

25 martie 2021

P9_TA(2021)0107

Punerea în aplicare a directivelor privind calitatea aerului înconjurător

Rezoluția Parlamentului European din 25 martie 2021 referitoare la punerea în aplicare a directivelor privind calitatea aerului înconjurător: Directiva 2004/107/CE și Directiva 2008/50/CE (2020/2091(INI))

(2021/C 494/07)

Parlamentul European,

- având în vedere acordul adoptat la cea de-a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a ONU privind schimbările climatice (COP 21) de la Paris, din 12 decembrie 2015 (Acordul de la Paris),
- având în vedere Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă a Organizației Națiunilor Unite (ONU) și obiectivele de dezvoltare durabilă (ODD) ale ONU,
- având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 191,
- având în vedere Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa ⁽¹⁾,
- având în vedere Directiva 2004/107/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 2004 privind arsenicul, cadmiul, mercurul, nichelul și hidrocarburile aromatice policiclice în aerul înconjurător ⁽²⁾,
- având în vedere Directiva (UE) 2016/2284 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici, de modificare a Directivei 2003/35/CE și de abrogare a Directivei 2001/81/CE (Directiva PNE) ⁽³⁾,
- având în vedere Decizia de punere în aplicare 2011/850/UE a Comisiei din 12 decembrie 2011 de stabilire a normelor pentru Directivele 2004/107/CE și 2008/50/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului în ceea ce privește schimbul reciproc de informații și raportarea privind calitatea aerului înconjurător ⁽⁴⁾,
- având în vedere comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 intitulată „Pactul verde european” (COM(2019)0640),
- având în vedere comunicarea Comisiei din 17 mai 2018 intitulată „O Europă care oferă protecție: Aer curat pentru toți” (COM(2018)0330),
- având în vedere propunerea Comisiei din 4 martie 2020 de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1999 (Legea europeană a climei) (COM(2020)0080),
- având în vedere verificarea adecvării efectuată de Comisie în ceea ce privește directivele UE privind calitatea aerului înconjurător (2008/50/CE, 2004/107/CE) din 28 noiembrie 2019 (SWD(2019)0427),
- având în vedere raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu din 26 iunie 2020 referitor la progresele înregistrate cu punerea în aplicare a Directivei (UE) 2016/2284 privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici (COM(2020)0266),
- având în vedere raportul Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 8 ianuarie 2021 intitulat „A doua evaluare prospectivă privind aerul curat” (COM(2021)0003),

⁽¹⁾ JO L 152, 11.6.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 23, 26.1.2005, p. 3.

⁽³⁾ JO L 344, 17.12.2016, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 335, 17.12.2011, p. 86.

25 martie 2021

- având în vedere Foia de parcurs a Comisiei pentru evaluarea inițială a impactului pentru revizuirea directivelor privind calitatea aerului înconjurător,
- având în vedere politica UE privind securitatea și sănătatea în muncă, în special comunicarea Comisiei din 10 ianuarie 2017 intitulată „Condiții de muncă mai sigure și mai sănătoase pentru toți – Modernizarea legislației și a politicii Uniunii Europene în materie de securitate și sănătate în muncă” (COM(2017)0012) și Directiva 2004/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind protecția lucrătorilor împotriva riscurilor legate de expunerea la agenți cancerigeni sau mutageni la locul de muncă ⁽⁵⁾,
- având în vedere comunicarea Comisiei din 14 octombrie 2020 privind o strategie a UE de reducere a emisiilor de metan (COM(2020)0663),
- având în vedere Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării) ⁽⁶⁾,
- având în vedere comunicarea Comisiei din 14 octombrie 2020 intitulată „Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice – Către un mediu fără substanțe toxice” (COM(2020)0667) și rezoluția Parlamentului European din 10 iulie 2020 referitoare la Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice ⁽⁷⁾,
- având în vedere rezoluția sa din 13 martie 2019 referitoare la o Europă care protejează: aer curat pentru toți ⁽⁸⁾,
- având în vedere rezoluția sa din 28 noiembrie 2019 referitoare la urgența climatică și de mediu ⁽⁹⁾,
- având în vedere avizul prospectiv al Comitetului Regiunilor din 2 iulie 2020 intitulat „Viitorul politicii UE în domeniul aerului curat, în contextul obiectivului de reducere la zero a poluării” ⁽¹⁰⁾,
- având în vedere raportul special nr. 23/2018 al Curții de Conturi Europene din 11 septembrie 2018 intitulat „Poluarea atmosferică: sănătatea noastră nu este încă protejată în mod suficient”,
- având în vedere raportul nr. 9/2020 al Agenției Europene de Mediu (AEM) din 23 noiembrie 2020 intitulat „Calitatea aerului în Europa – raportul pe 2020”,
- având în vedere evaluarea punerii în aplicare la nivel european din 18 ianuarie 2021 a Serviciului de Cercetare al Parlamentului European intitulată „EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation” (Politica UE privind calitatea aerului: punerea în aplicare a anumitor texte legislative) și anexa I la aceasta, intitulată „Mapping and assessing local policies on air quality. What air quality policy lessons could be learnt from the COVID-19 lockdown?” (Cartografierea și evaluarea politicilor locale privind calitatea aerului. Ce învățăminte ar putea fi desprinse în acest sens din măsurile de izolare impuse în contextul pandemiei de COVID-19?),
- având în vedere studiul Departamentului tematic pentru politici economice, științifice și privind calitatea vieții din ianuarie 2021 intitulat „Air Pollution and COVID-19” (Poluarea aerului și COVID-19),
- având în vedere studiul Departamentului tematic pentru politici economice, științifice și privind calitatea vieții destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară din 18 martie 2019 intitulat „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” (Puncte de prelevare pentru calitatea aerului – reprezentativitatea și comparabilitatea măsurătorilor în conformitate cu Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa),
- având în vedere Rezoluția Organizației Mondiale a Sănătății (OMS) din 26 mai 2015 intitulată „Health and the environment: addressing the health impact of air pollution” (Sănătatea și mediul: abordarea impactului pe care poluarea aerului îl are asupra sănătății),
- având în vedere articolul 54 din Regulamentul său de procedură, precum și articolul 1 alineatul (1) litera (e) și anexa 3 din Decizia Conferinței președinților din 12 decembrie 2002 privind procedura de autorizare a rapoartelor din proprie inițiativă,

⁽⁵⁾ JO L 158, 30.4.2004, p. 50.

⁽⁶⁾ JO L 334, 17.12.2010, p. 17.

⁽⁷⁾ Texte adoptate, P9_TA(2020)0201.

⁽⁸⁾ JO C 23, 21.1.2021, p. 23.

⁽⁹⁾ Texte adoptate, P9_TA(2019)0078.

⁽¹⁰⁾ JO C 324, 1.10.2020, p. 35.

25 martie 2021

- având în vedere avizul Comisiei pentru transport și turism,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (A9-0037/2021),
- A. întrucât aerul curat este esențial pentru sănătatea umană și calitatea vieții, precum și pentru mediu și a fost identificat ca o prioritate în materie de sănătate la nivel mondial în cadrul obiectivelor de dezvoltare durabilă;
- B. întrucât poluarea atmosferică are un caracter transfrontalier și întrucât există un schimb semnificativ de poluanți atmosferici între statele membre, precum și între UE și țările terțe, astfel cum se menționează în cea de-a doua evaluare prospectivă privind aerul curat; întrucât, în multe cazuri, efectele dăunătoare ale calității slabe a aerului au devenit o problemă locală pentru statele membre, care nu pot lua nicio măsură cu privire la sursele de emisii din afara teritoriului lor;
- C. întrucât poluarea atmosferică este singurul cel mai mare risc pentru sănătatea mediului din Europa⁽¹¹⁾, afectând regiunile, grupurile socioeconomice și grupurile de vârstă în mod inegal și provocând, conform celor mai recente estimări ale AEM privind efectele asupra sănătății care pot fi atribuite expunerii la poluarea atmosferică, aproape 400 000 de decese premature pe an; întrucât, în 2018, concentrațiile de particule în suspensie (PM_{2,5}) au fost responsabile de aproximativ 379 000 de decese premature în UE-28 cauzate de o expunere îndelungată; întrucât se estimează că expunerea la concentrațiile de NO₂ și O₃ a cauzat în UE în 2018 aproximativ 54 000 și, respectiv, 19 400 de decese premature⁽¹²⁾;
- D. întrucât poluarea aerului este legată de boli respiratorii și cardiovasculare, de accidente vasculare cerebrale și de cancer, studiile recente asociindu-le, de asemenea, cu efecte adverse asupra fertilității, sarcinii și nou-născuților, precum și cu demența⁽¹³⁾, modificările structurale ale creierului la copii, boala Alzheimer, inflamația sistemică și tulburările cognitive⁽¹⁴⁾ și mortalitatea legată de diabet⁽¹⁵⁾; întrucât numărul total de decese premature cauzate de poluarea atmosferică a scăzut cu peste 50 % din 1990⁽¹⁶⁾;
- E. întrucât există dovezi că expunerea la poluarea atmosferică ar putea afecta starea de sănătate a persoanelor infectate cu COVID-19, în principal din cauza deteriorării sistemului respirator și imunitar și a exprimării proteinelor care permit virusului să intre în celule⁽¹⁷⁾;
- F. întrucât, potrivit celei de a doua evaluări prospective privind aerul curat a Comisiei, este probabil ca numărul anual de decese premature cauzate de poluarea atmosferică să scadă cu aproximativ 55 % până în 2030, comparativ cu 2005, dacă statele membre pun în aplicare toate măsurile prevăzute în legislația UE în vigoare care reglementează sursele de poluare atmosferică;

⁽¹¹⁾ Organizația Mondială a Sănătății „Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease”, Organizația Mondială a Sănătății, Geneva, 2016.

