



Έγγραφο συνόδου

B8-0156/2019

6.3.2019

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ

εν συνεχεία της ερώτησης με αίτημα προφορικής απάντησης B8-0009/2019

σύμφωνα με το άρθρο 128 παράγραφος 5 του Κανονισμού

σχετικά με την ανακοίνωση «Μια Ευρώπη που προστατεύει: καθαρός αέρας για όλους»
(2018/2792(RSP))

Julie Girling, Seb Dance, Catherine Bearder, Keith Taylor, Anja Hazekamp, Eleonora Evi

εξ ονόματος της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την ανακοίνωση «Μια Ευρώπη που προστατεύει: καθαρός αέρας για όλους» (2018/2792(RSP))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη το άρθρο 37 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2016/2284 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων, την τροποποίηση της οδηγίας 2003/35/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 2001/81/ΕΚ¹,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη²,
- έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/31/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων και της οδηγίας 2012/27/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση³ και τις απαιτήσεις της για τη δημιουργία υγιεινού περιβάλλοντος εσωτερικών χώρων,
- έχοντας υπόψη τη σύστασή του, της 4ης Απριλίου 2017, προς το Συμβούλιο και την Επιτροπή, σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία⁴,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 6ης Ιουλίου 2017, σχετικά με τη δράση της ΕΕ για τη βιωσιμότητα⁵,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 14ης Δεκεμβρίου 2017, σχετικά με μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών⁶,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 2ας Δεκεμβρίου 2015, σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα⁷,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 17ης Απριλίου 2018, σχετικά με την εφαρμογή του 7ου προγράμματος δράσης για το περιβάλλον⁸,

¹ ΕΕ L 344 της 17.12.2016, σ. 1.

² ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1.

³ ΕΕ L 156 της 19.6.2018, σ. 75.

⁴ ΕΕ C 298 της 23.8.2018, σ. 140.

⁵ ΕΕ C 334 της 19.9.2018, σ. 151.

⁶ ΕΕ C 369 της 11.10.2018, σ. 114.

⁷ ΕΕ C 399 της 24.11.2017, σ. 10.

⁸ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P8_TA(2018)0100.

- έχοντας υπόψη την έκθεση, του 2017, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος με τίτλο «Η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα στην Ευρώπη»,
 - έχοντας υπόψη την ειδική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο «Ατμοσφαιρική ρύπανση: Η προστασία της υγείας μας παραμένει ανεπαρκής»⁹, που δημοσιεύτηκε στις 11 Σεπτεμβρίου 2018,
 - έχοντας υπόψη την επικαιροποίηση, του 2018, της βάσης δεδομένων του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (ΠΟΥ) για την ποιότητα του παγκόσμιου περιβάλλοντος αέρα,
 - έχοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές του ΠΟΥ για την ποιότητα του αέρα εσωτερικών χώρων,
 - έχοντας υπόψη τη μελέτη του, του Σεπτεμβρίου 2018, με τίτλο «Ποιότητα του αέρα και αστική κυκλοφορία στην ΕΕ: βέλτιστες πρακτικές και πιθανές λύσεις»¹⁰,
 - έχοντας υπόψη την πρόταση ψηφίσματος της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων,
 - έχοντας υπόψη την ερώτηση προς την Επιτροπή σχετικά την ανακοίνωσή της με τίτλο «Μια Ευρώπη που προστατεύει: καθαρός αέρας για όλους» (O-000138/2018 – B8-0009/2019),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 128 παράγραφος 5 και το άρθρο 123 παράγραφος 2 του Κανονισμού του,
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα νόμιμα όρια εκπομπών της ΕΕ εξακολουθούν να υπερβαίνουν τα συνιστώμενα από τον ΠΟΥ και ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος εκτιμά ότι περισσότεροι από 400.000 πρόωροι θάνατοι, που αποδίδονται στην ατμοσφαιρική ρύπανση, αναφέρονται σε ετήσια βάση στην ΕΕ· λαμβάνοντας υπόψη ότι το 98 % του αστικού πληθυσμού της ΕΕ εκτίθεται σε επίπεδα όζοντος που υπερβαίνουν τις κατευθυντήριες γραμμές του ΠΟΥ·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με τις τελευταίες εκτιμήσεις του ΕΟΠ όσον αφορά τον αντίκτυπο στην υγεία από την έκθεση σε ατμοσφαιρική ρύπανση, οι συγκεντρώσεις λεπτών σωματιδίων 2.5 (PM_{2.5}) το 2014 ευθύνονταν για τον πρόωρο θάνατο περίπου 399 000 ατόμων στην ΕΕ των 28 λόγω μακροχρόνιας έκθεσης· λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με εκτιμήσεις που έγιναν το 2014, περίπου 75 000 και 13 600 πρόωροι θάνατοι στην ΕΕ ετησίως οφείλονται στην έκθεση σε συγκεντρώσεις NO₂ και O₃ αντίστοιχα·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η κακή ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα έχει τεράστιες επιπτώσεις στην υγεία, ενώ ιδιαίτερα ευάλωτες είναι οι γυναίκες κατά την εγκυμοσύνη, τα παιδιά και οι ηλικιωμένοι·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι περίπου το 90 % των Ευρωπαίων που ζουν στις πόλεις εκτίθενται σε επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης που θεωρείται ότι βλάπτουν την

