



V Bruseli 17. 5. 2018
COM(2018) 330 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

Európa, ktorá chráni: čisté ovzdušie pre všetkých

1. PROBLÉM KVALITY OVZDUŠIA

Vďaka spoločnému úsiliu EÚ a národných, regionálnych a miestnych orgánov sa kvalita ovzdušia v Európskej únii (EÚ) v posledných desaťročiach zlepšila. V dôsledku toho síce HDP EÚ od roku 2000 vzrástol o 32 %, no emisie látok s najväčším dosahom na znečistenie ovzdušia sa v závislosti od znečisťujúcej látky znížili o 10 % až 70 %¹.

Vo väčšine členských štátov však úroveň kvality života občanov EÚ naďalej zostáva znížená, keďže normy kvality ovzdušia sa ešte stále nedosahujú. Situácia je obzvlášť alarmujúca v mestských oblastiach, v ktorých žije väčšina Európanov.

Znečistenie ovzdušia je príčinou tak chronických, ako aj závažných ochorení, napríklad astmy, kardiovaskulárnych problémov či rakoviny pľúc. Podľa najnovších údajov Svetovej zdravotníckej organizácie² v mnohých častiach sveta pretrvávajú nebezpečne vysoká úroveň znečistenia ovzdušia, pričom 9 z 10 ľudí dýcha vzduch obsahujúci vysoké množstvá znečisťujúcich látok. Znečistenie ovzdušia je naďalej hlavnou environmentálnou príčinou predčasných úmrtí v EÚ, ktorých počet sa odhaduje na viac ako 400 000 ročne³. Spoločnosť za to všetko platí vysokú cenu a celkové externé náklady súvisiace so zdravím sú značné⁴.

Informovanosť verejnosti o znečistení ovzdušia je vysoká a občania očakávajú, že orgány budú konať. V nedávnom prieskume verejnej mienky o životnom prostredí v EÚ sa znečistenie ovzdušia uvádzalo ako problém, ktorý občanov znepokojuje najviac hneď po zmene klímy⁵. Majú oprávnené očakávania, že sa prijímú účinné opatrenia na všetkých úrovniach, aby sa znížilo znečistenie ovzdušia a aby boli chránení pred jeho škodlivými účinkami.

Na riešenie tohto problému stanovila EÚ v právnych predpisoch, na ktorých sa dohodli členské štáty a Európsky parlament, cieľ dosiahnuť takú úroveň kvality ovzdušia, ktorá nebude mať negatívny vplyv na ľudské zdravie a životné prostredie ani pre ne nebude predstavovať riziko. Účinné politiky v oblasti kvality ovzdušia si na splnenie tohto cieľa vyžadujú opatrenia a spoluprácu na celosvetovej, európskej, vnútroštátnej i miestnej úrovni.

V súlade so zásadou subsidiarity implementácia vo veľkej miere závisí od vnútroštátnych, regionálnych a miestnych opatrení prispôbených konkrétnym potrebám a okolnostiam.

V tomto oznámení sa vytyčuje široké politické úsilie EÚ v záujme podpory a uľahčenia potrebných opatrení členských štátov na dosiahnutie ich cieľov, ako aj opatrenia na presadzovanie práva, ktoré sa prijímajú na to, aby sa v celej EÚ pomohlo zabezpečiť dosiahnutie a udržanie spoločného cieľa – čistého ovzdušia pre všetkých Európanov.

¹ Európska environmentálna agentúra (EEA, 2017), *Air Quality in Europe – 2017 Report* (Kvalita ovzdušia v Európe – správa za rok 2017): od roku 2000 do roku 2015 sa emisie v EÚ znížili v rozsahu od 8 % (amoniak) do 72 % (oxidy síry).

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). *Air Quality in Europe – 2017 Report* (Kvalita ovzdušia v Európe – správa za rok 2017). Európska environmentálna agentúra.

⁴ Odhadujú sa na 330 až 940 miliárd EUR ročne [Posúdenie vplyvu, o ktoré sa opiera program Čisté ovzdušie pre Európu, SWD(2013) 532].

⁵ Osobitný prieskum Eurobarometra č. 468: Postoje európskych občanov k životnému prostrediu.

2. POLITIKA EÚ ZAMERANÁ NA ČISTÉ OVZDUŠIE

EÚ už desaťročia pracuje na zlepšení kvality ovzdušia tým, že sa kontrolujú emisie škodlivých látok do ovzdušia, zlepšuje sa kvalita paliva a požiadavky ochrany životného prostredia sa začleňujú do odvetví dopravy, priemyslu a energetiky. Cieľom je znížiť znečistenie ovzdušia na úrovne, ktoré minimalizujú škodlivé vplyvy na ľudské zdravie a životné prostredie na území EÚ. Znečistenie ovzdušia nepozná štátne hranice, preto je dôležitá koordinácia na úrovni EÚ. Výber prostriedkov na dosiahnutie súladu s limitnými hodnotami dohodnutými na úrovni EÚ ponecháva právo Únie členským štátom. V prípade významných zdrojov znečistenia sa na zabezpečenie efektívneho fungovania vnútorného trhu uplatňujú normy na úrovni EÚ.

V programe Čisté ovzdušie pre Európu z roku 2013⁶ sa opätovne potvrdil cieľ čo najskôr dosiahnuť úplný súlad s existujúcimi normami v oblasti kvality ovzdušia v celej EÚ a stanoviť ciele na roky 2020 a 2030. Politické úsilie EÚ ako také stojí na troch hlavných pilieroch.

Prvý pilier tvoria normy kvality okolitého ovzdušia stanovené v smerniciach o kvalite okolitého ovzdušia⁷ pre prízemný ozón, tuhé častice, oxidy dusíka, nebezpečné ťažké kovy a rad ďalších znečisťujúcich látok⁸. Tieto normy kvality ovzdušia mali všetky členské štáty na svojich územiach plniť od roku 2005 alebo 2010, a to v závislosti od znečisťujúcej látky⁹. Ak sa stanovené limitné hodnoty prekročia, sú členské štáty povinné prijať plány kvality ovzdušia, v ktorých sa podrobne uvedú opatrenia, ktorými sa dosiahne, aby bolo obdobie prekračovania hodnôt čo najkratšie.

