

Sreda, 13. marec 2019

P8_TA(2019)0186

Evropa, ki varuje: čist zrak za vse**Resolucija Evropskega parlamenta z dne 13. marca 2019 o Evropi, ki varuje: čist zrak za vse (2018/2792(RSP))**

(2021/C 23/04)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju člena 37 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah,
- ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/2284 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o zmanjšanju nacionalnih emisij nekaterih onesnaževal zraka, spremembi Direktive 2003/35/ES in razveljavitvi Direktive 2001/81/ES ⁽¹⁾,
- ob upoštevanju Direktive 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo ⁽²⁾,
- ob upoštevanju Direktive (EU) 2018/844 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o spremembi Direktive 2010/31/EU o energetske učinkovitosti stavb in Direktive 2012/27/EU o energetske učinkovitosti ⁽³⁾ in zahtev o doseganju zdravega okolja v zaprtih prostorih,
- ob upoštevanju svojega priporočila z dne 4. aprila 2017 Svetu in Komisiji po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju ⁽⁴⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 6. julija 2017 o ukrepanju EU za trajnost ⁽⁵⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 14. decembra 2017 o evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami ⁽⁶⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 2. decembra 2015 o trajnostni mobilnosti v mestih ⁽⁷⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 17. aprila 2018 o izvajanju sedmega okoljskega akcijskega programa ⁽⁸⁾,
- ob upoštevanju poročila Evropske agencije za okolje za leto 2017 z naslovom *Air quality in Europe* (Kakovost zraka v Evropi),
- ob upoštevanju posebnega poročila Računskega sodišča z naslovom *Onesnaženost zraka – naše zdravje še vedno ni dovolj zaščiteno* ⁽⁹⁾, ki je bilo objavljeno 11. septembra 2018,
- ob upoštevanju globalne podatkovne zbirke Svetovne zdravstvene organizacije o kakovosti zunanjega zraka za leto 2018,
- ob upoštevanju smernic Svetovne zdravstvene organizacije o kakovosti zraka v zaprtih prostorih,
- ob upoštevanju svoje študije, objavljene septembra 2018, z naslovom *Air Quality an urban traffic in the EU: best practices, and possible solutions* ⁽¹⁰⁾ (Kakovost zraka in promet v mestih v EU: dobra praksa in možne rešitve),

⁽¹⁾ UL L 344, 17.12.2016, str. 1.

⁽²⁾ UL L 152, 11.6.2008, str. 1.

⁽³⁾ UL L 156, 19.6.2018, str. 75.

⁽⁴⁾ UL C 298, 23.8.2018, str. 140.

⁽⁵⁾ UL C 334, 19.9.2018, str. 151.

⁽⁶⁾ UL C 369, 11.10.2018, str. 114.

⁽⁷⁾ UL C 399, 24.11.2017, str. 10.

⁽⁸⁾ Sprejeta besedila, P8_TA(2018)0100.

⁽⁹⁾ Posebno poročilo Računskega sodišča št. 23/2018, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_23/SR_AIR_QUALITY_SL.pdf.

⁽¹⁰⁾ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL_STU\(2018\)604988_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL_STU(2018)604988_EN.pdf)