⁹ Ειδική έκθεση αριθ. 23/2018 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου,

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_23/SR_AIR_QUALITY_EL.pdf

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

ανθρώπινη υγεία:

- E. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οδική κυκλοφορία ευθύνεται για το 40 % περίπου των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x) στην ΕΕ και ότι περίπου το 80 % των συνολικών εκπομπών NO_x από την κυκλοφορία παράγονται από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα: λαμβάνοντας υπόψη ότι οι εκπομπές από πετρελαιοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα, οι οποίες υπερέβησαν τα όρια ρύπανσης της ΕΕ για την οδήγηση στον δρόμο, ευθύνονται για τον πρόωρο θάνατο 6800 Ευρωπαίων το 2015·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι οικονομικές απώλειες λόγω των επιπτώσεων της κακής ποιότητας του αέρα στην υγεία εκτιμάται ότι κυμαίνονται σε επίπεδα μεταξύ του 3 % και του 9 % του ΑΕΠ της ΕΕ·
- Z. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αδυναμία εφαρμογής της νομοθεσίας για την ποιότητα του αέρα στις αστικές περιοχές και η αντιμετώπιση της ρύπανσης του αέρα εσωτερικών χώρων είναι ιδιαίτερα ανησυχητικές και παρεμποδίζουν την επίτευξη του στόχου προτεραιότητας αριθ. 3 του 7ου περιβαλλοντικού σχεδίου δράσης, σύμφωνα με τον οποίο οι πολίτες της Ένωσης θα πρέπει να προστατεύονται από περιβαλλοντικές πιέσεις και κινδύνους για την υγεία και την ευημερία·
- H. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα υπάρχοντα επισιτιστικά και γεωργικά συστήματα είναι υπεύθυνα για υπερβολικές εκπομπές αμμωνίας, υποξειδίου του αζώτου και μεθανίου· λαμβάνοντας υπόψη ότι το 94 % των εκπομπών αμμωνίας και το 40 % των εκπομπών μεθανίου προέρχονται από γεωργικές δραστηριότητες· λαμβάνοντας υπόψη ότι, παγκοσμίως, η εντατική κτηνοτροφία παράγει περισσότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από ό,τι οι μεταφορές·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η κακή ποιότητα του αέρα αποτελεί διαρκώς μεγαλύτερη πρόκληση στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης και ότι η αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της επίτευξης των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) του ΟΗΕ για το 2030 στην Ευρώπη και πέραν αυτής·
- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ΠΟΥ ενέκρινε το 2000 μια δέσμη αρχών για τη θέσπιση του δικαιώματος για υγιεινό αέρα στο εσωτερικό των κτιρίων, μέσω των οποίων επεσήμανε ότι «σύμφωνα με τις αρχές για το ανθρώπινο δικαίωμα στην υγεία, όλοι έχουν το δικαίωμα να αναπνέουν καθαρό αέρα στο εσωτερικό των κτιρίων»·
- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Ένωση θα πρέπει να προσπαθήσει να προωθήσει δράσεις σε παγκόσμιο επίπεδο για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης·