Druhý pilier pozostáva z národných cieľov znižovania emisií určených v smernici o národných emisných stropoch pre najdôležitejšie látky spôsobujúce cezhraničné znečistenie ovzdušia: oxidy síry, oxidy dusíka, amoniak, prchavé organické zlúčeniny a tuhé častice¹⁰. Národné ciele znižovania emisií boli nedávno revidované a zahrnuli sa do nich nové limitné hodnoty, ktoré je potrebné splniť v rokoch 2020 a 2030, a ďalšia znečisťujúca látka – jemné tuhé častice (PM_{2,5}). S cieľom splniť si svoje záväzky týkajúce sa znižovania emisií majú členské štáty do roku 2019 vypracovať národné programy riadenia znečisťovania ovzdušia.

Tretí pilier tvoria emisné normy pre významné zdroje znečistenia, od emisií z vozidiel a lodí až po emisie z energetiky a priemyslu. Tieto normy sú na úrovni EÚ stanovené v právnych predpisoch zameraných na priemyselné emisie¹¹, emisie z elektrární¹², vozidiel¹³ a dopravných palív¹⁴, ako aj na energetickú účinnosť výrobkov¹⁵.

⁶ COM(2013) 918.

⁷ Smernice 2004/107/ES a 2008/50/ES.

⁸ Tieto právne predpisy sa vzťahujú celkovo na 12 znečisťujúcich látok: oxid siričitý, oxid dusičitý a oxidy dusíka, tuhé častice (PM₁₀ a PM_{2,5}), ozón, benzén, olovo, oxid uhoľnatý, arzén, kadmium, nikel a benzo[a]pyrén.

⁹ Za osobitných okolností bolo možné lehotu predĺžiť (do roku 2015 pre oxid dusičitý a benzén a do júna 2011 pre tuhé častice).

¹⁰ Smernica 2001/81/ES nahradená smernicou 2016/2284/EÚ.

¹¹ Smernica 2010/75/EÚ o priemyselných emisiách.

¹² Smernica 2010/75/EÚ o priemyselných emisiách a smernica 2015/2193/EÚ o stredne veľkých spaľovacích zariadeniach.

V nadväznosti na škandál s emisiami z vozidiel v roku 2015 sa okrem toho na zabezpečenie správnej implementácie noriem emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a posilnenie požiadaviek na typové schválenie zaviedol súbor pravidiel na stanovenie emisií pri skutočnej jazde¹⁶. Tento súbor zahŕňa skúšky emisií oxidov dusíka a tuhých častíc, ako aj pripravované nové pravidlá zhody v prevádzke na zlepšenie skúšania vozidiel, ktoré sú už v prevádzke. Posledné zmeny na ďalšie zníženie miery technickej neistoty skúšok emisií pri skutočnej jazde, rozšírenie kontroly emisií vozidiel, ktoré sú v prevádzke, a zavedenie skúšania nezávislými akreditovanými tretími stranami boli prijaté 3. mája. Od septembra 2017 musia navyše nové typy ľahkých úžitkových vozidiel spĺňať požiadavky nového skúšobného postupu pre laboratórne skúšky v rámci typového schvaľovania, ktorý sa viac približuje skutočným jazdným podmienkam¹⁷.

Európska komisia takisto navrhla nové emisné normy CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá, aby zvýšila ochotu výrobcov prinášať ďalšie inovácie a pomohla im dodávať na trh podstatne viac vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami¹⁸. Vôbec prvý legislatívny návrh Európskej komisie týkajúci sa emisných noriem CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá predstavený ako súčasť tretieho balíka opatrení v oblasti mobility by takisto mal mať dlhodobé nepriame účinky na kvalitu ovzdušia, keďže by mal prispieť k ďalšiemu zlepšovaniu palivovej úspornosti a znižovaniu emisií skleníkových plynov v tomto segmente a poskytnúť stimuly pre uvádzanie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami vrátane autobusov na trh, čo by malo mať pozitívny dominový efekt na emisie látok znečisťujúcich ovzdušie.

EÚ ďalej chráni zdravie a bezpečnosť pracovníkov v celej Európe svojimi právnymi predpismi stanovujúcimi minimálne požiadavky na kvalitu ovzdušia na pracoviskách¹⁹, medzi ktoré patrí určenie limitných hodnôt ohrozenia niektorými nebezpečnými chemickými látkami pri práci. Mimoriadne aktívna bola Komisia so súborom návrhov, ktorými sa mení smernica o karcinogénoch a mutagénoch a v ktorých sa stanovujú limitné hodnoty zamerané na zlepšenie ochrany miliónov pracovníkov proti rakovine z povolania – chorobe, ktorá na pracoviskách zabíja najčastejšie²⁰.

¹³ Nariadenie (ES) č. 443/2009, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ nových osobných automobilov, a nariadenie (EÚ) č. 510/2011, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá, nariadenia o emisných normách CO₂ pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá.

¹⁴ Smernica 98/70/ES o kvalite palív.

¹⁵ Smernica 2009/125/ES o ekodizajne.

¹⁶ Nariadenie (EÚ) 2016/427, nariadenie (EÚ) 2016/646 a nariadenie (EÚ) 2017/1154.

¹⁷ Tzv. celosvetový harmonizovaný skúšobný postup pre ľahké vozidlá (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, WLTP).

¹⁸ Návrh nariadenia, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá [COM(2017) 676].

¹⁹ Rámcová smernica 89/391/EHS (Ú. v. ES L 183, 29.6.1989, s. 1), doplnená najmä smernicou 89/654/EHS o pracoviskách (Ú. v. ES L 393, 30.12.89, s. 1), smernicou 98/24/ES o chemických faktoroch (Ú. v. ES L 131, 5.5.1998, s. 11) a smernicou 2004/37/ES o karcinogénoch a mutagénoch pri práci (Ú. v. EÚ L 158, 30.4.2004, s. 50).