⁽¹²⁾ Raportul nr. 9/2020 al AEM din 23 noiembrie 2020 intitulat „Air Quality in Europe – 2020 report”.

⁽¹³⁾ Chen, H. et al., „Living near major roads and the incidence of dementia, Parkinson’s disease, and multiple sclerosis: a population based cohort study”, *The Lancet*, Vol. 389, Nr. 10070, Elsevier Ltd., 2017, pp. 718–726.

⁽¹⁴⁾ Guxens, M. et al., „Air Pollution Exposure During Fetal Life, Brain Morphology, and Cognitive Function in School-Age Children”, *Biological Psychiatry*, Vol. 84, Nr. 4, Elsevier Inc., 2018, pp. 295–303.

⁽¹⁵⁾ Lim, C. C. et al., „Association between long-term exposure to ambient air pollution and diabetes mortality”, *US Environmental Research*, Vol. 165, Elsevier Inc., 2018, pp. 330–336.

⁽¹⁶⁾ AEM, *Air pollution: how it affects our health*, AEM, Copenhaga, 2020, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/health-impacts-of-air-pollution>

⁽¹⁷⁾ Studiul Departamentului tematic pentru politici economice, științifice și privind calitatea vieții din ianuarie 2021 intitulat „Air Pollution and COVID-19. Including elements of air pollution in rural areas, indoor air pollution, vulnerability and resilience aspects of our society against respiratory disease, social inequality stemming from air pollution”.

25 martie 2021

- G. întrucât populațiile urbane sunt cele mai expuse poluării aerului și întrucât, la nivel mondial, doar o persoană din zece locuiește într-un oraș care respectă orientările OMS privind calitatea aerului⁽¹⁸⁾; întrucât, în prezent, 75 % din populația UE trăiește în zone urbane și periurbane⁽¹⁹⁾;
- H. întrucât 98 % din populația urbană a UE este expusă unor niveluri de ozon care depășesc orientările OMS; întrucât 77 % din populația urbană a UE-28 este expusă unor niveluri de $PM_{2,5}$ care depășesc orientările OMS⁽²⁰⁾;
- I. întrucât revista *Lancet Planetary Health Journal* a publicat, la 19 ianuarie 2021, un studiu privind evaluarea impactului poluării atmosferice asupra mortalității în aproape o mie de orașe din Europa⁽²¹⁾; întrucât s-a constatat că primele 10 orașe cu cea mai scăzută rată a mortalității din cauza poluării cu NO_2 și $PM_{2,5}$ se găsesc în principal în nordul Europei; întrucât provocările legate de calitatea aerului variază foarte mult de la un loc la altul și întrucât principalele cauze ale poluării atmosferice merg de la sistemele de încălzire până la transport; întrucât, în pofida creșterii economice, există o tendință generală de îmbunătățire a calității aerului, comparativ cu 1990;
- J. întrucât poluarea atmosferică are costuri umane și economice semnificative, cum ar fi reducerea speranței de viață, creșterea costurilor medicale, scăderea productivității muncii, degradarea ecosistemelor, și cauzează pierderea biodiversității și schimbări climatice; întrucât costul poluării aerului pentru societate, sănătate și activități economice în Europa se situează între 330 și 940 miliarde EUR pe an, dar întrucât costul tuturor măsurilor care au ca rezultat îmbunătățirea calității aerului este de 70-80 miliarde EUR pe an⁽²²⁾; întrucât costul lipsei de acțiune, inclusiv impactul negativ al poluării atmosferice asupra sănătății cetățenilor, asupra economiei și asupra societății, depășește cu mult costul acțiunii, deși implică diferite măsuri de politică; întrucât, potrivit estimărilor Comisiei, punerea în aplicare integrală a legislației UE în vigoare privind aerul curat ar putea duce la beneficii nete de până la 42 miliarde EUR pe an până în 2030, în special ca urmare a ratelor mai scăzute ale mortalității și morbidității⁽²³⁾;
- K. întrucât, în perioada 1990-2018, UE a înregistrat reduceri ale emisiilor tuturor poluanților atmosferici; întrucât cea mai mare scădere a fost raportată pentru oxizii de sulf (SO_x), care au scăzut cu 90 %, urmați de compușii organici volatili nemetanici (COV_{nm}) și oxizii de azot (NO_x), care au scăzut cu aproximativ 60 % și, respectiv, 55 %; întrucât emisiile de particule fine în suspensie ($PM_{2,5}$) au scăzut cu aproape jumătate din 1990, iar emisiile de amoniac (NH₃) cu aproximativ un sfert⁽²⁴⁾; întrucât emisiile de NH₃ au stagnat din 2010;
- L. întrucât, potrivit celor mai recente date disponibile din 2018, 10 state membre trebuiau să își reducă emisiile de NH₃ cu până la 10 % în mai puțin de doi ani, iar șase și cinci state membre au trebuit să își reducă emisiile de $PM_{2,5}$ și, respectiv, NO_x cu până la 30 % sau mai mult pentru a respecta plafoanele pentru 2020 prevăzute în Directiva PNE⁽²⁵⁾;

⁽¹⁸⁾ Organizația Mondială a Sănătății, *Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease*, Organizația Mondială a Sănătății, Geneva, 2016.

⁽¹⁹⁾ Publicația statistică Eurostat din 7 septembrie 2016 intitulată „Urban Europe – Statistics on cities, towns and suburbs”.

⁽²⁰⁾ Raportul nr. 9/2020 al Agenției Europene de Mediu (AEM) din 23 noiembrie 2020 intitulat „Air Quality in Europe – 2020 report”.

⁽²¹⁾ Khomenko, S. et al., „Premature mortality due to air pollution in European cities: a health impact assessment”, *The Lancet Planetary Health*, Elsevier Inc., 2021.

⁽²²⁾ Evaluarea punerii în aplicare la nivel european din 18 ianuarie 2021 a Serviciului de Cercetare al Parlamentului European intitulată „EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation”, p. 26.

⁽²³⁾ Amann, M. et al., *Support to the development of the Second Clean Air Outlook – Specific Contract 6 under Framework Contract ENV. C.3/FRA/2017/0012 (Final Report)*, Comisia Europeană, Bruxelles, 2020.

⁽²⁴⁾ Eurostat, *Air pollution statistics – emission inventories*, Eurostat, Luxemburg, 2020, www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_pollution_statistics_-_emission_inventories&oldid=403107

⁽²⁵⁾ COM(2021)0003.