Sreda, 13. marec 2019

- ob upoštevanju sodbe Splošnega sodišča Evropske unije z dne 13. decembra 2018 v zadevah T-339/16 (Ville de Paris proti Komisiji), T-352/16 (Ville de Bruxelles proti Komisiji) in T-391/16 (Ayuntamiento de Madrid proti Komisiji),
 - ob upoštevanju informativnega dokumenta Evropskega računskega sodišča z dne 7. februarja 2019 o odzivu EU na škandal Dieselgate ⁽¹⁾,
 - ob upoštevanju predloga resolucije Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane,
 - ob upoštevanju vprašanja Komisiji o Evropi, ki varuje: čist zrak za vse (O-000138/2018 – B8-0009/2019),
 - ob upoštevanju člena 128(5) in člena 123(2) Poslovnika,
- A. ker so zakonske omejitve emisij v EU še zmeraj višje od vrednosti, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija, in ker se v EU vsako leto poroča o približno 400 000 prezgodnjih smrtih, ki jih je mogoče pripisati onesnaženju zraka; ker je 98 % prebivalcev v mestih EU izpostavljenih ravneemu ozona, ki so višje od smernic Svetovne zdravstvene organizacije;
- B. ker se kakovost zraka v Evropi zadnja desetletja počasi, a vztrajno izboljšuje, poglavitni dejavnik pri tem pa je evropska zakonodaja;
- C. ker najnovejše ocene Evropske agencije za okolje v zvezi z zdravstvenimi posledicami, ki jih je mogoče pripisati izpostavljenosti onesnaženju zraka, kažejo, da je bilo leta 2014 v EU-28 okoli 399 000 prezgodnjih smrti zaradi dolgotrajne izpostavljenosti visoki koncentraciji finih delcev (PM_{2,5}) v zraku; ker se ocenjuje, da je izpostavljenost visoki koncentraciji dušikovega dioksida (NO₂) in ozona (O₃) leta 2014 v EU povzročila približno 75 000 oziroma 13 600 prezgodnjih smrti;
- D. ker slaba kakovost zraka močno vpliva na zdravje in ker so še posebej izpostavljeni nosečnice, otroci in starejši;
- E. ker je približno 90 % Evropejcev, ki živijo v mestih, izpostavljenih takim ravneemu onesnaženju zraka, ki veljajo za škodljive za zdravje ljudi;
- F. ker v cestnem prometu v EU nastane približno 40 % emisij dušikovih oksidov (NO_x), okrog 80 % vseh teh emisij v prometu pa prihaja iz vozil na dizelski pogon; ker je zaradi emisij iz dizelskih osebnih vozil, ki presegajo omejitve EU glede onesnaževanja pri vožnji, v letu 2015 prežgodel umrlo 6800 Evropejcev;
- G. ker so gospodarske posledice vplivov slabe kakovosti zraka na zdravje ocenjene na izgubo BDP EU v višini 3 do 9 %;
- H. ker je še posebej zaskrbljujoče, da ne zmoremo izvajati zakonodaje o kakovosti zraka na mestnih območjih, to pa ovira tudi uresničevanje prednostnega cilja 3 v sklopu sedmega okoljskega akcijskega načrta, da je treba državljanke Unije varovati pred okoljskimi pritiski ter tveganji za zdravje in dobro počutje;
- I. ker sedanji prehranski in kmetijski sistemi ustvarjajo čezmerne emisije amoniaka, dušikovega oksida in metana; ker 94 % emisij amoniaka in 40 % emisij metana prihaja iz kmetijskih dejavnosti; ker intenzivna živinoreja na svetovni ravni ustvari več emisij toplogrednih plinov kot promet in prevoz;

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

Sreda, 13. marec 2019

- J. ker postaja slaba kakovost zraka čedalje večji izziv v okviru trajnostnega razvoja in ker je za uresničitev ciljev OZN glede trajnostnega razvoja za leto 2030 v Evropi in drugod odločilno, da rešimo problem onesnaženega zraka;
- K. ker je Svetovna zdravstvena organizacija leta 2000 sprejela vrsto načel o pravici do zdravega zraka v zaprtih prostorih, ki določajo, da ima po načelih človekovih pravic vsakdo pravico, da v zaprtih prostorih diha zdrav zrak;
- L. ker bi si morala Unija na svetovni ravni prizadevati za spodbujanje ukrepov za zmanjšanje onesnaževanja zraka;
- M. ker je črni ogljik kot proizvod nepopolnega izgorevanja organskega ogljika iz prometa, fosilnih goriv, sežiganja biomase in iz industrije eden od sestavnih delov drobnih delcev in vpliva na globalno segrevanje;