²⁰ Doposiaľ boli predložené tri návrhy [COM(2016) 248, COM(2017) 11 a COM(2018) 171], z ktorých prvý bol medzitým prijatý Európskym parlamentom a Radou ako smernica (EÚ) 2017/2398, Ú. v. EÚ L 345, 27.12.2017, s. 87.

3. PRÍKLADY OPATRENÍ NA ZNÍŽENIE ZNEČISTENIA OVZDUŠIA

V priebehu rokov boli na úrovni EÚ, členských štátov a na miestnej úrovni prijaté rôznych súborov opatrení na úspešné znižovanie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie, a to aj látok z veľkých spaľovacích zariadení, priemyselných zariadení a dopravy vrátane cestných vozidiel (napr. zlepšovaním kvality paliva a postupným zavádzaním emisných noriem Euro). Z toho vyplýva, že existujú nákladovo efektívne riešenia, ktoré v súlade so všeobecnejšími prioritami Európskej komisie v oblasti udržateľného rastu a vytvárania pracovných miest môžu podporovať inovácie a pozitívne vplývať na konkurencieschopnosť EÚ²¹.

3.1. Opatrenia na zníženie emisií z odvetvia dopravy

Najnovšie dostupné údaje ukazujú, že odvetvie dopravy najväčšou mierou prispieva k emisiám oxidov dusíka a významne sa podieľa na emisiách tuhých častíc²².

Opatrenia na ďalšie znižovanie emisií môžu byť zamerané na technické zlepšenia, zmenu správania a riadenie dopytu (podpora ekologickejších druhov dopravy prostredníctvom územného plánovania alebo možností car-sharingu) alebo na investície do infraštruktúry (napr. do využívania alternatívnych palív alebo verejnej dopravy).

Európska komisia na podporu orgánov pri prijímaní týchto opatrení predložila v minulom roku dva balíky opatrení v oblasti mobility. V prvom balíku opatrení v oblasti mobility Európska komisia navrhla aktualizovať pravidlá EÚ týkajúce sa spoplatnenia používania ciest a rozšíriť rozsah ich pôsobnosti na autobusy, dodávky a osobné automobily²³ a podporovať primerané spoplatnenie ciest na základe vzdialenosti diferencované podľa environmentálnych vlastností ťažkých i ľahkých vozidiel s cieľom internalizovať skutočné náklady na ich používanie. Druhý balík v oblasti mobility obsahoval opatrenia na podporu lepšie integrovanej a ekologickejšej verejnej dopravy, na presun diaľkovej nákladnej dopravy z ciest na železnice, vnútrozemské vodné cesty alebo príbrežnú námornú dopravu a na urýchlený prechod na vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami vďaka novým emisným normám CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá, a to prostredníctvom verejného obstarávania²⁴ zameraného najmä na mestské autobusy s nulovými emisiami. Európska komisia predstavila aj akčný plán²⁵ zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá vrátane nabíjacích miest pre elektrické vozidlá v celej Európe podporený dodatočným financovaním. V kontexte tretieho balíka opatrení v oblasti mobility Európska komisia navyše navrhla emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá, pričom do návrhu zahrnula stimuly pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami. Predstavila aj strategický akčný plán na vytvorenie konkurencieschopného a udržateľného ekosystému batérií v Európe s hlavným zameraním na výrobu článkov. Konkurencieschopná výroba batérií umiestnená v Európe bude mať kľúčový význam pre automobilový priemysel EÚ pri získavaní konkurenčnej výhody v segmente vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami.

²¹ Posúdenie vplyvu, o ktoré sa opiera program Čisté ovzdušie pre Európu, SWD(2013) 532, príloha 9.

²² EEA (2017). *Air Quality in Europe – 2017 Report* (Kvalita ovzdušia v Európe – správa za rok 2017). Európska environmentálna agentúra.

²³ Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami [COM(2017) 275].

²⁴ Návrh na revíziu smernice o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy [COM(2017) 653].

²⁵ COM(2017) 652.

Európska komisia okrem toho pripravuje nezáväzné usmernenia s odporúčaniami a najlepšimi postupmi, ktoré môžu poskytnúť podporu miestnym samosprávam pri riešení aspektov týkajúcich sa obmedzení prístupu vozidiel do mestských oblastí. Okrem využívania klasických nálepiek napríklad existujú iné spôsoby, ako presadzovať dodržiavanie zón s nízkymi emisiami; jedným z nich sú moderné informačné technológie. Európska komisia spolupracuje so zainteresovanými stranami a s celoštátnymi a miestnymi orgánmi, aby sa podporila konzistentnosť úprav prístupu do takýchto zón a informovanosť o nich, a podporuje mestá pri poskytovaní informácií/údajov, ktoré s nimi súvisia. V každom prípade je dôležité, aby sa plány na obmedzenie prístupu nekoncepovali izolovane, ale aby boli súčasťou komplexného plánu udržateľnej mestskej mobility a aby boli riadne začlenené do miestnych plánov kvality ovzdušia vypracovaných podľa smernice 2008/50/EÚ.

Užitočným nástrojom na zvýšenie povedomia o prínosoch čistého ovzdušia, ktoré je výsledkom presadzovania chôdze a bicyklovania, môžu byť podujatia, ako je kampaň Európsky týždeň mobility, ktorá často vrcholí dňom bez áut.

3.2. Opatrenia na zníženie emisií z výroby energie a tepla

Spaľovanie palív v elektrárnach, priemyselných zariadeniach a domácnostiach na výrobu energie a tepla v najväčšej miere prispieva k emisiám tuhých častíc a oxidu siričitého²⁶.