25 martie 2021

- M. întrucât poluarea atmosferică duce la degradarea mediului și are efecte negative semnificative asupra ecosistemelor naturale și a biodiversității — inclusiv eutrofizarea, acidificarea și daunele provocate vegetației de nivelul de ozon troposferic, calitatea apei și a solului și serviciile ecosistemice pe care le sprijină acestea –, precum și asupra climei, și poate afecta mediul construit și patrimoniul cultural; întrucât poluanții atmosferici care cauzează în prezent cele mai multe daune ecosistemelor sunt O_3 , NH_3 și NO_x ; întrucât poluarea atmosferică este în prezent responsabilă de faptul că aproximativ două treimi din ecosistemul din UE este expus la eutrofizare;
- N. întrucât depunerile de compuși azotați, emiși în aer sub formă de NO_x și NH_3 , pot cauza eutrofizare, adică alimentarea excesivă cu nutrienți; întrucât atât compușii de sulf, cât și cei de azot au efecte acidifiante; întrucât atât eutrofizarea, cât și acidificarea pot afecta ecosistemele terestre și acvatice și pot duce la schimbări la nivelul diversității speciilor și la invazii ale unor specii noi; întrucât acidificarea poate duce, de asemenea, la o mobilizare sporită a metalelor toxice în apă sau în soluri, ceea ce crește riscul de absorbție în lanțul alimentar;
- O. întrucât nivelurile ridicate de O_3 dăunează celulelor vegetale, afectând reproducerea și creșterea plantelor și reducând astfel randamentul culturilor agricole, creșterea pădurilor și biodiversitatea; întrucât schimbarea condițiilor climatice și creșterea emisiilor de dioxid de carbon (CO_2) și de alți poluanți, cum ar fi azotul reactiv, modifică reacțiile vegetației la O_3 ; întrucât acești modificatori influențează cantitatea de O_3 absorbită de frunze, modificând astfel amploarea efectelor asupra creșterii plantelor, randamentului culturilor și serviciilor ecosistemice ⁽²⁶⁾;
- P. întrucât poluanții metalici toxici, cum ar fi plumbul (Pb), mercurul (Hg) și cadmiul (Cd), pot cauza efecte nocive nu numai oamenilor, ci și plantelor și animalelor, și întrucât, deși concentrațiile lor atmosferice pot fi scăzute, contribuie la depunerea și acumularea de metale toxice în soluri, sedimente și organisme; întrucât, pe lângă toxicitatea lor pentru mediu, metalele toxice și compușii organici persistenti tind să se bioacumuleze la animale și plante și să se bioamplifice, ceea ce înseamnă că concentrațiile din țesuturile organismelor cresc odată cu nivelul din lanțul alimentar;
- Q. întrucât s-a înregistrat o reducere semnificativă a tuturor poluanților atmosferici în transportul rutier, în pofida creșterii în comparație cu 1990 a transportului de pasageri și de mărfuri; întrucât transportul rutier este în continuare principalul factor care contribuie la emisiile de NO_x (reprezentând 39 % din totalul emisiilor de NO_x din UE) și este al doilea cel mai mare factor care contribuie la emisiile de negru de fum (26 %) și de plumb (16 %) din UE; întrucât acesta este principala sursă de poluare a aerului în zonele urbane din cauza emisiilor provenite de la vehicule (emisiile generate de gazele de eșapament ale vehiculelor cu motor), precum și a uzurii frânelor și pneurilor (emisiile care nu au legătură cu emisiile generate de gazele de eșapament ale vehiculelor cu motor); întrucât vehiculele cu motor diesel sunt responsabile de aproximativ 75 % din costurile totale ale poluării atmosferice legate de transportul rutier în Europa ⁽²⁷⁾;
- R. întrucât, după cum subliniază AEM, agricultura este a treia sursă de emisii primare de PM_{10} în UE; întrucât emisiile de NH_3 din agricultură contribuie la episoadele de concentrații mari de particule în suspensie înregistrate în Europa în fiecare primăvară și duc la efecte negative atât pe termen scurt, cât și pe termen lung asupra sănătății ⁽²⁸⁾; întrucât emisiile de metan din agricultură sunt un precursor important al ozonului troposferic, care are efecte adverse asupra sănătății umane;

⁽²⁶⁾ Biroul regional pentru Europa al OMS din Copenhaga, „Air Quality Guidelines for Europe”, *European Series*, vol. 2, Organizația Mondială a Sănătății, Geneva, 2000.

⁽²⁷⁾ Raportul nr. 9/2020 al Agenției Europene de Mediu (AEM) din 23 noiembrie 2020 intitulat „Air Quality in Europe — 2020 report”.

⁽²⁸⁾ Evaluarea indicatorilor de către AEM din 23 februarie 2018 intitulată „Emissions of primary $PM_{2.5}$ and PM_{10} particulate matter”

25 martie 2021

- S. întrucât sectorul producției și distribuției de energie este responsabil de mai mult de jumătate din emisiile de SO_x ⁽²⁹⁾ și o cincime din emisiile de NO_x ⁽³⁰⁾ în cele 33 de țări membre ale SEE;
- T. întrucât instalațiile pe bază de cărbune și lignit contribuie în mod semnificativ la emisiile de mercur din UE și întrucât 62 % din emisiile de mercur generate de industria UE provin de la centralele electrice pe bază de cărbune ⁽³¹⁾; întrucât mercurul este o neurotoxină periculoasă, care afectează sistemul nervos chiar și la niveluri relativ scăzute de expunere;
- U. întrucât, în 2005, în mările din jurul Europei (Marea Baltică, Marea Nordului, partea de nord-est a Atlanticului, Marea Mediterană și Marea Neagră), emisiile de dioxid de sulf (SO₂) generate de transportul maritim internațional au fost estimate la 1,7 milioane de tone pe an, emisiile de NO₂ la 2,8 milioane de tone, iar cele de PM_{2,5} la 195 000 de tone ⁽³²⁾; întrucât un studiu științific comandat de Comisie a concluzionat că, în absența unor măsuri suplimentare, este probabil ca emisiile de NO_x generate de transportul maritim să ajungă într-un deceniu la nivelul emisiilor de NO_x de pe uscat ⁽³³⁾;
- V. întrucât, deși cadrul de politică al UE privind calitatea aerului exterior este bine structurat, legislația UE privind calitatea aerului interior este fragmentată; întrucât ar putea fi necesară o abordare politică mai holistică a UE în ceea ce privește poluarea aerului, care să garanteze că legislațiile privind calitatea aerului înconjurător, sănătatea, siguranța la locul de muncă, substanțele chimice și clădirile sunt pe deplin coerente și se consolidează reciproc, în special pentru a asigura siguranța lucrătorilor și a publicului larg în relație cu substanțele periculoase din produsele de consum;
- W. întrucât 13 din cele 18 proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor aflate în curs de desfășurare împotriva a 18 state membre au fost inițiate din cauza emisiilor de PM₁₀ peste valorile-limită ale UE, 11 din cauza emisiilor de NO₂ și una din cauza emisiilor de SO₂, în timp ce alte șase proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor sunt deschise din cauza nepunerii în aplicare a cerințelor de monitorizare; întrucât valorile-limită pentru PM₁₀ și SO₂ ar fi trebuit respectate din 2005;
- X. întrucât, pentru 2019, 17 state membre au raportat depășiri ale normelor UE privind calitatea aerului pentru NO₂, 14 state membre au raportat depășiri pentru PM₁₀, 4 au raportat depășiri pentru PM_{2,5} și 1 pentru SO₂;
- Y. întrucât situația actuală impune ca țările să primească mai mult sprijin (sprijin și orientări tehnologice, logistice și financiare) pentru a îmbunătăți punerea în aplicare a legislației existente;
- Z. întrucât, într-o decizie recentă, un tribunal districtual a dispus că guvernul Regiunii Bruxelles, unde își au sediul instituțiile UE, este obligat prin lege ca, în termen de șase luni, să amplaseze sisteme de măsurare a calității aerului pe drumurile cele mai aglomerate, cum ar fi „Rue de la Loi”, care trebuie să măsoare concentrația de NO₂, de particule grosiere de materie (PM₁₀) și de particule fine de materie (PM_{2,5});
- AA. întrucât majoritatea populației UE consideră că acțiunile publice de promovare a unei calități bune a aerului sunt insuficiente și întrucât peste 70 % din populația UE se așteaptă ca UE să propună măsuri suplimentare ⁽³⁴⁾; întrucât îmbunătățirea calității aerului este legată și de schimbări la nivelul mentalității societății, care nu pot fi realizate cu ușurință prin modificări legislative, ci mai degrabă prin campanii de sensibilizare referitoare la beneficiile politicilor privind aerul curat,

⁽²⁹⁾ Vizualizarea datelor de către AEM din 18 iunie 2015 intitulată „Sector share of sulphur oxides emissions”: https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-sulphur-oxides-emissions#tab-chart_1

⁽³⁰⁾ Vizualizarea datelor de către AEM din 18 iunie 2015 intitulată „Sector share of nitrogen oxides emissions”: https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-nitrogen-oxides-emissions#tab-chart_1

⁽³¹⁾ Raportul AEM din 19 septembrie 2018 intitulat „Mercury in Europe’s environment. A priority for European and global action”.

⁽³²⁾ Camppling, P. et al., *Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas*, Institutul flamand de cercetare tehnologică NV, Mol, 2013.

⁽³³⁾ Cofala, J. et al., *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*, Institutul internațional pentru analiza sistemelor aplicate, Laxenburg, 2018.

⁽³⁴⁾ (SWD(2019)0427).