Splošna opazanja

1. ugotavlja, da je bilo v letu 2018 šest držav članic obravnavanih na Sodišču Evropske unije, ker niso izpolnile standardov EU za kakovost zraka; opozarja tudi, da je trenutno v obravnavi 29 primerov kršitve zaradi neizpolnjevanja omejitev glede onesnaženosti zraka v 20 državah članicah in da v tem trenutku približno dve tretjini držav članic ne spoštuje mejnih vrednosti za delce (PM_{10}) in NO_2 , petina pa jih presega ciljno vrednost za fine delce ($PM_{2,5}$);
2. poziva Komisijo, naj nemudoma ukrepa v zvezi s finimi delci ($PM_{2,5}$) in naj predlaga, da bi v zakonodajo EU o kakovosti zraka uvedli strožje vrednosti za skladnost, kot jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija;
3. poziva Komisijo in države članice, naj ocenijo in pregledajo politike za kakovost samo na podlagi trdnih, najsodobnejših, neodvisnih in strokovno pregledanih znanstvenih dokazov;
4. poziva države članice, naj **na vseh ravneh in v vseh sektorjih** dajo prednost izvajanju usklajenih ukrepov in politik za izboljšanje kakovosti zraka v mestih in na mestnih območjih, da bi uresničili **cilje EU glede kakovosti** zraka in upoštevali vpliv onesnaževal na podnebje in ekosisteme; želi opozoriti, da onesnaženost zraka in z njo povezane bolezni in smrti ustvarjajo znatne socialne in zdravstvene stroške ter so ogromno breme za javni proračun po vsej Uniji; poziva države članice, naj zagotovijo, da ukrepi za izboljšanje kakovosti zraka na mestnih območjih ne bodo negativno vplivali na kakovost zraka v okolici, na primer na primestnih območjih in v bližnjih aglomeracijah;
5. ponovno poudarja, da ima onesnaževanje zraka lokalno, regionalno, nacionalno in čezmejno razsežnost in je zato potrebno ukrepanje na vseh ravneh upravljanja; zato poziva, naj se pristop upravljanja okrepi na več ravneh, tako da bodo vsi akterji prevzeli odgovornost za ukrepe, ki jih je na njihovi ravni mogoče in jih je tudi treba sprejeti; meni tudi, da bi morala Komisija pri oblikovanju politike bolj združevati moči z vsemi vsi ustreznimi generalnimi direktorati; obžaluje, da je za vprašanja onesnaževanja zraka pristojen njen generalni direktorat za okolje, a njegove cilje pogosto spodkopavajo politike in interesi drugih oddelkov;
6. poziva pristojne organe držav članic, naj celovito pristopijo k vprašanju onesnaževanja notranjega in zunanega zraka ter upoštevajo različna področja, ki so povezana s tem, na primer kmetijstvo in sisteme proizvodnje hrane, ohranjanje narave, podnebne spremembe, energetska učinkovitost ter mobilnost in urbanistično načrtovanje, in naj dajo prednost pristopom za zmanjševanje onesnaževanja, ki bodo posredno koristili tudi drugim področjem; poziva pristojne organe, naj zasnujejo akcijske načrte za čist zrak, ki bodo zajemali verodostojne ukrepe in obravnavali vse vire onesnaževanja zraka ter vse gospodarske sektorje; poziva mesta in pristojne organe, naj začnejo na vseh ravneh pripravljati konvencijo o čistem zraku za vse;

Sreda, 13. marec 2019

7. podpira nadaljevanje tako imenovanih „dialogov o čistem zraku“ med Komisijo in državami članicami, v katerih bi morali s celostnim pristopom obravnavati vse vrzeli v izvajanju;
8. poudarja, da je treba za območja in aglomeracije, kjer ravni onesnaževal vztrajno presegajo veljavne mejne vrednosti na ravni EU in je zato kakovost zraka slaba, sprejeti načrte za kakovost zraka, ki bi morali biti zasnovani tako, da bi bilo obdobje preseganja „čim krajše“, kot zahteva Direktiva 2008/50/ES in kot jasno potrjuje tudi sodna praksa Sodišča ⁽¹⁾, ⁽²⁾;
9. poudarja, da je treba k onesnaženosti zraka v evropskih mestih pristopiti celostno, pri tem pa upoštevati različne vire onesnaževanja zraka; poziva Komisijo, naj ambiciozno dopolni direktivo o kakovosti zunanjega zraka, tako da bo ustrezala najnovejši mejni vrednosti Svetovne zdravstvene organizacije in ciljnim mejnim vrednostim za delce, žveplov dioskid (SO₂) in ozon (O₃), ter določi kratkoročno vrednost za fine delce (PM_{2,5}), naj pripravi učinkovite ukrepe, ki bodo državam članicam pomagale k skladnosti z Direktivo 2008/50/ES, naj v okviru postopkov za ugotavljanje kršitev prednostno oceni ukrepe, ki so jih za izboljšanje kakovosti zraka sprejele države članice, in naj okrepi prizadevanja za preverjanje skladnosti na ravni držav članic, tudi glede standardov preskusnega postopka za emisije pri dejanski vožnji v okviru Uredbe Komisije 2017/1151 o homologaciji vozil ⁽³⁾;
10. obžaluje, da je bil v skladu s členom 5 Direktive 2016/2284 uveden mehanizem prilagodljivosti; poudarja, da je v letu 2018 enajst držav članic zahtevalo, naj se njihovi cilji glede zgornje meje emisij prilagodijo; poziva Komisijo, naj omeji uporabo možnosti za prilagajanje evidence emisij zgolj na toliko, kot je nujno potrebno, in naj preuči, ali so države članice pred zahtevano prilagoditvijo evidence emisij sprejele ukrepe, s katerimi bi nadomestile morebitne nepredvidene emisije v posameznem sektorju;
11. obžaluje, da merila za postavitev vzorčevalnih mest za merjenje onesnaževal v skladu z Direktivo 2008/50/ES dajejo državam članicam nekaj manevrskega prostora, s tem pa nastaja tveganje, da ne bo dosežen cilj reprezentativnosti; poziva Komisijo, naj analizira, kako to vpliva na primerljivost vzorcev in kakšne neposredne posledice ima;
12. poziva Komisijo, naj v svojih politikah in programih sodelovanja s tretjimi državami na zunanjih mejah upošteva čezmejni vidik onesnaževanja zraka, ki izvira iz teh držav, in dejstvo, da lahko politike in programi sodelovanja s temi državami pripomorejo k boljši kakovosti zraka, pri tem pa naj svoje programe pomoči v prvi vrsti osredotoči na odpravljanje vzrokov tega onesnaževanja;
13. poudarja, da po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije slaba kakovost zraka vpliva tudi na družbene in okoljske dejavnike zdravja, kot sta pitna voda in zadostna preskrba s hrano;
14. opozarja na povezavo med onesnaženostjo zraka in neenakostjo, saj so bolj ranljivi segmenti družbe praviloma bolj izpostavljeni onesnaženosti; poziva države članice, naj si prizadevajo preprečiti kopičenje okoljske, socialno-demografske in ekonomske prikrajšanosti, tudi z ukrepi za omejevanje onesnaževanja na posebej izpostavljenih točkah, kot so zdravstvene, izobraževalne in socialne ustanove ter mestna središča;
15. je zaskrbljen zaradi čedalje številčnejših znanstvenih dokazov o vplivu onesnaženosti zraka zaradi prometa na kognitivni razvoj in uspešnost otrok, kakor tudi v drugih skupinah prebivalstva;
16. opozarja, da sta za ohranitev ustrezne ravni varstva okolja po vsej EU poglobitnega pomena enotna uporaba in dopolnjevanje najboljših razpoložljivih tehnologij za omejevanje izpustov onesnaževal v zrak;