Opatrenia na zníženie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z výroby energie a tepla idú často ruka v ruku s úsilím o zníženie emisií skleníkových plynov. Patrí medzi ne posilnenie využívania obnoviteľných zdrojov energie, ktoré sa nemusia spaľovať (ako je slnečná, veterná alebo vodná energia), kombinovaná výroba tepla a energie, distribuovaná výroba energie (napr. minisiete a výroba energie v strešných solárnych zariadeniach), mechanizmy podpory vrátane fiškálnych stimulov na nahrádzanie starších a menej účinných kotlov v domácnostiach, diaľkové vykurovanie a chladenie alebo v niektorých prípadoch zákaz používania tuhého paliva. Tieto opatrenia sú pri znižovaní emisií tuhých častíc veľmi účinné. Pravidlá štátnej pomoci EÚ poskytujú rámec, ktorý členským štátom umožňuje podporovať investície do takýchto opatrení.

3.3. Opatrenia na zníženie emisií z priemyslu

Priemysel má druhý najväčší podiel na emisiách tuhých častíc a najväčšou mierou prispieva k emisiám prchavých organických zlúčenín a opatrenia na zníženie emisií z tohto odvetvia sa dosahujú najmä uplatňovaním najlepších dostupných techník (Best Available Techniques, BAT) stanovených v smernici EÚ o priemyselných emisiách²⁷. V praxi sa uplatňujú tak, že veľké priemyselné zariadenia umiestnené v EÚ vrátane veľkých tepelných elektrární musia na prevenciu alebo znižovanie emisií používať najúčinnnejšie techniky, ktoré sú v danom odvetví technicky uskutočniteľné a ekonomicky životaschopné.

Takéto opatrenia sú už teraz významným prínosom pre kvalitu ovzdušia a plnenie nových environmentálnych noriem EÚ pre veľké spaľovacie zariadenia prijatých v roku 2017 bude ďalej znižovať emisie oxidu siričitého a oxidu dusičitého v celej Európe.

²⁶ EEA (2017). *Air Quality in Europe – 2017 Report* (Kvalita ovzdušia v Európe – správa za rok 2017). Európska environmentálna agentúra.

²⁷ Smernica 2010/75/EÚ.

3.4. Opatrenia na zníženie emisií z odvetvia poľnohospodárstva

Odvetvie poľnohospodárstva je významným zdrojom látok znečisťujúcich ovzdušie, ako je amoniak, ktorý je hlavným prekursorom tuhých častíc, s výraznými dosahmi na mestskej úrovni. Medzi opatrenia na zníženie týchto emisií patria agronomické opatrenia (zamerané na zníženie potreby dusíkatých hnojív), opatrenia v odvetví hospodárskych zvierat (skladovanie hnoja v uzavretom priestore, lepšie využívanie hnoja a močoviny ako hnojiva, zlepšenie stratégií kŕmenia hospodárskych zvierat tak, aby zvieratá produkovali menej hnoja bohatého na amoniak, ako aj anaeróbná digestia v prípade veľkých poľnohospodárskych podnikov) či opatrenia v oblasti energetiky (ako je rozvoj fotovoltických zariadení alebo znížovanie spotreby paliva). Tieto opatrenia sú už dostupné a sú technicky a ekonomicky životaschopné, a preto by sa mali uplatňovať v širšom meradle.

4. SPOLUPRÁCA S CIEĽOM ZABEZPEČIŤ ČISTÉ OVZDUŠIE PRE VŠETKÝCH EURÓPANOV

Na normách kvality ovzdušia sa dohodli členské štáty v Rade a Európsky parlament s cieľom riešiť oprávnené obavy občanov o svoje zdravie. Spoločné normy kvality ovzdušia zabezpečujú, aby každý kdekoľvek v EÚ mohol dýchať vzduch vyznačujúci sa určitou minimálnou úrovňou kvality, a vytvárajú rovnaké podmienky pre priemysel v celej EÚ. Predpokladom ich efektívnej implementácie je prijatie účinných opatrení na národnej, regionálnej a miestnej úrovni, ktoré nebudú obmedzené administratívnymi hranicami medzi verejnými orgánmi. Ak nedostatočné opatrenia spôsobia porušenie právnych predpisov EÚ v oblasti kvality ovzdušia, právomoc rozhodnúť v tejto otázke majú vnútroštátne súdy, čo sa nedávno prejavilo v podobe rozhodnutí súdov vo viacerých členských štátoch²⁸.

Nenahraditeľná je aj finančná podpora EÚ a úzka spolupráca medzi orgánmi členských štátov a Európskou komisiou. Európska komisia preto zintenzívnila spoluprácu s členskými štátmi a podporila ich úsilie rôznymi iniciatívami a opatreniami. Je pripravená túto spoluprácu ďalej posilňovať, a to aj na základe vnútroštátnych energeticko-klimatických plánov.

4.1. Zintenzívnenie spolupráce s členskými štátmi prostredníctvom dialógov o čistom ovzduší

Aby Európska komisia podporila členské štáty v ich implementačnom úsilí, uskutočnila s nimi už niekoľko dialógov o čistom ovzduší. Usiluje sa aj o vytvorenie synergií s energetickou úniou a politikou v oblasti zmeny klímy vrátane balíka opatrení Čistá mobilita, ako aj s iniciatívami na dosiahnutie dialógu, ako je Platforma pre uhoľné regióny prechádzajúce transformáciou založená v rámci balíka opatrení v oblasti čistej energie pre všetkých Európanov²⁹.

Európska komisia je okrem toho pripravená zapojiť sa do ďalších diskusií s členskými štátmi, a to aj počas okružnej cesty po hlavných mestách, aby nadviazala dialógy o čistom ovzduší s tými členskými štátmi, ktoré pri implementácii čelia závažným nedostatkom. Cieľom je uľahčiť úplnú implementáciu újnych a vnútroštátnych politík na boj proti znečisteniu ovzdušia vo všetkých hospodárskych odvetviach a zároveň zvýšiť informovanosť a umožniť

²⁸ Pri podrobnom opise spôsobu, akým by mali vnútroštátne súdy postupovať, ak jednotlivci a združenia právne napadnú takéto porušenia, Komisia vo svojom oznámení o prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia [C(2017) 2616 final] odkazuje na dôležitú judikatúru Súdneho dvora týkajúcu sa požiadaviek EÚ na kvalitu ovzdušia (vec C-237/07, Janecek; vec 404/13, Client Earth).