25 martie 2021

Un instrument parțial eficace care trebuie îmbunătățit

1. recunoaște că cei trei piloni ai politicii UE pentru un aer curat au reușit să determine o scădere a emisiilor și a concentrațiilor majorității poluanților atmosferici în Europa; subliniază că, deși directivele UE privind calitatea aerului înconjurător au fost eficace în stabilirea unor standarde comune ale UE de calitate a aerului și în facilitarea schimbului de informații privind calitatea aerului, ele nu au fost decât parțial eficace în reducerea poluării atmosferice și limitarea efectelor negative ale acesteia asupra sănătății, calității vieții și mediului; atrage atenția asupra faptului că un număr mare de state membre nu respectă încă standardele actuale de calitate a aerului și nu au luat suficiente măsuri pentru a îmbunătăți calitatea aerului și pentru a menține depășirile la valori minime, chiar și după inițierea de către Comisie a procedurilor de constatare a neîndeplinirii obligațiilor și emiterea de ordine judecătorești prin care se solicită respectarea directivelor privind calitatea aerului înconjurător;
2. subliniază că pe cea mai mare parte a teritoriului european s-a înregistrat o creștere a numărului de patologii legate de poluarea atmosferică, cum ar fi astmul, bolile neurotoxice și bolile cauzate de perturbatorii endocrini, ceea ce justifică nu numai aplicarea integrală a legislației europene, ci și proceduri rapide și eficace de constatare a neîndeplinirii obligațiilor de către Comisie în caz de nerespectare a legislației de către statele membre;
3. recunoaște că poluarea atmosferică nu are frontiere și că există un schimb semnificativ de poluanți atmosferici între statele membre, precum și între UE și țările terțe, astfel cum se menționează în cea de a doua evaluare prospectivă privind aerul curat; subliniază că statele membre nu pot să ia măsuri cu privire la sursele de emisii din afara teritoriului lor; încurajează Comisia să țină seama de natura complexă a poluării aerului (de exemplu, formarea de particule în suspensie secundare, transferul poluării atmosferice la nivel mondial și la nivelul UE) atunci când elaborează o nouă politică privind calitatea aerului, pentru a asigura o abordare integrată și holistică;
4. constată că directivele privind calitatea aerului înconjurător se bazează pe standarde de calitate a aerului cu o vechime de 15-20 de ani și că unele dintre acestea sunt mult mai puțin stricte decât actualele orientări ale OMS și nivelurile de referință estimate pe baza riscului excesiv de cancer pe durata vieții și nivelurile sugerate de cele mai recente dovezi științifice privind impactul asupra sănătății umane și a mediului; salută angajamentul asumat în cadrul Pactului verde european de a revizui standardele de calitate a aerului și invită Comisia să alinieze valorile PM_{10} , $PM_{2,5}$, SO_2 și O_3 la orientările OMS și valorile benzenului (C_6H_6) și benzo(a)pirenului (BaP) la nivelurile de referință ale OMS, prin intermediul unor modificări legislative ale directivelor privind calitatea aerului înconjurător, după realizarea unei evaluări cuprinzătoare a impactului asupra sănătății, mediului, societății și aspectelor economice; insistă asupra faptului că orientările OMS sunt în curs de revizuire și că publicarea acestora este iminentă; subliniază necesitatea de a actualiza standardele UE privind calitatea aerului de îndată ce devin disponibile noile orientări ale OMS și de a include o obligație de revizuire periodică a standardelor pe baza celor mai recente dovezi științifice și tehnice pentru a le alinia la orientările actualizate periodic ale OMS; invită Comisia să ia în considerare și cele mai recente cantități critice pentru protecția ecosistemelor, stabilite de Convenția privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi;
5. subliniază că, conform datelor colectate de Agenția Europeană de Mediu și în pofida reducerii emisiilor de PM_{10} , cea mai mare parte a populației urbane din țările europene monitorizate între 2000 și 2015 este expusă unor concentrații care depășesc valoarea orientativă anuală recomandată în orientările OMS; solicită Comisiei să propună acte legislative acolo unde există lacune juridice, analizând totodată beneficiile conexe pentru alte dimensiuni ale poluării, de exemplu zgomotul; solicită Comisiei să analizeze consecințele poluării aerului interior și posibilele căi de atac legislative pentru toate sursele relevante de poluare a aerului interior;
6. recomandă ca standardele revizuite de calitate a aerului și cerințele de monitorizare revizuite să acopere, după caz, pe baza unei evaluări a celor mai recente dovezi științifice, și alți poluanți nereglementați cu efecte negative demonstrate asupra sănătății și mediului în UE, cum ar fi particulele ultrafine, negrul de fum, mercurul și amoniacul; subliniază ambiția UE de a fi liderul tranziției către o planetă sănătoasă și reamintește că, pentru a deveni un lider mondial, UE ar trebui să conducă prin puterea exemplului adoptând și aplicând, printre altele, standarde ambițioase de calitate pentru toți poluanții atmosferici;
7. observă că marea majoritate a procedurilor de constatare a neîndeplinirii obligațiilor lansate de Comisie până în prezent se referă la depășiri ale valorilor-limită, ceea ce arată că valorile-limită au fost cele mai verificabile elemente ale Directivei privind calitatea aerului înconjurător; invită Comisia să propună înlocuirea actualelor valori-țintă (O_3 , As, Cd, Ni și BaP) cu valori-limită; subliniază că standardele anuale permit ca vârfurile de concentrații ale poluanților să rămână neobservate, în special în cazul $PM_{2,5}$;
8. invită Comisia să stabilească o listă de supraveghere a substanțelor sau a compușilor care creează motive de îngrijorare pentru public sau pentru comunitatea științifică din motive de sănătate („listă de supraveghere”), cum ar fi microplasticele, pentru a permite monitorizarea noilor cunoștințe privind relevanța pentru sănătatea umană a acestor compuși și substanțe emergente, precum și stabilirea celor mai adecvate abordări și metodologii de monitorizare;

25 martie 2021

Măsurarea poluării transfrontaliere

9. subliniază necesitatea de a garanta că statele membre măsoară calitatea aerului în locurile și la sursele de emisii adecvate, pentru a evita subestimarea sau supraestimarea poluării aerului și pentru a obține rezultate reprezentative; invită statele membre să își îmbunătățească rețelele de monitorizare, să consolideze cunoștințele privind nivelurile de poluanți de pe teritoriul lor și să evalueze nivelul rețelei lor de monitorizare a calității aerului în vederea identificării situațiilor cronice și episodice de poluare atmosferică, precum și să acționeze în vederea soluționării acestora; invită Comisia să pună în aplicare obligațiile prevăzute în directivă în această privință și să se asigure că punctele de prelevare sunt comparabile și reprezentative pentru o anumită zonă, inclusiv prin acordarea de sprijin imediat statelor membre pentru crearea unei combinații de puncte fixe de monitorizare și modelare, însoțite opțional de puncte de prelevare pasive, pentru a garanta rezultate reprezentative și pentru a evita deficiențele sistemice, precum și prin formarea și angajarea de experți și prin asigurarea unei precizii mai mari în ceea ce privește inspecția, controlul și monitorizarea, precum și crearea unei platforme pentru schimbul de bune practici; subliniază necesitatea de a forma în permanență noi experți, inclusiv de a recalifica persoane care au lucrat în alte sectoare și care doresc să devină active în acest domeniu, precum și tinerii șomeri; subliniază că faptul că statele membre pot alege punctele de monitorizare de la care transmit date către AEM poate conduce, de asemenea, la o posibilă subestimare a concentrațiilor de poluanți atmosferici;

10. ia act de faptul că statele membre au stabilit o rețea de monitorizare a calității aerului bazată pe criterii comune definite de directivele privind calitatea aerului înconjurător, care cuprinde peste 4 000 de stații de monitorizare și 16 000 de puncte de prelevare; subliniază că dispozițiile privind amplasarea sitului implică criterii multiple și oferă un grad de flexibilitate care poate îngreuna verificarea și care conduce adesea la situații în care rețelele de monitorizare din orașe nu furnizează informații cu privire la locurile în care se înregistrează cele mai mari concentrații de poluanți atmosferici, creând riscul ca depășirile valorilor-limită să nu fie observate; îndeamnă Comisia să ofere statelor membre, fără întârziere, orientări privind modul de înființare a rețelelor lor de monitorizare, prin intermediul unui act de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 28 din Directiva 2008/50/CE; invită Comisia ca, în cadrul propunerilor de revizuire a directivei privind calitatea aerului înconjurător, să revizuiască și să stabilească noi norme obligatorii pentru amplasarea stațiilor de monitorizare și a punctelor de prelevare, cum ar fi posibilitatea Comisiei de a solicita amplasarea unor puncte suplimentare de monitorizare acolo unde este necesar pentru a asigura o mai bună măsurare a poluării atmosferice sau stabilirea unui număr minim de stații de măsurare pe tip de sursă de emisii (transport, industrie, agricultură sau locuințe);

11. consideră că o rețea mai eficientă de monitorizare a calității aerului trebuie, de asemenea, să fie în măsură să măsoare impactul surselor majore de poluare asupra standardelor de calitate a aerului din satele și ecosistemele protejate din vecinătate și să furnizeze mai multe informații cu privire la gama de poluanți evaluați;

12. îndeamnă Comisia să prezinte măsuri de sprijinire a statelor membre să investească în consolidarea rețelelor de monitorizare prin construirea de stații de monitorizare și prin formarea și angajarea de specialiști și analiști și să ofere sprijin pentru o supraveghere, un control și o monitorizare mai riguroase;

13. propune introducerea unei combinații de puncte fixe de monitorizare și modelare însoțită opțional de prelevarea pasivă, dat fiind că variabilitatea ridicată a poluanților atmosferici este dificil de măsurat prin puncte de monitorizare fixe; subliniază că modelarea calității aerului poate completa prelevarea; subliniază, prin urmare, că directivele privind calitatea aerului înconjurător ar trebui să includă modelarea calității aerului într-un mod mai clar (cu o rezoluție spațială adecvată) în procesul de evaluare a calității aerului; subliniază importanța datelor în timp real pentru calitatea aerului; accentuează că Comisia ar trebui să ia întotdeauna în considerare cele mai recente sisteme, norme și standarde tehnice de măsurare;