⁽¹⁾ Sodba Sodišča z dne 5. aprila 2017 v zadevi Komisija proti Bolgarija, C-488/15, ECLI:EU:C:2017:267.

⁽²⁾ Sodba Sodišča z dne 22. februarja 2018 v zadevi Komisija proti Poljska, C-336/16, ECLI:EU:C:2018:94.

⁽³⁾ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, UL L 175, 7.7.2017, str. 1.

Sreda, 13. marec 2019

17. poudarja, da je na enotnem trgu pomembno zagotoviti visoko in enovito raven varstva potrošnikov in jih obvarovati pred morebitnimi prihodnjimi emisijskimi škandali, ter poziva sozakonodajalca, naj na podlagi dokumenta Komisije o novem dogovoru za potrošnike iz aprila 2018 zasnujeta kolektivne postopke pravnega varstva;

Promet

18. opozarja, da zmanjšanje onesnaženosti zraka in hkrati tudi emisij CO₂ prometnega sektorja na mestnih območjih pomeni dvojni izziv, da so brezemisijski in nizkoemisijški avtomobili, kombinirana vozila in avtobusi bistvenega pomena za čisto, energetske učinkovito in cenovno dostopno mobilnost za vse državljane in da je izjemno pomembno pospešiti razvoj množičnega trga za ta vozila ter povečati njihovo ponudbo v Uniji, saj bomo tako znižali cene, to pa bo koristilo potrošnikom, operaterjem voznih parkov, organom, ki se ukvarjajo z javnimi naročili, in vsej evropski družbi;

19. poudarja, da je ključno spodbuditi trg z električnimi vozili in državam članicam dati usmerjevalna priporočila, da bi jih spodbudile k izvajanju fiskalnih spodbud za brezemisijška in nizkoemisijška vozila; poudarja, da sta razpoložljivost in dostopnost infrastrukture za polnjenje, tudi v zasebnih in javnih stavbah v skladu z direktivo o energetske učinkovitosti stavb⁽¹⁾, ter konkurenčnost električnih vozil bistvenega pomena za večjo naklonjenost potrošnikov tem vozilom; poudarja, kako pomembno je zagotoviti, da bo električna energija za električna vozila prišla iz trajnostnih virov; v zvezi s tem poziva k oblikovanju dolgoročne evropske pobude za naslednjo generacijo akumulatorjev;

20. opozarja na sporočene pozitivne rezultate različnih ukrepov, ki so se izvajali v državah članicah za omejitev vstopa osebnih avtomobilov v mestna središča in vlaganje v javni prevoz ter omogočanje dostopa do drugih prevoznih sredstev, na primer koles;

21. poudarja, da je spodbujanje aktivnih načinov prevoza, kot je kolesarjenje, ter pešačenja ključno za izboljšanje kakovosti zraka, saj se s tem zmanjša velika odvisnost od osebnih motornih vozil v mestih in na mestnih območjih; meni, da jih je zato treba podpreti z obsežno, visokokakovostno infrastrukturo, ki jo bo dopolnjeval zanesljiv javni prevoz na mestni in regionalni ravni, ter spodbuditi tudi s prostorskim načrtovanjem;