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

občanom priamo spolupracovať na krokoch, ktoré sa prijímajú na zlepšenie kvality ovzdušia. Komisia na týchto dialógoch zaistí politické zastúpenie na vysokej úrovni a vyzýva členské štáty, aby ich využili na vytvorenie integrovaného prístupu k riešeniu problému kvality ovzdušia na všetkých úrovniach správy vecí verejných a vo všetkých odvetviach hospodárstva.

Táto iniciatíva doplní existujúcu spoluprácu prebiehajúcu v rámci preskúmania vykonávania environmentálnych právnych predpisov a nástroja partnerskej výmeny, ktoré boli uvedené do života v roku 2017 s cieľom zlepšiť vykonávanie právnych predpisov v oblasti životného prostredia v EÚ. S rovnakým zámerom, ako aj s cieľom podporiť činnosť na úrovni členských štátov na riešenie prekročení limitných hodnôt kvality ovzdušia Európska komisia využije novo zriadené fórum pre environmentálny súlad a správu životného prostredia³⁰.

4.2. Spojenie členských štátov, regiónov a miest

Spolupráca s aktérmi z miest v celej EÚ a medzi nimi na riešení znečistenia ovzdušia v mestských oblastiach bude mať podporu v podobe mestskej agendy EÚ a mestských inovačných opatrení, ktoré počas súčasného finančného obdobia disponujú rozpočtom vo výške 372 miliónov EUR³¹. Cieľom je podporovať konkrétne opatrenia na riešenie problémov v mestách siahajúcich od boja proti znečisťovaniu cez mobilitu až po udržateľný rozvoj miest.

Fórum pre čisté ovzdušie, ktoré Európska komisia otvorila v novembri 2017 v Paríži, ako aj Zelený týždeň 2018³² venovaný výzvam, ktorým čelia mestá, slúžia ako základňa pre výmenu osvedčených postupov všetkých verejných a súkromných aktérov a posilňujú schopnosť príslušných zúčastnených strán zlepšovať kvalitu ovzdušia. Zároveň sa tak posilňuje súdržnosť opatrení na všetkých úrovniach správy vecí verejných.

Na podporu investícií do trvalo udržateľných projektov v európskych mestách vrátane tých, ktoré presadzujú agendu čistého ovzdušia, vytvorila Európska komisia spolu s Európskou investičnou bankou URBIS, novú špecializovanú poradenskú iniciatívu pre mestské orgány³³. Iniciatíva URBIS bola zriadená s cieľom zlepšiť prístup miest k technickému a finančnému poradenstvu potrebnému na vytvorenie mestských investičných projektov, programov a inovatívnych finančných a investičných platforiem. Už teraz je zrejmé, že dopyt zo strany mestských orgánov po tomto type služieb je významný.

Prejavujú sa aj synergie s Globálnym dohovorom primátorov a starostov, ktoré úspešne prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov a podporujú prechod na nízkouhlíkové hospodárstvo a odolnosť na úrovni miest.

4.3. Sprístupnenie finančných prostriedkov EÚ na podporu opatrení na zlepšenie kvality ovzdušia

Finančné prostriedky EÚ na riešenie problému kvality ovzdušia boli sprístupnené v rámci rôznych finančných tokov a členské štáty ich úspešne využili, a to buď na priamu podporu projektov v oblasti kvality ovzdušia, alebo na efektívne začlenenie cieľov týkajúcich sa

³⁰ Rozhodnutie Komisie z 18. januára 2018, ktorým sa zriaďuje skupina expertov pre environmentálny súlad a správu životného prostredia [C(2018) 10].

³¹ V oblasti kvality ovzdušia už bol prijatý príslušný akčný plán týkajúci sa kvality ovzdušia: <https://ec.europa.eu/futurium/en/air-quality>.

³² <https://www.eugreenweek.eu/sk>.

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

kvality ovzdušia do iných investícií (napr. v oblasti infraštruktúry, poľnohospodárstva a rozvoja vidieka a regionálneho rozvoja). Európska komisia zintenzívni svoju spoluprácu s členskými štátmi, aby im pomohla čo najlepšie využiť zostávajúce finančné prostriedky dostupné v rámci tohto programového obdobia.

Na podporu opatrení v oblasti kvality ovzdušia členské štáty v súčasnom programovom období 2014 – 2020 vyčlenili z európskych štrukturálnych a investičných fondov prostriedky vo výške 1,8 miliardy EUR. Okrem toho možno z investícií európskych štrukturálnych a investičných fondov v období rokov 2014 – 2020 do nízkouhlíkového hospodárstva (45 miliárd EUR), ochrany životného prostredia a efektívneho využívania zdrojov (celkovo 63 miliárd EUR) a do sieťovej infraštruktúry (celkovo 58 miliárd EUR) očakávať ďalšie nepriame príspevky, ktoré môžu byť osožné pre čisté ovzdušie, a to predovšetkým na podporu zraniteľných regiónov a občanov.

K dnešnému dňu smerovala tretina všetkých investícií z Európskeho fondu pre strategické investície (približne 80 miliárd EUR) do energetiky, dopravy a životného prostredia. To všetko má nepriamy pozitívny účinok na kvalitu ovzdušia. Program EÚ pre výskum a vývoj Horizont 2020 navyše nepriamo prispieva k znižovaniu emisií a kvalite ovzdušia. Financovanie zahŕňa aj výskumné zložky na účely ekologickejších dopravných riešení.

Európska komisia nedávno navrhla investovať 1 miliardu EUR do 39 projektov ekologickej dopravy určených na modernizáciu európskej železničnej siete, ďalší rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá a na prípravu podmienok pre vodnú dopravu s nulovými emisiami. Príspevok Komisie uvoľní z verejného a súkromného spolufinancovania v rámci Nástroja na prepájanie Európy zdroje v celkovej výške 4,5 miliardy EUR. V rámci nedávno uzavretej výzvy na kombinované financovanie pre infraštruktúru alternatívnych palív a čistejšiu mobilitu bolo predložených 69 návrhov projektov, v ktorých sa požadoval trojnásobok dostupných grantových prostriedkov vo výške 350 miliónov EUR na financovanie v celkovej hodnote 4,2 miliardy EUR. Výsledky sa očakávajú do októbra 2018. Tieto investície pomôžu podporiť čistejšiu dopravu v Európe, a tým ešte viac znížiť emisie.