Γενικές παρατηρήσεις

- 1. σημειώνει ότι το 2018, έξι κράτη μέλη παραπέμφθηκαν στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης λόγω μη συμμόρφωσης με τα πρότυπα της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα· υπενθυμίζει ότι επί του παρόντος υπάρχουν 29 διαδικασίες επί παραβάσει που έχουν κινηθεί λόγω μη συμμόρφωσης όσον αφορά τις οριακές τιμές της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε 20 κράτη μέλη, ότι περίπου τα δύο τρίτα των κρατών μελών δεν τηρούν επί του παρόντος τις οριακές τιμές του PM₁₀ και του NO₂ και ότι το ένα πέμπτο υπερβαίνει την τιμή στόχο για τα PM_{2.5}·

2. προτρέπει την Επιτροπή λάβει το συντομότερο δυνατό μέτρα για τα σωματίδια PM_{2.5} προτείνοντας τη θέσπιση αυστηρότερων τιμών συμμόρφωσης για τα εν λόγω σωματίδια, σύμφωνα με τις συστάσεις του ΠΟΥ, στη νομοθεσία για την ποιότητα του αέρα στην ΕΕ·
3. προτρέπει τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα στην υλοποίηση συντονισμένων δράσεων και πολιτικών σε όλα τα επίπεδα και όλους τους τομείς με στόχο να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στις πόλεις και τις αστικές περιοχές, προκειμένου να επιτευχθεί ο απώτερος στόχος της ανάσχεσης των πρόωρων θανάτων και των ασθενειών που προκαλούνται από την έκθεση σε ατμοσφαιρικούς ρύπους, και να λαμβάνονται υπόψη οι συνέπειες των ρύπων στο κλίμα και στα οικοσυστήματα· υπενθυμίζει ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση και οι συναφείς ασθένειες και θάνατοι συνεπάγονται σημαντικό κοινωνικό κόστος και κόστος για την υγεία και επιβαρύνουν σημαντικά τους δημόσιους προϋπολογισμούς σε ολόκληρη την Ένωση· προτρέπει τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι τα μέτρα για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις αστικές περιοχές δεν έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην ποιότητα του αέρα στις γύρω περιοχές, όπως είναι τα προάστια και οι ευρύτερες αστικές περιοχές·
4. υπογραμμίζει για άλλη μια φορά ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση έχει τοπική, περιφερειακή, εθνική και διασυνοριακή διάσταση και απαιτείται η ανάληψη δράσης σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης· ζητεί, ως εκ τούτου, την ενίσχυση της προσέγγισης της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης, στην οποία όλοι οι φορείς αναλαμβάνουν την ευθύνη για τα μέτρα που μπορούν και πρέπει να λαμβάνονται στο αντίστοιχο επίπεδό τους· ομοίως, θεωρεί ότι θα πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερη έμφαση στην κοινή χάραξη πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τη συμμετοχή όλων των σχετικών Γενικών Διευθύνσεων· εκφράζει τη δυσαρέσκειά του για το γεγονός ότι, παρόλο που η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος είναι αρμόδια για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, οι στόχοι της συχνά υπονομεύονται από πολιτικές και συμφέροντα που προέρχονται από άλλα τμήματα·
5. καλεί τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να υιοθετήσουν μια ολοκληρωμένη και χωρίς αποκλεισμούς προσέγγιση όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, συμπεριλαμβανομένης εκείνης στους εσωτερικούς χώρους, λαμβάνοντας υπόψη τους διάφορους τομείς που εμπλέκονται ή επηρεάζονται, όπως είναι τα επισιτιστικά και γεωργικά συστήματα, η προστασία της φύσης, η κλιματική αλλαγή, η ενεργειακή απόδοση, η κινητικότητα και ο πολεοδομικός σχεδιασμός, και να δώσουν προτεραιότητα στις προσεγγίσεις μετριασμού της ρύπανσης που ωφελούν παράλληλα και άλλους τομείς· προτρέπει τις αρμόδιες αρχές να καταρτίσουν σχέδια δράσης για καθαρό αέρα, τα οποία θα περιλαμβάνουν αξιόπιστα μέτρα για την αντιμετώπιση όλων των πηγών ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε όλους τους τομείς της οικονομίας· ενθαρρύνει πόλεις και αρμόδιες αρχές να αρχίσουν να εργάζονται σε όλα τα επίπεδα για μια συμφωνία για καθαρό αέρα για όλους·
6. υποστηρίζει τη συνέχιση των αποκαλούμενων «Διαλόγων για τον καθαρό αέρα» μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών, οι οποίοι θα πρέπει να καλύπτουν όλα τα κενά στην υλοποίηση με βάση μια ολιστική προσέγγιση·
7. θεωρεί ότι τα σχέδια για την ποιότητα του αέρα σε ζώνες και αστικές περιοχές με επίπεδα ρύπων που παραμένουν διαρκώς πάνω από τις οριακές τιμές της ΕΕ θα πρέπει