22. ugotavlja, da so vsakodnevno prevožene poti na splošno zelo kratke, zato je nadvse pomembno zagotoviti infrastrukturo s poudarkom na „mehki mobilnosti“ (kolesarjenje, hoja ...), ki bi državljanom ponujala alternativo cestnemu prometu;

23. želi opozoriti, da je za zmanjšanje onesnaževanja zraka ključno, da se spodbujajo nizkoemisijški in brezemisijški tovornjaki ter njihovo trženje in uporaba;

24. ponovno poudarja, kako pomembni so dolgoročni načrti za trajnostno mobilnost v mestih, in spodbuja države članice, naj jih zasnujejo tako, da bodo dajali prednost brez- in nizkoemisijškim načinom prevoza, da bi se zmanjšalo onesnaževanje zraka, emisije toplogrednih plinov in poraba energije; podpira uvedbo prometnih con in intermodalnih platform, kjer bo imel javni prevoz prednost; poudarja, da so potrebne jasne in zlahka dostopne informacije o mestnih in regionalnih programih, ki urejajo dostop za vozila, ter poziva Komisijo, naj podpre razvoj ustreznega evropskega digitalnega informacijskega orodja;

25. poziva Komisijo, naj okrepi na več ravneh potekajoče sodelovanje z državami članicami in evropskimi mesti v okviru agende EU za mesta, da bi dokončala svoj akcijski načrt za mobilnost v mestih za leto 2018⁽²⁾, v katerem bi morale biti jasno opredeljene rešitve za zmanjšanje onesnaženosti zraka na ravni občin, ter naj še naprej podpira Opazovalno skupino za mobilnost v mestih (ELTIS)⁽³⁾, ki zagotavlja koristne informacije o možnostih za financiranje, o študijah primerov in dobrih praksah o tem, kako izboljšati kakovost zraka z boljšimi rešitvami za mobilnost v mestih;

⁽¹⁾ Direktiva 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o energetske učinkovitosti stavb (UL L 153, 18.6.2010, str. 13).

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

⁽³⁾ <http://www.eltis.org>

Sreda, 13. marec 2019

26. podpira intenzivnejšo uporabo digitalnih tehnologij pri uresničevanju načela „onesnaževalec plača“, kot so e-cestnine in e-vozovnice na podlagi okoljske učinkovitosti vozil; meni, da bi bilo treba v harmoniziranem sistemu cestninjenja upoštevati emisije toplogrednih plinov in onesnaževal, kar zadeva okoljsko učinkovitost, da bi dali jasen in uravnotežen signal za razvoj novih vozil; poudarja, da morajo biti ta pravila jasna in pregledna za uporabnike cest; poudarja, da povezana mobilnost in avtomatizirane prometne rešitve pozitivno vplivajo na okolje in varnost v mestih, saj denimo omogočajo optimiziranje prometnih tokov in zmanjšanje prometa vozil, ki iščejo parkirni prostor; poziva Komisijo in države članice, naj mesta podprejo pri sprejemanju potrebne tehnologije;

27. poudarja, da so ključni element za razogljčenje cestnega prometa in izboljšanje kakovosti zraka po vsej Evropi zelena javna naročila, pri katerih javni organi za lastni vozni park ali za (pol)javne programe souporabe avtomobilov kupujejo nizko- ali brezemisijska vozila;

28. pozdravlja zaveze več evropskih mest za ureditev voznih parkov javnega prometa z določitvijo zahtev glede javnega naročanja električnih avtobusov, in poziva, naj se jih še več zgleduje po nekaterih evropskih mestih, članih ⁽¹⁾ mreže mest C40, ki so podpisala deklaracijo za ulice brez fosilnih goriv ⁽²⁾, v kateri so se dogovorila (so soglašala), da bodo od leta 2025 nabavljala samo električne avtobuse, do leta 2030 pa oblikovala velika brezemisijska mestna območja;

29. poudarja, da so glavni vzrok za zamudo pri izboljševanju kakovosti zraka v mestih in na mestnih območjih odstopanja med uradnimi homologacijskimi podatki o emisijah in dejanskimi emisijami dušikovih oksidov (NO_x) iz vozil standarda Euro 3 do 6, kar resno spodbija lokalne programe in ukrepe za omejevanje vozil, ki najbolj onesnažujejo okolje;

30. meni, da obstaja tehnologija, ki omogoča doseganje standardov Euro 6 za dušikove okside (NO_x) za dizelska vozila, tudi pri dejanski vožnji, ne da bi to negativen vplivalo na emisije CO₂;

31. poziva države članice in proizvajalce avtomobilov, naj usklajujejo obvezno naknadno strojno opremljanje neskladnih dizelskih vozil, vključno s strojno opremo za selektivno katalitsko redukcijo, s katero bi zmanjšali emisije dušikovega dioksida (NO₂) in očistili aktualni dizelski vozni park, zato da ne bi bilo treba prepovedovati dizelskih vozil; meni, da bi morali stroške tega naknadnega opremljanja nositi proizvajalci;