Pri zabezpečovaní prospechu, ktorý so sebou prináša čisté ovzdušie, ma zásadný význam aj program LIFE. Napríklad integrovaný projekt programu LIFE, Malopoľský región v zdravom ovzduší, ktorý disponoval počiatočným rozpočtom vo výške približne 16 miliónov EUR a využitím finančnej páky získal viac než 800 miliónov EUR, uľahčil realizáciu plánu kvality ovzdušia Malopoľského regiónu a prispel k zlepšeniu kvality života pre približne 20 miliónov občanov nielen v Malopoľskom a Sliezskom vojvodstve v Poľsku, ale aj v ďalších členských štátoch, napríklad na Slovensku a v Českej republike. V nadchádzajúcich výzvach budú v rámci programu LIFE podporované najmä integrované projekty v oblasti kvality ovzdušia.

Viacročný finančný rámec na roky 2021 – 2027, ako ho navrhuje Európska komisia³⁴, bude pokračovať v podpore opatrení zameraných na zlepšenie kvality ovzdušia, a to aj tak, že 25 % výdavkov EÚ sa zameria na dosahovanie cieľov v oblasti klímy, že sa posilní program LIFE, ktorý bude podporovať aj opatrenia na presadzovanie čistej energie a energetickej efektívnosti, ale aj reformovanou spoločnou poľnohospodárskou politikou.

4.4. Štátna pomoc na podporu domácich investícií do mobility s nízkymi a nulovými emisiami

Na podporu vnútroštátnych mechanizmov financovania poskytujú pravidlá štátnej pomoci EÚ rámec, ktorý umožňuje členským štátom uľahčiť investície do mobility s nízkymi a nulovými

³⁴ COM(2018) 321.

emisiami v prospech čistého ovzdušia a ako príspevok k boju proti zmene klímy a zároveň tak posilniť konkurencieschopnosť nášho priemyslu. Členské štáty (na celoštátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni) môžu využiť tieto pravidlá na účinný boj proti emisiám, napríklad z cestnej dopravy. Schéma štátnej pomoci v Nemecku schválená vo februári 2018 je len jedným z mnohých príkladov, ako pravidlá EÚ v záujme obmedzenia znečistenia ovzdušia pomáhajú členským štátom uľahčovať investície do nákupu elektrických a dobíjateľných hybridných autobusov a súvisiacej nabíjacej infraštruktúry³⁵.

4.5. Nepretržité opatrenia na presadzovanie práva

Európska komisia v priebehu posledných rokov a ešte pred tým, ako nadobudli účinnosť limitné hodnoty, intenzívne spolupracovala s vnútroštátnymi orgánmi s cieľom usmerňovať postupné zmeny a pomôcť im dosiahnuť súlad s právnymi predpismi v oblasti kvality ovzdušia. Výsledkom boli zlepšenia, no niektoré zásadné problémy pretrvávajú. Európsku komisiu znepokojuje najmä pretrvávajúce prekračovanie limitných hodnôt v prípade dvoch hlavných znečisťujúcich látok s významným vplyvom na zdravie – oxidu dusičitého, ktorý je zväčša obsiahnutý v emisiách z cestnej dopravy³⁶ a priemyslu, a tuhých častíc, ktoré sa nachádzajú predovšetkým v emisiách z priemyslu, dopravy, vykurovania domácností a poľnohospodárstva. Európska komisia je odhodlaná pokračovať v partnerskej spolupráci s členskými štátmi na dosiahnutí dohodnutých noriem kvality ovzdušia a zároveň využiť svoje právomoci na presadzovanie príslušných právnych predpisov EÚ.

Nadmerné znečisťovanie ovzdušia v dôsledku emisií tuhých častíc a oxidu dusičitého

Súčasný stav

V prípade **tuhých častíc** sa súlad s limitnými hodnotami EÚ mal dosiahnuť k 1. januáru 2005. Koncentrácie tuhých častíc však v mnohých častiach Európy naďalej prekračujú tieto hodnoty – prekročenia limitov boli hlásené³⁷ v 19 z 28 členských štátov. Podľa najnovších dostupných údajov bolo úrovníam emisií tuhých častíc presahujúcim denné limitné hodnoty EÚ vystavených 19 % obyvateľov miest v EÚ a približne polovica z nich bola vystavená koncentráciám presahujúcim prísnejšie odporúčania Svetovej zdravotníckej organizácie³⁸.

Európska komisia vykonávala postupy v prípade nesplnenia povinnosti za pretrvávajúce nadmerné úrovne emisií tuhých častíc (PM₁₀) proti 16 členským štátom (Belgicko, Bulharsko, Česká republika, Francúzsko, Grécko, Lotyšsko, Maďarsko, Nemecko, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Španielsko, Švédsko a Taliansko).

Súdny dvor EÚ už vyniesol rozsudky o dvoch z najzávažnejších prekročení limitných hodnôt tuhých častíc v Európe, a to v Bulharsku (v roku 2017³⁹) a v Poľsku (v roku 2018⁴⁰). Tieto rozsudky potvrdzujú názor Európskej komisie, že pretrvávajúce prekračovanie hodnôt si

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

³⁶ Cestná doprava je zodpovedná za približne 40 % emisií oxidov dusíka v EÚ. Približne 80 % z celkových emisií oxidov dusíka z dopravy pochádza z vozidiel so vznetovými motormi.

³⁷ Minimálne z jednej monitorovacej stanice.

³⁸ EEA (2017). *Air Quality in Europe – 2017 Report* (Kvalita ovzdušia v Európe – správa za rok 2017). Európska environmentálna agentúra.

³⁹ Rozsudok Súdneho dvora z 5. apríla 2017 vo veci C-488/15, Komisia/Bulharsko.