να εξαλείψουν την υπέρβαση των ορίων το συντομότερο δυνατό, όπως απαιτείται νομικά από την οδηγία 2008/50/EK και επιβεβαιώνεται ρητώς από τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης^{11,12}.

8. επισημαίνει την ανάγκη για μια ολιστική προσέγγιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις ευρωπαϊκές πόλεις που θα λαμβάνει υπόψη τις διάφορες πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης· καλεί την Επιτροπή να διενεργήσει φιλόδοξη επικαιροποίηση της οδηγίας για την ποιότητα του αέρα του περιβάλλοντος, ώστε να αντιστοιχεί στις πρόσφατες οριακές τιμές και τιμές στόχους του ΠΟΥ για τα PM, το SO₂ και το O₃ και στον καθορισμό βραχυπρόθεσμης τιμής για τα PM_{2,5}, να προτείνει αποτελεσματικά μέτρα που θα επιτρέπουν στα κράτη μέλη να συμμορφωθούν με την οδηγία 2008/50/EK, να δώσει προτεραιότητα στην αξιολόγηση των μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στο πλαίσιο των διαδικασιών επί παραβάσει, και να εντείνει τις προσπάθειές της για τον έλεγχο της συμμόρφωσης σε επίπεδο κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων της δοκιμής των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων¹³.
9. εκφράζει τη δυσαρέσκειά του για το μηχανισμό ευελιξίας που θεσπίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/2284· επισημαίνει ότι το 2018 έντεκα κράτη μέλη ζήτησαν να αναπροσαρμοστούν τα ανώτατα όρια εκπομπών σε εθνικό επίπεδο· καλεί την Επιτροπή να περιορίσει στο ελάχιστο δυνατό την προσαρμογή της απογραφής των εκπομπών και να εξετάσει κατά πόσον τα κράτη μέλη έχουν λάβει μέτρα για την αντιστάθμιση πιθανών απρόβλεπτων εκπομπών από συγκεκριμένους τομείς πριν αιτηθούν την προσαρμογή της απογραφής εκπομπών·
10. εκφράζει τη δυσαρέσκειά του για το γεγονός ότι τα κριτήρια που αφορούν τη θέση των σημείων δειγματοληψίας για τη μέτρηση των ρύπων σύμφωνα με την οδηγία 2008/50/EK αφήνουν κάποιο περιθώριο δράσης στα κράτη μέλη και υπάρχει κίνδυνος να μην επιτευχθεί ο στόχος της αντιπροσωπευτικότητας· καλεί την Επιτροπή να αναλύσει τον αντίκτυπο που έχει αυτό το περιθώριο δράσης στη συγκρισιμότητα των δειγμάτων και τις άμεσες συνέπειές του·
11. καλεί την Επιτροπή να λάβει υπόψη, στις πολιτικές και τα προγράμματα συνεργασίας με τρίτες χώρες στα εξωτερικά σύνορα της Ένωσης, τη διασυνοριακή ατμοσφαιρική ρύπανση που προέρχεται από τις εν λόγω χώρες, καθώς και το γεγονός ότι οι πολιτικές και τα προγράμματα συνεργασίας με τις εν λόγω χώρες μπορούν να επηρεάσουν τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και να εστιάσει κατά προτεραιότητα στα προγραμμάτων βοήθειας με στόχο την αντιμετώπιση των αιτιών αυτού του είδους ρύπανσης·
12. υπογραμμίζει ότι, σύμφωνα με τον ΠΟΥ, η κακή ποιότητα του αέρα επηρεάζει κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες που καθορίζουν την υγεία, όπως το