14. evidențiază că, deși directivele privind calitatea aerului înconjurător includ unele dispoziții privind reducerea emisiilor în zonele în care populația suferă cel mai mult de pe urma poluării aerului sau în care concentrațiile înregistrează cele mai ridicate valori, sunt necesare orientări suplimentare din partea Comisiei privind macro-scalarea punctelor de prelevare pentru a consolida punerea în aplicare a acestor dispoziții specifice; ia act de faptul că grupurile socioeconomice mai defavorizate sunt mai expuse poluării aerului, având în vedere că, cel mai probabil, acestea locuiesc aproape de surse de poluare puternică, atât în exterior, cum ar fi zonele de trafic și industriale, cât și în interior, cum ar fi arderea combustibililor solizi de calitate inferioară pentru încălzirea locuințelor; subliniază, în acest sens, că este necesar ca dreptul UE să țină seama în mod adecvat și mai bine de expunerea umană la poluarea atmosferică și îndeamnă Comisia să includă noi indicatori în indicii de calitate a aerului, cum ar fi densitatea populației în jurul stațiilor de monitorizare și al punctelor de prelevare, pentru a stabili criterii referitoare la „expunerea generală a populației” și dispoziții privind reprezentativitatea punctelor de monitorizare, precum și să împărtășească cele mai bune practici existente în acest sens, cum ar fi stabilirea unor zone

25 martie 2021

prioritare pentru îmbunătățirea calității aerului; subliniază, cu toate acestea, că aceste noi criterii ar trebui să vină în completarea valorilor-limită, și nu să le înlocuiască, dat fiind că acestea s-au dovedit a fi standardele cele mai aplicabile până în prezent și că aceleași standarde de calitate a aerului trebuie să se aplice în întreaga Europă;

Învățămintele desprinse în urma crizei provocate de pandemia de COVID-19

15. subliniază că pandemia de COVID-19 constituie un exemplu al legăturii indisolubile dintre sănătatea umană și sănătatea ecosistemelor; subliniază că este necesar să se țină cont de lecțiile învățate cu privire la poluarea aerului în urma pandemiei de COVID-19 în momentul elaborării de noi politici;

16. constată că măsurile de izolare pentru a controla răspândirea pandemiei au condus la o reducere temporară drastică a traficului și a activității industriale și, în consecință, au determinat o scădere fără precedent a emisiilor și a poluării aerului la scară continentală, concentrațiile de poluanți situându-se cu mult sub limitele legale și recomandările OMS, demonstrând astfel în mod clar impactul activităților umane asupra mediului; propune ca toate măsurile să fie analizate pentru a înțelege impactul acestora; constată cu regret că expunerea continuă și pe termen lung la poluarea aerului ar putea agrava impactul bolilor respiratorii, cum ar fi COVID-19; este preocupat de riscul ca poluarea să revină la nivelurile anterioare sau, mai grav, la niveluri chiar mai ridicate și avertizează cu privire la amânarea sau anularea măsurilor locale care vizează reducerea poluării aerului; subliniază faptul că reducerea substanțială a poluării atmosferice pe termen lung ar avea beneficii importante pentru sănătatea umană, precum și pentru agricultură și ecosistemele naturale; subliniază că planul de redresare al UE trebuie să acorde prioritate combaterii poluării aerului și că niște cerințe obligatorii în materie de calitate a aerului la nivelul UE, aplicate eficient, sunt esențiale pentru a garanta sănătatea cetățenilor și pentru a crește reziliența acestora în fața viitoarelor amenințări la adresa sănătății; îndeamnă statele membre să dea dovadă de mai multă ambiție în politicile lor privind aerul curat, inclusiv prin utilizarea specifică a finanțării din Mecanismul de redresare și reziliență al UE;

17. constată că criza provocată de pandemia de COVID-19 a arătat că reducerea traficului motorizat și modificarea modelelor de mobilitate reprezintă un instrument eficace de reducere a poluării aerului în orașe; consideră, prin urmare, că ar trebui promovate bunele practici, cum ar fi cumpărăturile în magazinele de proximitate, munca voluntară de la distanță, administrarea electronică sau programul de lucru eșalonat;

Promovarea unor politici locale de succes privind calitatea aerului

18. atrage atenția asupra faptului că tendințele clare de scădere a poluării atmosferice pot fi observate în principal acolo unde politicile sunt puse în aplicare în combinație și, prin urmare, pentru succesul acestora, este fundamentală o abordare coerentă în întreaga UE în ceea ce privește elaborarea și punerea în aplicare a politicilor locale; subliniază că realizarea coerenței politicilor necesită, de asemenea, cooperarea între diferitele autorități și invită Comisia și statele membre să colaboreze îndeaproape cu autoritățile naționale, regionale și locale în acest sens; invită statele membre să elaboreze strategii coerente și pe termen lung pentru un aer mai curat; invită Comisia să stabilească noi dispoziții legale în directivele privind calitatea aerului înconjurător pentru a împiedica anularea politicilor și măsurilor locale care s-au dovedit eficiente în îmbunătățirea calității aerului, fără o analiză sau o evaluare aprofundată;

19. salută verificarea adecvării directivelor privind calitatea aerului înconjurător, realizată de Comisie și publicată în 2019; invită Comisia să exploreze modalități de cooperare rapidă și mai eficientă cu autoritățile naționale, regionale și locale pentru a promova respectarea legislației privind calitatea aerului, inclusiv prin finanțare din partea UE; invită Comisia să ofere asistență tehnică și competențe de specialitate autorităților naționale, regionale și locale care se confruntă cu dificultăți în aplicarea și asigurarea respectării legislației privind calitatea aerului;

20. încurajează statele membre și autoritățile locale și regionale să elaboreze și să implementeze planuri de mobilitate urbană sustenabilă strategice și bazate pe dovezi, vizând o planificare coordonată a politicilor, stimulentei și subvențiilor care vizează diferitele sectoare și moduri de transport, precum și investițiile în transportul public sustenabil și accesibil, măsurile de reînnoire a parcului de vehicule existent, investițiile în tehnologii legate de moduri de transport curate și de mobilitatea ca serviciu, precum și infrastructura pentru o mobilitate activă, partajată și cu emisii zero, zone cu emisii scăzute de dioxid de carbon, sisteme de încărcare a vehiculelor și măsuri legate de cerere menite să sensibilizeze publicul și să intensifice activitățile de comunicare privind rolul UE în combaterea poluării aerului;

25 martie 2021

21. subliniază că este necesar ca orașele să fie mai salubre și să se pună în aplicare reduceri substanțiale ale nivelurilor de poluare atmosferică; invită autoritățile locale să elaboreze planuri urbane sustenabile care să includă măsuri precum crearea de zone verzi, zone pietonale și fără mașini în centrele urbane și promovarea mersului pe jos și a ciclismului, utilizarea unor mijloace de transport public accesibile, a unor soluții de mobilitate sustenabile și partajate, asigurând, în același timp, coexistența acestora cu transportul motorizat; subliniază că modurile de deplasare active, cum ar fi ciclismul și mersul pe jos pot fi încurajate prin trotuare și piste pentru biciclete largi, bine întreținute și neobstrucționate, punând accentul pe străzile centrale de navetă și integrându-le în rețelele de drumuri existente, fiind totodată separate în siguranță de benzile de circulație auto; îndeamnă autoritățile naționale, regionale și locale să adopte politici și măsuri ambițioase în consecință; consideră că „orașele de 15 minute”, în care locuințele, locurile de muncă, serviciile publice și magazinele sunt accesibile în 15 minute pe jos sau cu mijloacele de transport public, ar trebui să stea la baza planificării urbane pe termen lung; îndeamnă Comisia să stabilească un premiu anual pentru orașele sau regiunile care au luat cele mai bune măsuri de reducere a poluării aerului, cu efecte vizibile și rezultate concrete, pentru a încuraja autoritățile locale și naționale să fie mai active și mai eficiente și pentru a promova aceste măsuri la nivel european;

22. arată că recenta Strategie pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă promovează mărirea ponderii modale reprezentate de transportul în comun, mersul pe jos și ciclism, precum și a mobilității automatizate, conectate și multimodale pentru a reduce în mod semnificativ poluarea și congestiunea generate de transporturi, în special în orașe, și a îmbunătăți sănătatea și starea de bine a cetățenilor;

23. solicită investiții adecvate într-o infrastructură extinsă de ciclism, în special în zonele urbane, pentru a garanta siguranța tuturor utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și a mări atractivitatea ciclismului ca mod de deplasare eficient și sănătos; subliniază că este important să se asigure o intermodalitate fără obstacole între transportul feroviar și ciclism, pentru a oferi posibilități de transport sustenabil între zonele rurale și cele urbane; încurajează extinderea rețelei EuroVelo în acest scop;

24. reamintește că serviciile de transport în comun sunt adesea nesatisfăcătoare, neregulate și costisitoare, mai ales în zonele rurale;