⁴⁰ Rozsudok Súdneho dvora z 22. februára 2018 vo veci C-336/16, Komisia/Poľsko.

vyžaduje, aby príslušné členské štáty prijali účinnejšie opatrenia na obmedzenie prekročení na čo najkratšie obdobie⁴¹.

Okrem toho sa proti Bulharsku začal postup v prípade nesplnenia povinnosti za prekračovanie limitnej hodnoty oxidu siričitého. Keďže znečistenie oxidom siričitým spôsobuje hlavne priemysel, pokrok dosiahnutý v oblasti znižovania emisií tuhých častíc by sa pozitívne prejavil aj v prípade oxidu siričitého.

V prípade **oxidu dusičitého** sa súlad s limitnými hodnotami EÚ mal dosiahnuť k 1. januáru 2010. Ročná limitná hodnota sa aj naďalej výrazne prekračuje v celej Európe – prekročenia limitov boli hlásené⁴² celkom v 22 z 28 členských štátov. Podľa najnovších dostupných údajov bolo úrovníam znečistenia oxidom dusičitým prekračujúcim ročnú limitnú hodnotu vystavených 9 % obyvateľov miest v EÚ⁴³.

K dnešnému dňu sa postupy v prípade nesplnenia povinnosti za pretrvávajúce nadmerné úrovne emisií oxidu dusičitého začali proti 13 členským štátom (Belgicko, Česká republika, Dánsko, Francúzsko, Luxembursko, Maďarsko, Nemecko, Poľsko, Portugalsko, Rakúsko, Spojené kráľovstvo, Španielsko a Taliansko).

Ďalšie opatrenia

Európska komisia 30. januára 2018 pozvala deväť členských štátov (Česká republika, Francúzsko, Maďarsko, Nemecko, Rumunsko, Slovensko, Spojené kráľovstvo, Španielsko a Taliansko), na ktoré sa vzťahujú postupy v prípade nesplnenia povinnosti, pokiaľ ide o nadmerné znečisťovanie ovzdušia v dôsledku emisií tuhých častíc alebo oxidu dusičitého, a voči ktorým by ďalším procesným krokom bolo podanie na Súdny dvor EÚ, na samit o kvalite ovzdušia v Bruseli.

Účelom tohto stretnutia bolo apelovať na dotknuté členské štáty, aby sa dodatočne zaviazali, že vykonajú včasné, účinné a dôveryhodné opatrenia na riešenie zdrojov súčasných prekročení limitných hodnôt a že čo najskôr dosiahnu pokrok v ich dodržiavaní vo všetkých aglomeráciách.

Po posúdení doplňujúcich informácií, ktoré tieto členské štáty poskytli po stretnutí, Európska komisia dospela k záveru, že opatreniami prijatými alebo plánovanými v šiestich z týchto členských štátov⁴⁴ sa nedosiahne, aby obdobia prekračovania limitných hodnôt boli čo najkratšie, ako to vyžaduje judikatúra Súdneho dvora EÚ. Komisia sa preto rozhodla postúpiť prípady týchto členských štátov Súdnemu dvoru EÚ⁴⁵.

Okrem uvedených opatrení má zásadný význam zabezpečenie riadneho monitorovania kvality ovzdušia na celom území členských štátov. K nemu patrí napríklad umiestnenie miest odberu vzoriek do oblastí, kde sa vyskytujú najvyššie koncentrácie znečisťujúcich látok a je pravdepodobné, že obyvateľstvo je týmto koncentráciám vzhľadom na príslušné limitné hodnoty vystavené počas významného časového obdobia. Ak sa v tejto súvislosti preukázalo,

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

⁴² Minimálne z jednej monitorovacej stanice.

⁴³ EEA (2017). *Air Quality in Europe – 2017 Report* (Kvalita ovzdušia v Európe – správa za rok 2017). Európska environmentálna agentúra.

⁴⁴ Francúzsko, Nemecko a Spojené kráľovstvo za prekročenie hodnôt NO₂, ako aj Maďarsko, Rumunsko a Taliansko za prekročenie hodnôt PM₁₀.

⁴⁵ Pozri tlačovú správu http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_sk.htm.

že monitorovanie a podávanie správ sa nevykonáva riadne a neboli prijaté zodpovedajúce systémové opatrenia, ako napríklad v Belgicku, Luxembursku, Rumunsku a na Slovensku, Komisia tieto nedostatky riešila v rámci postupov v prípade nesplnenia povinnosti. Ak dotknuté členské štáty neprijmú primerané opatrenia, Komisia v týchto postupoch pristúpi k ďalšiemu kroku.

Zabezpečenie plného dodržiavania noriem emisií škodlivých látok pre vozidlá

Dodržiavanie existujúcich pravidiel členskými štátmi

V nadväznosti na škandál s emisiami z vozidiel so vznetrovým motorom v roku 2015 Európska komisia vyzvala členské štáty, aby prijali potrebné opatrenia, a najmä aby presadzovali dodržiavanie právnych predpisov EÚ. Opatrenia EÚ boli prijaté najmä vzhľadom na a) nedostatočnú mieru zvolávania vozidiel vybavených rušiacimi zariadeniami, ktoré sú podľa právnych predpisov EÚ zakázané, a na b) nedostatočné udeľovanie administratívnych pokút – konkrétne sankcií – výrobcom automobilov za porušenie právnych predpisov EÚ podvodmi pri emisných skúškach.

V tejto súvislosti Európska komisia vyzvala členské štáty EÚ, aby v celej EÚ bolo vykonané povinné a/alebo dobrovoľné zvolávanie vozidiel. Ďalej Európska komisia požiadala členské štáty, aby v záujme uvedenia emisií z dotknutých automobilov do úplného súladu s právnymi predpismi EÚ okrem softvérových aktualizácií preskúmali možnosť doplnujúcich hardvérových vylepšení.