¹¹ Απόφαση της 5ης Απριλίου 2017, *Επιτροπή κατά Βουλγαρίας*, C-488/15, ECLI:EU:C:2017:267.

¹² Απόφαση της 22ας Φεβρουαρίου 2018, *Επιτροπή κατά Πολωνίας*, ECLI:EU:C:2018:94.

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1.

πόσιμο νερό και οι επαρκείς ποσότητες τροφίμων·

13. υπενθυμίζει τη σχέση μεταξύ της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ανισότητας, δεδομένου ότι η έκθεση είναι συνήθως υψηλότερη για τις πιο ευάλωτες ομάδες της κοινωνίας· ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να καταβάλουν προσπάθειες για την πρόληψη της συσσώρευσης περιβαλλοντικών, κοινωνικοδημογραφικών και οικονομικών μειονεκτημάτων, μεταξύ άλλων με τη λήψη μέτρων για τον περιορισμό της ρύπανσης στα πλέον ευπαθή σημεία, στα οποία περιλαμβάνονται εκπαιδευτικές, κοινωνικές δομές και δομές υγείας καθώς και τα κέντρα των πόλεων·
14. εκφράζει την ανησυχία του για τον αυξανόμενο όγκο επιστημονικών στοιχείων που αποδεικνύουν τον αντίκτυπο που η ατμοσφαιρική ρύπανση από την κυκλοφορία των οχημάτων έχει στη γνωστική ανάπτυξη και στις επιδόσεις των παιδιών, καθώς και άλλων ομάδων του πληθυσμού·
15. υπενθυμίζει ότι η ενιαία εφαρμογή και η επικαιροποίηση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών (ΒΔΤ) για τον περιορισμό της έκλυσης ατμοσφαιρικών ρύπων στην ατμόσφαιρα είναι ζωτικής σημασίας για την εξασφάλιση της διατήρησης επαρκούς προστασίας του περιβάλλοντος σε όλη την ΕΕ·

Μεταφορές

16. υπενθυμίζει ότι η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των εκπομπών CO₂ από τον τομέα των μεταφορών αποτελεί διπλή πρόκληση στις αστικές περιοχές, ότι τα οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, τα ημιφορτηγά και τα λεωφορεία έχουν ουσιαστική σημασία για την παροχή καθαρής, ενεργειακά αποδοτικής και οικονομικά προσιτής κινητικότητας για όλους τους πολίτες και ότι η επιτάχυνση της ανάπτυξης μιας μαζικής αγοράς για τα εν λόγω οχήματα μέσω της αύξησης της προσφοράς τους στην Ένωση είναι ζωτικής σημασίας για τη μείωση των τιμών προς όφελος των καταναλωτών, των φορέων εκμετάλλευσης στόλων, των αρχών δημοσίων συμβάσεων και της ευρωπαϊκής κοινωνίας στο σύνολό της·
17. υπογραμμίζει ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό να δοθούν κίνητρα για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων και να εκδοθούν κατευθυντήριες συστάσεις προς τα κράτη μέλη, ώστε να ενθαρρυνθούν να εφαρμόσουν φορολογικά κίνητρα για οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών· τονίζει ότι η διαθεσιμότητα και η προσβασιμότητα σε υποδομές φόρτισης, μεταξύ άλλων στα ιδιωτικά και στα δημόσια κτίρια, σύμφωνα με την οδηγία για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (OEAΚ)¹⁴, και η ανταγωνιστικότητα των ηλεκτρικών οχημάτων έχουν ουσιαστική σημασία για την αύξηση της αποδοχής από τους καταναλωτές· επισημαίνει ότι είναι σημαντικό να διασφαλιστεί πως η ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται για ηλεκτροκίνητα οχήματα προέρχεται από βιώσιμες πηγές ενέργειας· ζητεί, στο πλαίσιο αυτό, μια μακρόπνοη ευρωπαϊκή πρωτοβουλία για τις μπαταρίες νέας γενιάς·
18. υπενθυμίζει τα θετικά αποτελέσματα διάφορων μέτρων που εφαρμόστηκαν σε κράτη μέλη για τη μείωση της πρόσβασης των οχημάτων ΙΧ στα αστικά κέντρα, την επένδυση σε δημόσιες συγκοινωνίες και τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε άλλες μορφές