Impactul politicilor UE privind calitatea aerului

25. salută faptul că Comisia a anunțat Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării; reamintește legătura strânsă dintre conservarea naturii și calitatea aerului și subliniază că poluarea aerului este o povară care necesită o abordare holistică, deoarece are un impact negativ asupra solului și a vieții apei prin eutrofizare și acidifiere; avertizează că orice nouă măsură va fi inutilă dacă nu se acordă o prioritate adecvată calității aerului integrând-o în toate politicile UE, în conformitate cu cele mai recente dovezi științifice și cu legislația UE privind sursele de emisii, cum ar fi politicile privind clima, energia, transporturile, industria, agricultura și gestionarea deșeurilor, garantând în același timp absența contradicțiilor și sinergii mai bune între toate domeniile de politică; invită Comisia și statele membre să coopereze mai strâns în toate domeniile și la toate nivelurile și să ia în considerare toate soluțiile tehnice de reducere a emisiilor într-un mod neutru din punct de vedere tehnologic, pentru a ajuta autoritățile locale să se angajeze pe o traiectorie ambițioasă, dar dificilă, către emisii zero și un aer mai curat;

26. subliniază legătura tot mai mare dintre poluarea aerului și schimbările climatice, după cum o demonstrează creșterea concentrațiilor de ozon, declanșată de creșterea temperaturilor și de valurile de căldură mai frecvente; consideră că o abordare holistică a combaterii poluării atmosferice este compatibilă cu o analiză de la caz la caz a caracteristicilor specifice ale fiecărui poluant, de exemplu pentru ozon, un gaz incolor cu miros înțepător, care nu este un poluant principal și a cărui prevenire necesită măsuri de reducere a precursorilor (NOx și COV) pe termen lung;

27. îndeamnă Comisia și statele membre să evalueze eficacitatea întregii legislații privind emisiile și să o consolideze, asigurând, în același timp, punerea sa efectivă în aplicare; subliniază că reducerea emisiilor la sursă este singura modalitate eficientă de a garanta un aer curat; avertizează că majoritatea statelor membre nu își vor respecta angajamentele de reducere a emisiilor pentru 2020 și 2030 în temeiul Directivei privind plafoanele naționale de emisie (PNE); subliniază că este necesar să se adopte măsuri stricte de reducere a emisiilor în toate sectoarele, în special în transportul rutier și maritim,

25 martie 2021

aviație, instalațiile industriale, clădiri, agricultura și producția de energie; subliniază că este necesar ca standardele UE privind calitatea aerului și emisiile să fie integrate în politica sa comercială pentru a evita transferul de emisii în afara UE, ceea ce ar agrava mai mult efectul poluării atmosferice transfrontaliere asupra calității aerului din UE; recomandă să se dedice un sprijin financiar adecvat din fondurile UE existente obiectivelor în materie de aer curat, pentru a sprijini statele membre în acțiunile lor;

28. invită Comisia să inițieze rapid proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor pentru a asigura respectarea angajamentelor de reducere a emisiilor în temeiul Directivei PNE; subliniază că măsurile adoptate de Uniune vizând reducerea emisiilor în toate sectoarele trebuie să traseze o traiectorie clară către reducerea la zero a emisiilor și a poluării în aceste sectoare; solicită o abordare politică coerentă în ceea ce privește reglementarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a emisiilor poluante;

29. regretă mecanismul de flexibilitate propus pentru secțiunea 5 din Directiva PNE în raportul Comisiei intitulat „A doua evaluare prospectivă privind aerul curat”; subliniază că, în 2018, 11 state membre au solicitat să li se ajusteze plafoanele naționale de emisii; solicită Comisiei să limiteze strict la minimum utilizarea ajustării inventarului emisiilor și să analizeze dacă statele membre au luat măsuri pentru a compensa eventualele emisii neprevăzute provenind din anumite sectoare înainte de a solicita ajustarea inventarelor emisiilor;

30. subliniază că emisiile de metan nu sunt reglementate printr-o legislație UE privind poluarea atmosferică și nu sunt reglementate în mod specific de politica UE în domeniul climei; salută publicarea recentă a strategiei UE de reducere a emisiilor de metan și încurajează Comisia să abordeze în mod eficace necesitatea de a reduce la minimum emisiile de metan, în special din agricultură și deșeuri;

31. constată cu îngrijorare că, deși emisiile majorității poluanților atmosferici rămân pe o traiectorie descendentă în întreaga Uniune Europeană, emisiile de amoniac (NH₃), în special din sectorul agricol, continuă să crească, ceea ce constituie o dificultate pentru statele membre ale UE care îi împiedică să respecte limitele UE de poluare atmosferică; subliniază că, în zonele urbane, emisiile de amoniac sunt responsabile de aproximativ 50 % din repercusiunile poluării aerului asupra sănătății, întrucât amoniacul este un precursor esențial al particulelor atmosferice; invită statele membre să folosească planurile lor strategice privind politica agricolă comună ca pe o oportunitate pentru a combate poluarea aerului generată de sectorul agricol; invită Comisia și statele membre să analizeze, de asemenea, opțiunile de atenuare a acestor emisii în cadrul Directivei privind emisiile industriale⁽³⁵⁾ (DEI);

32. subliniază că Pactul verde european urmărește să reducă impactul UE asupra mediului și că, având în vedere că industria contribuie în mod considerabil la presiunile globale asupra mediului, ea trebuie să contribuie în mod corespunzător la îndeplinirea acestui obiectiv general; își exprimă îngrijorarea cu privire la practica de a construi noi instalații industriale cu o capacitate puțin sub pragurile prevăzute de DEI, pentru a le scoate în mod deliberat în afara domeniului de aplicare al acestei directive; salută, în acest sens, revizuirea anunțată a DEI cu scopul de a aborda mai bine poluarea provenită de la instalațiile industriale de mari dimensiuni, de a promova activitățile industriale cu cel mai mic impact negativ asupra mediului și de a le face pe deplin coerente cu politicile UE în materie de mediu, climă, energie și economie circulară; invită Comisia să introducă o obligație pentru statele membre de a pune la dispoziția publicului informații privind conformitatea și autorizațiile;

33. consideră, în acest sens, că ar fi avantajos să se includă alte sectoare în DEI, să se limiteze la minimum derogările de la directivă, să se revizuiască cele mai bune tehnici disponibile actuale (BAT), să se adopte o abordare coerentă, orientată spre rezultate, de promovare a activității industriale cu cel mai mic impact negativ asupra mediului și să se integreze dispoziții pentru a stimula progresul în faza de autorizare sau în procesul de determinare a documentelor de referință privind cele mai bune tehnici disponibile (BREF);

34. încurajează autoritățile locale să pună în aplicare, inclusiv în cadrul planurilor lor privind calitatea aerului (PCA), campanii de informare și sisteme de stimulente pentru renovarea clădirilor și înlocuirea sistemelor de încălzire și răcire rezidențiale vechi, ineficiente și poluante, care sunt responsabile de o mare parte a poluării aerului cu substanțe periculoase pentru sănătate; consideră că încălzirea centralizată bazată pe soluții sustenabile poate fi o alternativă bună la sursele individuale de încălzire dispersate și extrem de ineficiente;

⁽³⁵⁾ Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării) (JO L 334, 17.12.2010, p. 17).

25 martie 2021

35. observă că producerea de energie electrică prin utilizarea de combustibili solizi va fi principala sursă de emisii de mercur în aer în Europa în viitorul apropiat; salută, în acest sens, angajamentele asumate de cel puțin zece state membre ale Uniunii de a elimina progresiv cărbunele; invită celelalte state membre să elimine treptat cărbunele ca sursă de energie până în 2030, cel târziu;

36. subliniază faptul că, deși emisiile legate de transport au scăzut substanțial în ultimele decenii în cazul majorității poluanților, în UE există în continuare puncte critice persistente, în care nivelurile de poluare a aerului sunt prea ridicate, în special în zonele urbane, în care aproape unul din șase locuitori sunt în continuare expuși la poluanți atmosferici în concentrații mai mari decât cele prevăzute de standardele UE privind calitatea aerului pentru anumiți poluanți; subliniază că nivelurile excesive de poluare a aerului provocată de transporturi reprezintă un risc specific pentru sănătatea persoanelor care trăiesc în zone urbane și în apropierea nodurilor de transport;

37. reamintește că transportul rutier este în continuare prima sursă de NO_x în Europa; invită Comisia să elaboreze standarde stricte privind emisiile de poluanți atmosferici provenite de la autovehicule (viitoarele standarde Euro 7 pentru vehiculele ușoare și standardele Euro VII pentru vehiculele grele) într-un mod neutru din punct de vedere tehnologic, care să nu facă discriminări între combustibili; subliniază că ar trebui revizuite noile proceduri de încercare a vehiculelor pentru a extinde domeniul de aplicare al poluanților reglementați măsurați, a spori acuratețea și eficacitatea acestor proceduri și a elimina lacunele, asigurându-se astfel că sunt respectate standardele privind emisiile în condiții reale de trafic;