32. poziva Komisijo, naj še naprej zmanjšuje emisije dušikovih oksidov (NO_x) v voznem parku EU, in sicer tako, da vsako leto in v skladu s tehničnim razvojem pregleda faktor skladnosti, določen v svežnju o preskusu emisij pri dejanski vožnji, da bi ga čim prej, najpozneje pa do leta 2021, spravili na vrednost 1;

33. poziva Komisijo, naj uporabi pooblastila iz Direktive 2014/45/EU o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ⁽³⁾, da bodo morale vse države članice pri rednih tehničnih pregledih preveriti tudi skladnost avtomobilov z emisijskimi standardi za dušikove okside (NO_x) v prometu;

34. poziva Komisijo, naj predlaga standard za avtomobile z motorji nad Euro 6, ki bo nevtralen z vidika goriva, tehnologije in uporabe ter ki bo skladen vsaj s standardi Kalifornije/ZDA (Tier 3 in LEV III) glede dušikovih oksidov (NO_x) ter zahtevami glede skladnosti in trajnostnosti v prometu;

⁽¹⁾ Pariz, London, Barcelona, Heidelberg, Milano, Rim, Rotterdam, Varšava, Birmingham, Oxford in Manchester (od 8. oktobra 2018).

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

⁽³⁾ UL L 127, 29.4.2014, str. 51.

Sreda, 13. marec 2019

35. poziva Komisijo, naj si še naprej prizadeva za izboljšanje delovanja prenosnih sistemov za merjenje emisij v smislu večje natančnosti in manjše tolerance; meni, da bi morala tehnologija prenosnega sistema za merjenje emisij na področju trdih delcev upoštevati delce, manjše od 23 nanometrov, ki so najbolj nevarni za javno zdravje;
36. odločno obsoja poskuse na ljudeh in opicah, ki jih je dala leta 2014 in 2015 izdelati Evropska raziskovalna skupina za okolje in zdravje v prometnem sektorju (EUGT) in katerimi so želeli dokazati, da izpušni plini iz dizelskih motorjev novih vozil niso nevarni za zdravje;
37. prosi Komisijo in države članice, naj zagotovijo, da se tovrstni poskusi, ki so z etičnega vidika v vseh pogledih vredni obsojanja in neupravičeni, na ozemlju Unije ne bodo več ponovili;
38. poziva Komisijo, naj razmisli o uvedbi standardov za boj proti emisijam iz vozil, ki ne prihajajo iz izpuha;
39. poziva Komisijo, naj obravnava emisije iz gradbenih strojev tudi zunaj uredbe o necestni mobilni mehanizaciji⁽¹⁾ z oceno učinka o potencialu brezemisijских gradbenih strojev za zmanjšanje ravni onesnaženja zraka in obremenitve s hrupom ter naj to oceno morda vključi v prihodnje revizije ustrezne zakonodaje EU;
40. meni, da lahko območja za nadzor emisij pomagajo izboljšati kakovost zraka v obalnih mestih in mestih z visoko stopnjo žvepla in dušikovih oksidov zaradi onesnaževanja z ladij; zato spodbuja države članice, ki se spoprijemajo s tem pojavom, naj se v okviru Mednarodne pomorske organizacije zavzamejo za spodbujanje uvedbe teh območij v vodah EU, in poziva Komisijo, naj podpre vsa prizadevanja v tej smeri;

Kmetijstvo

41. priznava, da sedanji prehranski in kmetijski sistemi povzročajo čezmerne emisije amoniaka (NH_3), didušikovega oksida (N_2O) in metana (CH_4) ter da 94 % emisij amoniaka in 40 % emisij metana prihaja iz kmetijskih dejavnosti;
42. poudarja, da je kmetijstvo največji vir primarnih emisij drobnih delcev (PM_{10}) v EU, kot je poudarila Evropska agencija za okolje;
43. opozarja na ugotovitve Evropske agencije za okolje, ki je leta 2017 navedla, da emisije amoniaka iz kmetijstva prispevajo k obdobjem visokih koncentracij drobnih delcev (PM), s čimer se vsa Evropa spopada vsako pomlad, in ugotavlja, da emisije amoniaka povzročajo negativne kratkoročne in dolgoročne vplive na zdravje;
44. poudarja, da gre v mestnih območjih emisijam amoniaka pripisati približno 50 % zdravstvenih posledic onesnaženosti zraka, saj je amoniak pomembna predstopnja drobnih delcev; poziva Komisijo in države članice, naj izkoristijo reforme skupne kmetijske politike EU kot priložnost za boj proti onesnaževanju zraka, ki ga povzroča kmetijski sektor;
45. poudarja, da obstajajo tehnični ukrepi za omejitev emisij amoniaka, ki pa jih zaenkrat uporablja le malo držav članic; želi spomniti, da ti ukrepi zajemajo: upravljanje dušika ob upoštevanju vsega dušikovega cikla, strategije za krmljenje živine, s katerimi se pri govedu, prašičih in perutnini zmanjša izločanje dušika, nizkoemisijško uporabo gnoja in gnojil na zemljiščih, nizkoemisijške sisteme za skladiščenje gnoja, nizkoemisijško predelavo gnoja in sisteme kompostiranja, nizkoemisijške sisteme za uhlevitev živali in nizkoemisijške pristope za uporabo mineralnih gnojil;

