienia we wszystkich aglomeracjach jak najszybszej zgodności.

W wyniku dokonanej po spotkaniu oceny dodatkowych informacji przedstawionych przez te państwa członkowskie Komisja Europejska stwierdza, że środki przyjęte i planowane przez sześć z tych państw członkowskich⁴⁴ nie zapewnią możliwego maksymalnego skrócenia okresów przekroczeń zgodnie z wymaganiami zawartymi w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości. W konsekwencji Komisja podjęła decyzję o skierowaniu spraw tych państw członkowskich do Trybunału Sprawiedliwości UE⁴⁵.

Kluczowe znaczenie ma ponadto zapewnienie właściwego monitorowania jakości powietrza na całym terytorium państw członkowskich. Obejmuje to na przykład rozmieszczenie punktów poboru próbek na obszarach, w których występują najwyższe stężenia substancji zanieczyszczających, na które ludność może być z dużym prawdopodobieństwem narażona przez znaczący okres w zestawieniu z odpowiednimi wartościami dopuszczalnymi (odpowiednią wartością dopuszczalną). W tym względzie, jeżeli istnieją dowody, że monitorowanie i raportowanie nie są realizowane prawidłowo i środki mające na celu wdrożenie adekwatnych systemów nie zostały wdrożone, tak jak w przypadku Belgii, Luksemburga, Rumunii i Słowacji, Komisja zajęła się tymi kwestiami w ramach postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. Jeżeli zainteresowane państwa członkowskie nie podejmą właściwych środków, Komisja przystąpi do kolejnych kroków w ramach tych postępowań.

Zapewnienie pełnej zgodności z normami emisji dotyczącymi substancji zanieczyszczających pochodzących z pojazdów

Przestrzeganie istniejących przepisów przez państwa członkowskie

W następstwie skandalu związanego z emisjami z pojazdów napędzanych silnikami wysokoprężnymi, który miał miejsce w 2015 r., Komisja Europejska zwróciła się do państw członkowskich o podjęcie działań, w szczególności o egzekwowanie przepisów UE. Działania UE podjęto w szczególności w świetle a) niewystarczającego wskaźnika wycofania z użycia samochodów wyposażonych w urządzenia ograniczające skuteczność działania, zabronione na mocy przepisów UE; oraz b) braku grzywnien administracyjnych – mianowicie sankcji – dla producentów samochodów za naruszenie prawa UE w ślad za sfałszowanymi badaniami emisji.

W tym zakresie Komisja Europejska wystąpiła do państw członkowskich o przeprowadzenie obowiązkowych lub dobrowolnych wycofań z użycia w całej UE. Komisja Europejska wystąpiła następnie do państw członkowskich o zbadanie możliwości zastosowania – oprócz aktualizacji oprogramowania – również dodatkowych usprawnień konstrukcyjnych w celu zapewnienia, by emisje z omawianych samochodów były zgodne z przepisami UE.

Komisja Europejska podejmuje również zdecydowane działania przeciwko państwom członkowskim uchybiającym obowiązkom przewidzianym w prawodawstwie UE dotyczącym homologacji typu pojazdu. W odniesieniu do sankcji za korzystanie z nielegalnych urządzeń ograniczających skuteczność działania z jednej strony oraz środków naprawczych do podjęcia przez państwa członkowskie z drugiej strony zgłoszono obawy trojakiego rodzaju. Szereg

⁴⁴ Niemcy, Francję i Zjednoczone Królestwo – w przypadku NO₂ oraz Włochy, Węgry i Rumunię – w przypadku PM₁₀.

⁴⁵ Zob. komunikatu prasowy: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_en.htm.

postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego wciąż się toczy⁴⁶. Jedna grupa takich postępowań dotyczy nieobecności systemów sankcji w odnośnych przepisach krajowych. Druga grupa dotyczy państw członkowskich, które wydały homologacje typu dla producentów samochodów w UE, oraz opiera się na podejrzanym niestosowaniu krajowych przepisów w zakresie sankcji pomimo stosowania przez przedsiębiorstwo nielegalnych urządzeń ograniczających skuteczność działania. Trzecia grupa postępowań w zakresie egzekwowania prawa przeciwko państwom członkowskim dotyczy strategii kontroli emisji stosowanych przez określonego producenta samochodów, w tym braku nałożonych sankcji⁴⁷.

Komisja Europejska, wspólnie z państwami członkowskimi, zajmuje się zjawiskiem handlu używanymi pojazdami podlegającymi wycofaniu z użytku.