38. subliniază că este esențial să se stimuleze piața vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute și să se emită recomandări orientative statelor membre pentru a le încuraja să pună în aplicare o gamă largă de stimulente pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute, asigurându-se, în același timp, că astfel de stimulente sunt orientate către vehiculele cu cele mai scăzute emisii în condiții reale de conducere; subliniază că disponibilitatea și accesibilitatea infrastructurilor de încărcare, inclusiv în clădirile publice și private, în conformitate cu Directiva privind performanța energetică a clădirilor⁽³⁶⁾, precum și competitivitatea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute sunt esențiale pentru o mai mare acceptare din partea consumatorilor;

39. consideră că, pentru a îmbunătăți calitatea aerului în punctele critice, este esențial să se treacă la un sistem de transport și la o proiectare a infrastructurii de mobilitate mai sustenabile și mai puțin poluante, menite să reducă congestiunea rutieră, în special în zonele urbane, folosind în același timp toate mijloacele disponibile în modul cel mai eficient posibil și luând în considerare cele mai recente dovezi științifice și ultimele inovații tehnologice; invită Comisia să ofere statelor membre asistență pentru realizarea unor controale periodice de calitate a infrastructurii lor de transport cu scopul de a identifica zonele în care este necesară decongestionarea și optimizarea și să ia măsuri adecvate în aceste zone, pentru a face din calitatea aerului o prioritate de sine stătătoare, inclusiv prin utilizarea fondurilor UE disponibile și printr-o mai bună direcționare a principalelor mecanisme de finanțare, cum ar fi Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune;

40. reamintește că este important să se realizeze un transfer modal substanțial de la transportul rutier către forme de transport mai puțin poluante, cum ar fi transportul combinat, pe căile navigabile interioare și pe căile ferate, profitând în special de Anul european al căilor ferate în 2021; subliniază, în acest sens, necesitatea de a îmbunătăți și moderniza de urgență infrastructura feroviară, implementând pe deplin Sistemul european de management al traficului feroviar (ERMETS), eliminând blocajele și completând legăturile care lipsesc, în special în cadrul rețelei transeuropene de transport, și de a facilita și încuraja în continuare intermodalitatea și multimodalitatea; consideră că, pentru distanțele medii și de tip „ultimul kilometru”, această abordare ar trebui combinată cu necesitatea de a face transportul rutier mai eficient și mai sustenabil;

41. subliniază că cea mai eficientă modalitate de a reduce poluarea aerului cauzată de transportul rutier este promovarea trecerii de la combustibilii convenționali la combustibilii alternativi mai ecologici, astfel cum se descrie în Directiva 2014/94/UE⁽³⁷⁾ privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi; consideră că viitoarea revizuire a Regulamentului (UE) 2019/631⁽³⁸⁾ de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi ar accelera adoptarea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute;

⁽³⁶⁾ Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 mai 2010 privind performanța energetică a clădirilor (JO L 153, 18.6.2010, p. 13).

⁽³⁷⁾ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

⁽³⁸⁾ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

25 martie 2021

42. invită Comisia și statele membre să se asigure că standardele de emisii din legislația actuală sunt mai bine puse în aplicare și să sensibilizeze publicul cu privire la oportunitățile de aliniere a autoturismelor de ocazie la standardele de mediu, de exemplu prin postechipare;

43. subliniază că transportul combinat de mărfuri contribuie la reducerea emisiilor provenite din transport prin promovarea trecerii de la transportul rutier de mărfuri la modurile de transport cu emisii mai scăzute, inclusiv coridoare fluviale cu emisii zero;

44. subliniază că este necesar să se acorde atenție constrângerilor structurale care pot afecta regiunile ultraperiferice și insulele atunci când implementează mijloace de transport alternative; solicită Comisiei și guvernelor regiunilor ultraperiferice să aibă în vedere un plan de acțiune menit să ofere stimulente și finanțare specifică pentru transportul în aceste regiuni;

45. subliniază că poluarea aerului generată de transportul maritim cauzează anual peste 50 000 de decese în Uniune și, prin urmare, trebuie redusă și mai mult ⁽³⁹⁾; subliniază că este necesar ca Uniunea să adopte măsuri adecvate și eficiente de reglementare a transportului maritim; atrage atenția asupra faptului că orașele portuare care se confruntă cu o poluare suplimentară generată de transportul maritim, macarale, croaziere și diverse vehicule de transport trebuie să soluționeze aceste aspecte pentru a-și îmbunătăți calitatea aerului; observă cu îngrijorare că impactul negativ al navelor asupra calității aerului continuă să crească pe măsură ce sectorul se dezvoltă; invită Comisia să își îndeplinească de urgență angajamentul de a reglementa accesul la porturi pentru navele cele mai poluante și să oblige navele care staționează la țărm să utilizeze infrastructura de reîncărcare și realimentare disponibilă, cum ar fi energia electrică furnizată din rețeaua terestră, pentru a reduce emisiile poluante, protejând astfel zonele de coastă și populațiile acestora; invită Comisia și statele membre să pună în aplicare un „standard de emisii zero la dană” în toate porturile europene;

46. subliniază că zonele de control al emisiilor sunt instrumente esențiale pentru limitarea poluării atmosferice generate de transportul maritim și contribuie la combaterea schimbărilor climatice, reducând efectele negative asupra sănătății umane și a biodiversității marine; solicită, prin urmare, extinderea zonelor de control al emisiilor la toate mările UE; invită statele membre să controleze cu strictețe zonele de control al emisiilor din apele lor teritoriale;

47. subliniază impactul aviației asupra poluării aerului și efectele negative aferente asupra sănătății; reamintește, în acest sens, că alimentarea cu energie electrică a avioanelor staționare din aeroporturi poate îmbunătăți calitatea aerului și, prin urmare, îndeamnă statele membre să se asigure că cadrele lor naționale de politică iau în considerare necesitatea de a instala o sursă de energie electrică în aeroporturi, în conformitate cu Directiva 2014/94/UE;

Planurile privind calitatea aerului

48. ia act de faptul că PCA, o cerință-cheie a directivelor privind calitatea aerului înconjurător în cazurile în care statele membre nu respectă standardele de calitate a aerului, sunt adesea inefficiente pentru a obține rezultatele preconizate; invită Comisia să stabilească cât mai curând posibil, printr-un act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 28 din Directiva 2008/50/CE, un set de cerințe minime și de bune practici atât pentru elaborarea, cât și pentru punerea în aplicare a planurilor privind calitatea aerului, pentru a se asigura că aceste planuri stabilesc acțiuni cu termene limită, care să fie proporționale cu problema poluării pe care trebuie să o soluționeze; invită Comisia să garanteze că există fonduri suficiente pentru realizarea acțiunilor planificate și că sunt incluse calcule fiabile de reducere a emisiilor pentru a măsura punerea în aplicare; consideră că actuala lentoare în elaborarea unor planuri privind calitatea aerului pune în pericol eficacitatea lor și că aceste planuri ar trebui să fie mai bine țintite, să se axeze pe măsuri pe termen scurt și mediu care să fie orientate către rezultate și să combată emisiile provenite de la principalele surse de poluare identificate; subliniază că adoptarea unor măsuri mai armonizate și comparabile în toate statele membre ar spori eficacitatea și acceptarea lor generală; subliniază rolul important al autorităților municipale și locale în elaborarea și punerea în aplicare a planurilor privind calitatea aerului, având în vedere natura localizată a factorilor determinanți și consecințele poluării aerului;

⁽³⁹⁾ Brandt, J., Silver, J. D. și Frohn, L. M., „Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National using the EVA Model System” (Evaluarea externalităților costurilor de sănătate ale poluării aerului la nivel național, folosind sistemul-model EVA), Raportul științific nr. 3 al CEEH, 2011.

25 martie 2021

49. observă că statele membre întocmesc rapoarte anuale publice pentru toți poluanții care intră sub incidența directivelor privind calitatea aerului înconjurător și raportează anual Comisiei în conformitate cu articolul 27 din Directiva; 2008/50/CE regretă totuși că Directiva privind calitatea aerului înconjurător nu impune statelor membre să informeze Comisia cu privire la punerea în aplicare a planurilor privind calitatea aerului și nici să le actualizeze atunci când se adoptă noi măsuri sau când nu se înregistrează progrese suficiente; subliniază, în plus, că Comisia nu analizează și nu formulează nicio observație cu privire la planurile de calitate a aerului prezentate și la măsurile cuprinse în ele; constată că formularea unor observații adecvate și critice referitoare la planurile privind calitatea aerului prezentate ar putea ajuta statele membre să conceapă planuri mai bune cu măsuri mai eficiente și ar putea preveni nerespectarea standardelor de calitate a aerului; invită Comisia să stabilească un sistem mai transparent și mai reactiv pentru schimbul de informații și obligația de raportare anuală cu privire la punerea în aplicare a planurilor privind calitatea aerului, precum și o procedură de evaluare pentru planurile privind calitatea aerului prezentate, cu scopul de a se asigura că măsurile luate de statele membre sunt rapide și eficiente în ceea ce privește îmbunătățirea calității aerului;

50. subliniază că este important să existe suficiente resurse și competențe specializate la nivelurile locale și regionale pentru redactarea PCA și pentru elaborarea alegerii, implementării și evaluării măsurilor de îmbunătățire a calității aerului; accentuează, în acest sens, că este necesar să se desfășoare campanii de sensibilizare privind fondurile disponibile, resursele tehnice și demersurile flexibile care pot fi ajustate la realitățile locale și regionale;