⁽¹⁾ Uredba (EU) 2016/1628 Evropskega parlamenta in sveta z dne 14. septembra 2016 o zahtevah v zvezi z mejnimi vrednostmi emisij plinastih in trdnih onesnaževal in homologacijo za motorje z notranjim izgorevanjem za necestno mobilno mehanizacijo (UL L 252, 16.9.2016, str. 53).

Sreda, 13. marec 2019

46. poziva sozakonodajalca, naj v prihodnjo skupno kmetijsko politiko vključita ukrepe, ki bodo kmetovalcem omogočili, da zmanjšajo skupne emisije onesnaževal zraka v kmetijskem sektorju v korist vseh državljanov Unije;
47. poudarja, da je vse več znanstvenih dokazov o škodljivih vplivih intenzivne živinoreje na zdravje in okolje, tako v Evropi kot drugod;
48. poudarja, da so emisije metana v kmetijstvu pomembna predstopnja prizemnega ozona, ki škodljivo vpliva na zdravje ljudi, 98 % prebivalcev v mestih EU pa je izpostavljenih ravneemu ozona, ki so višje od smernic Svetovne zdravstvene organizacije;
49. poudarja, da zakonodaja EU o onesnaženosti zraka ne ureja emisij metana, ki prav tako niso del podnebne politike EU;
50. poudarja, da obstajajo različne stroškovno učinkovite možnosti za reševanje vprašanja emisij metana, ki ne vplivajo na porabo mesa in mleka; meni, da bi bilo pri gospodarjenju z gnojem mogoče zmanjšati emisije s sprejetjem preprostih in stroškovno učinkovitih ukrepov, ki zajemajo vse od tehnik skladiščenja do tehnik nanašanja gnoja; nadalje meni, da bi se s spremembo strategij krmljenja (npr. z dodajanjem stročnic, kot sta lucerna in lan) bistveno zmanjšale emisije metana iz črevesja; opozarja, da so snovi, ki ostanejo po anaerobni presnovi, pri kateri organske odpadke razgradijo mikroorganizmi in jih spremenijo v bioplin, bogate s hranili in se lahko uporabijo kot naravno gnojilo;
51. poudarja, da so stroški nadzora nad onesnaženjem zraka v Evropi bistveno nižji v kmetijskem sektorju kot v drugih sektorjih, kjer se že izvaja strožji nadzor nad emisijami;
52. meni, da bi moralo biti prihodnje financiranje skupne kmetijske politike povezano z obveznimi ukrepi za zmanjševanje onesnaženosti zraka;

Energija

53. opozarja, da sektor proizvodnje in distribucije energije v 33 državah članicah Evropske agencije za okolje povzroča več kot polovico emisij žveplovih oksidov (SO_x) in eno petino emisij dušikovih oksidov (NO_x);
54. poudarja, da termoelektrarne na premog in lignit k veliko prispevajo k emisijam živega srebra v EU in da 62 % emisij živega srebra iz industrije EU povzročajo termoelektrarne na premog;
55. opozarja, da je živo srebro nevaren nevrotoksin, ki škodi živčnemu sistemu tudi pri razmeroma nizki izpostavljenosti;
56. pozdravlja zaveze vsaj desetih držav članic EU o postopnem opuščanju uporabe premoga; poziva druge države članice EU, naj najpozneje do leta 2030 postopno opustijo premog kot vir energije;
57. priznava pomembno vlogo daljinskega ogrevanja pri zmanjševanju emisij in poudarja, da je dobro razvita infrastruktura daljinskega ogrevanja eden osrednjih dejavnikov za omejevanje onesnaževanja zraka; spodbuja države članice, ki še nimajo daljinskega ogrevanja, naj preučijo koristi takega sistema;
58. poziva Komisijo in države članice, naj spodbudijo uporabo učinkovitih rešitev za ogrevanje gospodinjstev, ki temeljijo na obnovljivih virih energije, da bi prispevale k omejevanju izpusta onesnaževal zraka iz gospodinjstev v Uniji;