Európska komisia takisto podniká rzné kroky proti členským štátom EÚ, ktoré si neplnia povinnosti vyplývajúce z právnych predpisov EÚ týkajúcich sa typového schvaľovania vozidiel. Boli prijaté opatrenia na riešenie troch druhov problémov týkajúcich sa na jednej strane sankcií za používanie nezákonných rušiacich zariadení a na strane druhej nápravných opatrení, ktoré majú prijať členské štáty. Ešte stále prebieha viacero postupov v prípade nesplnenia povinnosti⁴⁶. Jedna skupina týchto postupov sa týka neexistencie sankčných systémov v príslušných vnútroštátnych právnych predpisoch. Druhá skupina sa týka členských štátov, ktoré pre istého výrobcu automobilov v EÚ vydali typové schválenia, a opiera sa o podozrenia, že napriek používaniu nezákonného rušiaceho softvéru uvedeným výrobcom neboli uplatnené vnútroštátne ustanovenia týchto štátov o sankciách. Do tretej skupiny patrí postup na presadzovanie dodržiavania právnych predpisov, ktorý je vedený proti jednému členskému štátu a ktorý sa týka stratégie regulácie emisií používanej istým výrobcom automobilov a takisto neuloženia sankcií⁴⁷.

Spolu s členskými štátmi sa Európska komisia usiluje riešiť fenomén obchodovania s ojazdenými vozidlami, na ktoré sa vzťahovali zvolávacie akcie.

Ďalšie opatrenia

V súvislosti s uvedenými ešte neukončenými postupmi v prípade nesplnenia povinnosti a s prebiehajúcim dialógom s dotknutými členskými štátmi sa Komisia rozhodla zaslať dva

⁴⁶ Postupy začaté v decembri 2016 proti Českej republike, Grécku, Litve, Luxembursku, Nemecku, Spojenému kráľovstvu a Španielsku. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4214_en.htm. Postup proti Litve bol ukončený v júli 2017. Voči piatim členským štátom tieto postupy v júli 2017 pokračovali doplnujúcou formálnou výzvou (http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-1935_sk.htm).

⁴⁷ V máji 2017 Komisia začala postup v prípade nesplnenia povinnosti proti Taliansku (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1288_en.htm).

súbory doplňujúcich formálnych výziev. Jeden zo súborov je určený trom členským štátom⁴⁸ a má získať dodatočné vysvetlenia dôvodov, prečo neboli prijaté konečné rozhodnutia o sankciách za používanie nezákonného rušiaceho softvéru jedným automobilovým koncernom. Jednému členskému štátu sa zasiela dodatočná formálna výzva⁴⁹, ktorej cieľom je získať objasnenie nedávnych opatrení, ktoré tento členský štát prijal a ktoré sa týkajú stratégií regulácie emisií používaných v určitých vozidlách jedného výrobcu automobilov, a toho, prečo nebolo prijaté konečné rozhodnutie o sankciách. Informácie predložené členskými štátmi v odpovedi na tieto doplňujúce formálne výzvy Európska komisia posúdi aj vzhľadom na prípadné ďalšie kroky.

Nové pravidlá na posilnenie dohľadu nad trhom

Pokiaľ ide o budúcnosť, EÚ sa dohodla na nových pravidlách, ktorými sa má zvýšiť kvalita a posilniť nezávislosť typového schvaľovania a skúšania vozidiel, zvýšiť počet kontrol vozidiel, ktoré už sú na trhu EÚ, a posilniť celkový systém európskeho dohľadu. Pravidlá sa stanú záväznými v septembri 2020 a zabezpečia, aby vozidlá na trhu EÚ vrátane tých so vznetrovými motormi boli v súlade s emisnými normami pre automobily Euro (Euro 5/6)⁵⁰. Nové pravidlá umožnia Európskej komisii v prípadoch, keď členské štáty nedokážu reagovať, prijať priame opatrenia na presadzovanie dodržiavania predpisov voči výrobcom, ktorí nedodržiavajú právne predpisy EÚ vrátane predpisov o emisiách. Európska komisia predovšetkým bude môcť iniciovať zvolávacie akcie v celej EÚ a ukladať výrobcom alebo poskytovateľom technických služieb sankcie až do výšky 30 000 EUR za každé nevyhovujúce vozidlo. Členské štáty takisto budú povinné vykonávať povinné kontroly (emisií škodlivých látok) vozidiel, ktoré už sú na trhu EÚ.

5. ĎALŠÍ POSTUP

Je naliehavo potrebné zlepšiť kvalitu ovzdušia v Európe tým, že sa plne implementujú normy kvality ovzdušia, na ktorých sa členské štáty a Európsky parlament dohodli pred viac ako desiatimi rokmi. Vyžaduje si to opatrenia na všetkých úrovniach (národnej, regionálnej, miestnej) a Európska komisia tieto opatrenia podporuje všetkými nástrojmi, ktoré má k dispozícii.

Zlepšovanie kvality ovzdušia neprestáva byť pre Európu výzvou ani v dlhodobom horizonte. Preto je nevyhnutný komplexný prístup naprieč rôznymi odvetvami, od dopravy, cez energetiku až po miestne plánovanie, pri ktorom sa spoja všetci zainteresovaní aktéri. Európska komisia bude naďalej podporovať členské štáty, napríklad aj prostredníctvom dialógov o čistom ovzduší.

Zlá kvalita ovzdušia znižuje kvalitu života a pre hospodárstvo znamená značné náklady. Niet času nazvyš. Nákladovo efektívne riešenia na zlepšenie kvality ovzdušia existujú a sú široko dostupné. Je potrebné konať teraz, aby sa rozšírili a bezodkladne implementovali v celej EÚ na prospech pol miliardy európskych občanov.

⁴⁸ Druhé doplňujúce formálne výzvy adresované Luxembursku, Nemecku a Spojenému kráľovstvu. Pozri tlačovú správu http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_sk.htm. Vzhľadom na zmeny, ku ktorým došlo v Českej republike, Grécku a Španielsku a ktorých cieľom je reagovať na znepokojenie Komisie, nie je v rámci príslušných troch postupov v prípade nesplnenia povinnosti v tejto fáze potrebné prijať ďalšie kroky.

⁴⁹ Doplňujúca formálna výzva Taliansku, pozri tlačovú správu http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_sk.htm.

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