Dalsze działania

W odniesieniu do trwających postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, o których mowa powyżej, oraz w kontekście bieżącego dialogu z zainteresowanymi państwami członkowskimi Komisja Europejska podjęła decyzję o wysłaniu dwóch zestawów uzupełniających wezwań do usunięcia uchybienia. W jednym zestawie, skierowanym do trzech państw członkowskich⁴⁸, wystąpiono o dodatkowe wyjaśnienia dotyczące przyczyn braku ostatecznych decyzji w sprawie sankcji w świetle stosowania przez jedną z grup przedsiębiorstw produkujących samochody nielegalnych urządzeń ograniczających skuteczność działania. Do jednego z państw członkowskich przesłano uzupełniające wezwanie do usunięcia uchybienia⁴⁹ w celu uzyskania wyjaśnień na temat kroków podjętych niedawno przez to państwo członkowskie w sprawie strategii kontroli emisji stosowanych w niektórych pojazdach jednego z producentów samochodów, w tym braku ostatecznej decyzji w sprawie sankcji. W stosownych przypadkach Komisja Europejska oceni – w kontekście dalszych działań – informacje, które państwa członkowskie mają obowiązek przekazać w odpowiedzi na te uzupełniające wezwania do usunięcia uchybienia.

Nowe przepisy mające na celu wzmocnienie nadzoru rynku

Patrząc w przyszłość, UE uzgodniła nowe przepisy mające na celu podniesienie jakości i niezależności procedur homologacji typu i badań pojazdów, wzmocnienie kontroli samochodów, które już wprowadzono na rynek UE, oraz wzmocnienie ogólnego systemu europejskiego nadzoru. Przepisy te staną się wiążące we wrześniu 2020 r. i zapewnią

⁴⁶ W grudniu 2016 r. wszczęto postępowania przeciwko Republice Czeskiej, Niemcom, Grecji, Hiszpanii, Litwie, Luksemburgowi i Zjednoczonemu Królestwu. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4214_en.htm. Sprawę przeciwko Litwie zamknięto w lipcu 2017 r. W odniesieniu do pięciu państw członkowskich w związku z tymi postępowaniami podjęto w lipcu 2017 r. działania następcze w postaci uzupełniającego wezwania do usunięcia uchybienia (http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-1935_pl.htm).

⁴⁷ W maju 2017 r. Komisja wszczęła postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko Włochom (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1288_en.htm).

⁴⁸ Drugi zestaw uzupełniających wezwań do usunięcia uchybienia skierowano do Niemiec, Luksemburga i Zjednoczonego Królestwa. Zob. komunikat prasowy http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_en.htm. Biorąc pod uwagę zmiany, które nastąpiły w Republice Czeskiej, Grecji i Hiszpanii, mające na celu rozwiązanie obaw Komisji, te trzy przypadki nie wymagają na tym etapie podjęcia kolejnych kroków w ramach postępowania w sprawie uchybienia.

⁴⁹ Uzupełniające wezwanie do usunięcia uchybienia, zob. komunikat prasowy http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_en.htm.

zgodność pojazdów obecnych na rynku UE, w tym pojazdów napędzanych silnikami wysokoprężnymi, z normami emisji EURO dotyczącymi pojazdów (EURO 5/6)⁵⁰. Nowe przepisy umożliwią Komisji Europejskiej podjęcie bezpośrednich działań w zakresie egzekwowania prawa przeciwko producentom, którzy nie przestrzegają przepisów UE, w tym w dziedzinie emisji, jeżeli państwo członkowskie nie podejmie ze swojej strony odpowiednich działań. Komisja Europejska będzie mogła w szczególności inicjować ogólnoeuropejskie wycofania z użycia i nakładanie sankcje na producentów lub dostawców usług technicznych w wysokości do 30 000 EUR za samochód niezgodny z przepisami. Państwa członkowskie będą ponadto zobowiązane do przeprowadzania obowiązkowych kontroli (emisji substancji zanieczyszczających) samochodów, które już są obecne na rynku UE.

5. PRZYSZŁE DZIAŁANIA

Istnieje pilna potrzeba poprawy jakości powietrza w Europie w drodze pełnego wdrożenia norm jakości powietrza uzgodnionych ponad dziesięć lat temu przez państwa członkowskie i Parlament Europejski. Wymaga to podjęcia działań na wszystkich szczeblach (krajowym, regionalnym, lokalnym); Komisja Europejska wspiera takie działania z wykorzystaniem wszystkich pozostających do jej dyspozycji narzędzi.

Poprawa jakości powietrza pozostaje dla Europy wyzwaniem również w perspektywie długoterminowej. Wymaga to wszechstronnego podejścia we wszystkich sektorach, od transportu i energetyki do planowania lokalnego, angażującego wszystkie zainteresowane podmioty. Ze swojej strony Komisja Europejska będzie nadal wspierać państwa członkowskie, na przykład w ramach dialogów dotyczących czystego powietrza.

Niska jakość powietrza obniża jakość życia i stanowi ogromny koszt dla gospodarki. Nie ma czasu do stracenia. Racjonalne pod względem kosztów rozwiązania mogące poprawić jakość powietrza istnieją i są powszechnie dostępne. Należy działać już teraz, aby nadać tym działaniom większą skalę i wdrożyć je bez opóźnień w całej UE dla dobra pół miliarda obywateli Unii.

⁵⁰ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-5131_en.htm