Onesnaženost zraka v zaprtih prostorih

59. poudarja, da ljudje preživijo skoraj 90 % časa v zaprtih prostorih, kjer je zrak lahko bistveno bolj onesnažen kot zunaj;

Sreda, 13. marec 2019

60. opozarja, da slaba kakovost zraka v zaprtih prostorih v svetovnem merilu povzroči 10 % nenalezljivih bolezni, slaba kakovost zraka v pisarnah pa je povezana tudi z manjšo storilnostjo; poziva Komisijo, naj opredeli usklajene standarde za preskušanje, po katerih bi merili emisije v zaprtih prostorih;

61. meni, da bi morala za vse nove in obnovljene stavbe v Uniji veljati obveznost pridobitve potrdila o kakovosti zraka v notranjih prostorih, pri tem pa bi bilo treba upoštevati veljavne kazalnike zmogljivosti in preizkusne metode, temelječe na standardu EN 16798-1, pa tudi smernice Svetovne zdravstvene organizacije v zvezi s kakovostjo zraka v zaprtih prostorih;

62. poziva države članice in Komisijo, naj sprejmejo in izvajajo ukrepe za boj proti onesnaževanju zraka pri viru ob upoštevanju razlik med viri onesnaževanja zraka v zaprtih prostorih in onesnaževanja zunanjega zraka;

Znanstvene ugotovitve, spremljanje in raziskave v zvezi z onesnaževanjem zraka

63. se zaveda, kako kompleksna in negotova je znanost o onesnaževanju zraka, zato spodbuja, naj se pri spremljanju kakovosti zraka in ocenjevanju politik uporabljajo različne oblike znanja, vključno z ljubiteljsko znanostjo⁽¹⁾; poudarja pomen ozaveščanja in obveščanja javnosti z vključevanjem državljanov v reševanje vprašanj o kakovosti zraka;

64. poziva Komisijo in države članice, naj na ravni EU podpirajo raziskave, razvoj in certificiranje pametnih večsenzornih sistemov za spremljanje kakovosti zraka v zaprtih prostorih in na prostem; poudarja, da so lahko pametni sistemi za spremljanje kakovosti zraka dobro orodje ljubiteljske znanosti in da lahko resnično pomagajo ljudem, ki trpijo za astmo in srčno-žilnimi obolenji;

65. poziva države članice, naj zagotovijo ustrezno, verodostojno, natančno in stalno merjenje in spremljanje kakovosti zraka; poudarja, kako pomembna je lokacija postaj, ki se uporabljajo v glavnih mestnih aglomeracijah, v katerih so težave s kakovostjo zraka, saj velja, da neustrezna lokacija ne omogoča ustreznega spremljanja tveganj za javno zdravje;

66. poziva države članice, naj ustanovijo neodvisne odbore za kakovost zraka, ki bi opravljali analize na področju kakovosti zraka in ocenjevali ustreznost sprejetih ukrepov; meni, da bi bilo treba na lokalni ravni opravljati mesečne analize in jih objavljati;

67. meni, da je treba natančneje raziskati posledice drobnih delcev za zdravje, vključno z delci PM₁ in ultrafinimi delci;

Finančni pomisleki

68. poziva države članice, naj v skladu z načelom enakih pogojev odpravijo vse davčne spodbude, preferenčne obravnave ali proračunske prerazporeditve, ki bi neposredno ali posredno spodbujale prevozna sredstva z visokimi emisijami;

69. želi spomniti na načelo uporabe prihodkov pri zaračunavanju cestnin in poziva, naj se del prihodkov od uporabe cestne infrastrukture po potrebi nameni ukrepom za izboljševanje kakovosti zraka v mestih;

70. opozarja, da je treba zagotoviti podporo regijam, na katere negativno vpliva energetska preoblikovanje, zlasti rudarskim regijam, saj gre v tem primeru večinoma za revna območja, ki imajo pogosto visoke ravni škodljivih snovi v zraku;

71. poziva k postopnemu opuščanju subvencij za fosilna goriva;

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

Sreda, 13. marec 2019

72. poziva države članice, naj povečajo sredstva za raziskave na področju vpliva kakovosti zraka na javno zdravje, družbo in gospodarstvo, vključno z oceno s tem povezanih zunanjih dejavnikov, ter za raziskave o celovitejših strategijah merjenja, s katerimi bi bilo mogoče ob upoštevanju časovnega in prostorskega gibanja posameznika zajeti njegovo izpostavljenost onesnaženosti zraka; poziva Komisijo in države članice, naj mestom in občinam zagotovijo dovolj sredstev za boj proti onesnaženosti zraka;

o

o o

73. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.