Asigurarea punerii în aplicare a directivelor privind calitatea aerului înconjurător

51. avertizează că, în februarie 2021, erau încă pendinte 31 de proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva a 20 de state membre referitoare la punerea în aplicare a directivelor privind calitatea aerului înconjurător; recunoaște că unele dintre aceste proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor sunt în curs din 2009 și că, în pofida procedurilor de constatare a neîndeplinirii obligațiilor în curs, în statele membre continuă să se înregistreze depășiri ale concentrației de poluanți; consideră că depășirile repetate și sistematice ale standardelor de calitate a aerului de către statele membre indică absența angajamentului lor de a adopta măsuri mai eficiente pentru a proteja mediul și sănătatea cetățenilor lor, precum și ineficiența actualii proceduri de asigurare a punerii în aplicare a legislației; îndeamnă Comisia să revizuiască actuala procedură de asigurare a punerii în aplicare a directivelor privind calitatea aerului înconjurător;

52. își exprimă îngrijorarea cu privire la absența punerii în aplicare Directivei PNE; avertizează că, din 2010, nu au fost deschise proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor pentru emisiile care depășesc plafoanele stabilite de Directiva PNE, deși trei state membre nu au raportat niciodată emisii de NH₃ sub plafoanele lor;

53. invită Comisia să inițieze acțiuni în justiție de îndată ce constată că legislația UE privind calitatea aerului nu este pusă în aplicare și să sesizeze rapid Curtea și să aplice sancțiuni în cazul în care aceste încălcări sunt confirmate; invită Comisia să elaboreze periodic prezentări generale clare și cuprinzătoare ale procedurilor deschise de constatare a neîndeplinirii obligațiilor și să publice fără întârziere comunicarea sa cu statele membre care nu își îndeplinesc obligațiile; invită Comisia să pună la dispoziție resursele necesare pentru a asigura o monitorizare rapidă în cazurile de neîndeplinire a obligațiilor de către statele membre;

54. reamintește, în plus, că în Raportul special nr. 23/2018 al Curții de Conturi Europene privind poluarea atmosferică se menționează, de asemenea, numărul mare de proceduri de nerespectare a obligațiilor legate de limitele de calitate a aerului, precum și decalajele dovedite de punere în aplicare a legislației privind calitatea aerului, larg răspândite în întreaga Uniune; constată că aceste decalaje de punere în aplicare se adâncesc în timp, nu în ultimul rând din cauza întârzierilor îndelungate recurente în diferitele etape ale procedurilor – de obicei între șase și opt ani; consideră că perioada de doi ani în care Comisia emite o notificare privind depășirea valorilor-limită este prea lungă pentru a asigura respectarea lor în timp util;

55. invită statele membre să îmbunătățească punerea în aplicare a legislației existente în conformitate cu hotărârile Curții de Justiție a Uniunii Europene;

25 martie 2021

Îmbunătățirea informării, a sensibilizării și a implicării publicului

56. consideră că informarea și sensibilizarea publicului joacă un rol esențial în combaterea poluării atmosferice și permit participarea directă a cetățenilor în acțiunile menite să îmbunătățească calitatea aerului; atrage atenția asupra faptului că statele membre, regiunile și orașele definesc în mod diferit indicii de calitate a aerului și că, în prezent, lipsesc pragurile de informare și de alertă pentru anumiți poluanți; îndeamnă Comisia și statele membre să instituie un sistem standardizat de clasificare a calității aerului aplicabil în întreaga Uniune; invită Comisia, statele membre și autoritățile competente regionale și locale să lanseze programe pentru a facilita investițiile care îmbunătățesc calitatea aerului;

57. subliniază că informațiile furnizate de statele membre cu privire la posibilele efecte ale poluării atmosferice asupra sănătății sunt limitate, neclare și greu accesibile publicului; constată, cu toate acestea, că există tendințe pozitive în punerea în practică a obligațiilor statelor membre în temeiul directivelor privind calitatea aerului înconjurător în ceea ce privește informarea publicului cu privire la starea calității aerului; solicită o mai bună armonizare a informațiilor privind calitatea aerului disponibile publicului la toate scările geografice în toate statele membre și regiunile asigurând, în același timp, un acces facil la informații corecte și în timp real cu privire la calitatea aerului; invită Comisia, statele membre și autoritățile competente regionale și locale să lanseze campanii de informare și de sensibilizare a publicului actualizate pe teme precum diferitele tipuri de poluanți atmosferici și impactul acestora asupra sănătății umane sau nivelurile de poluare a aerului existente în teritoriu, incluzând informații care vizează grupurile vulnerabile, precum și să publice clasamente cu cele mai bune și cele mai slabe progrese înregistrate pe zone de calitate a aerului; consideră că campaniile de sensibilizare cu privire la efectele devastatoare ale poluării aerului în imediata apropiere a surselor de poluare relevante și/sau instalarea de dispozitive de afișare a calității aerului ar putea îmbunătăți, de asemenea, sensibilizarea și informarea publicului și ar putea determina o schimbare a comportamentelor și a modelelor care pot contribui la calitatea aerului;

58. invită Comisia și statele membre să implementeze și să promoveze instrumente pentru a încuraja participarea publicului la punerea în aplicare a directivelor privind calitatea aerului înconjurător, cum ar fi elaborarea de către statele membre a unui instrument online sau/și a unei aplicații care să informeze cetățenii cu privire la calitatea aerului și la impactul acesteia asupra sănătății umane, să le ofere posibilitatea de a solicita stații de monitorizare a aerului sau puncte de prelevare, să semnaleze încălcările legislației privind calitatea aerului sau să ofere feedback Comisiei cu privire la aspecte legate de acțiunile întreprinse de statele membre în domeniul calității aerului;

59. subliniază faptul că organizațiile societății civile, activiștii de mediu și jurnaliștii de investigație, dată fiind proximitatea lor și accesul direct la date pe teren, joacă un rol esențial în promovarea și controlarea aplicării legislației privind calitatea aerului și, prin urmare, ar trebui să fie implicați pe deplin în procedurile de consultare;

60. îndeamnă Comisia să actualizeze directivele privind calitatea aerului înconjurător pentru a include dispoziții explicite care să garanteze dreptul cetățenilor la justiție în conformitate cu Convenția de la Aarhus și invită Consiliul să faciliteze punerea în aplicare a acesteia, ceea ce este deosebit de pertinent atunci când Consiliul acționează în calitate de legiuitor;

Alte recomandări

61. invită Comisia să aibă în vedere reglementarea calității aerului din încăperi în mod independent sau în cadrul legislației privind clădirile sustenabile, pentru a include calitatea aerului din spațiile închise cel puțin pentru proprietățile imobiliare publice și comerciale;

62. consideră că este esențial să se efectueze o analiză generală a rezultatelor obținute de rețeaua de monitorizare și să se prezinte rapoarte anuale care, fiind în domeniul public, să includă analize ale datelor spațiale și temporale și evaluări ale impactului asupra calității vieții și a ecosistemelor, însoțite de recomandări privind măsurile pentru a combate poluarea aerului cronică sau episodică detectată;

63. consideră că statele membre ar trebui să urmărească să se asigure că exemplul oferit de orașele care dispun de bune practici în acest domeniu este urmat de alte orașe în general, prin elaborarea și punerea în aplicare a unor planuri de intervenție pentru situații neprevăzute sau în caz de urgență, care să fie activate cât mai curând în cazul în care se estimează sau se produc efectiv concentrații mari de gaze și particule poluante care pun în pericol sănătatea publică;

64. subliniază că este necesar să se îmbunătățească condițiile de muncă ale lucrătorilor din transporturi printr-o mai bună protecție a lucrătorilor expuși zilnic la niveluri ridicate de poluare și la vapori toxici, precum și prin investiții în recalificarea, perfecționarea și formarea acestora;

25 martie 2021

65. subliniază că inovarea și cercetarea în domeniul tehnologiilor cu emisii reduse și al tehnologiilor de reducere a emisiilor vor contribui la reducerea emisiilor în toate sectoarele; îndeamnă Comisia să respecte principiul neutralității tehnologice; subliniază necesitatea unor soluții inovatoare, cum ar fi sistemele de filtrare în vehicule și pe stradă, reînnoirea parcului auto și inițiative similare;

66. încurajează Comisia și statele membre să se asigure că politicile privind calitatea aerului garantează inovarea și competitivitatea în sectoarele conexe, urmărind în același timp realizarea obiectivelor de reducere a poluării la zero;

67. invită Comisia și statele membre să sprijine în continuare forumurile și să încurajeze consultările cu alte țări ca parte a efortului de a identifica soluții eficiente și de a facilita punerea în aplicare a politicilor europene, naționale și locale care vizează atingerea unor standarde acceptabile în materie de calitate a aerului;

o

o o

68. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului, Comisiei, precum și guvernelor și parlamentelor statelor membre.