¹⁴ Οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαΐου 2010, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων, ΕΕ L 153 της 18.6.2010, σ. 13.

μεταφοράς, όπως τα ποδήλατα:

19. υπογραμμίζει ότι η προώθηση ενεργών τρόπων μετακίνησης, όπως η ποδηλασία και η πεζοπορία, είναι εξαιρετικά σημαντική για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα μέσω της μείωσης της έντονης εξάρτησης από τα ΙΧ οχήματα σε πόλεις και αστικές περιοχές· Θεωρεί, ως εκ τούτου, ότι οι ενεργοί τρόποι μετακίνησης θα πρέπει να υποστηρίζονται με εκτεταμένες και υψηλής ποιότητας υποδομές, να λειτουργούν συμπληρωματικά με αξιόπιστες δημόσιες συγκοινωνίες σε επίπεδο πόλεων και περιφερειών και να ενθαρρύνονται από τον χωροταξικό σχεδιασμό·
20. επιπλέον παρατηρεί ότι, εφόσον οι καθημερινές διαδρομές αφορούν εν γένει πολύ κοντινές αποστάσεις, είναι σημαντικό να δημιουργηθούν υποδομές ήπιας κινητικότητας (περπάτημα, ποδήλατο κ.λπ.), ώστε να δοθεί στους πολίτες μια εναλλακτική λύση έναντι των οδικών μεταφορών·
21. υπενθυμίζει ότι για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι εξαιρετικά σημαντικό να δοθούν κίνητρα για φορτηγά χαμηλών και μηδενικών εκπομπών και να τονωθεί η αγορά και η χρήση τους·
22. υπογραμμίζει για άλλη μια φορά τη σημασία των μακροπρόθεσμων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να καταρτίσουν σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τα οποία δίνουν προτεραιότητα στα δημόσια μέσα μεταφορών με χαμηλές και μηδενικές εκπομπές, προκειμένου να μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κατανάλωση ενέργειας· υποστηρίζει τη δημιουργία ζωνών κυκλοφορίας και διατροφικών πλατφορμών, όπου η προτεραιότητα θα δίδεται στα μέσα μαζικής μεταφοράς· τονίζει ότι απαιτούνται σαφείς και εύκολα προσβάσιμες πληροφορίες για τα καθεστώτα ρύθμισης της πρόσβασης οχημάτων σε πόλεις και περιφέρειες και καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υποστηρίξει την ανάπτυξη ενός ευρωπαϊκού εργαλείου ψηφιακής πληροφόρησης·
23. καλεί την Επιτροπή να ενισχύσει την συνεχιζόμενη πολυμερή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τις ευρωπαϊκές πόλεις στο πλαίσιο του αστικού θεματολογίου της ΕΕ, να οριστικοποιήσει το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα του 2018¹⁵, το οποίο θα πρέπει να προσδιορίζει με σαφήνεια λύσεις για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε επίπεδο δήμων, και να συνεχίσει να υποστηρίζει το παρατηρητήριο αστικής κινητικότητας (ELTIS)¹⁶, το οποίο παρέχει χρήσιμες πληροφορίες για ευκαιρίες χρηματοδότησης, μελέτες περιπτώσεων και βέλτιστες πρακτικές σχετικά με τους τρόπους βελτίωσης της ποιότητας του αέρα μέσω της εφαρμογής καλύτερων λύσεων αστικής κινητικότητας·
24. υποστηρίζει την αυξημένη χρήση ψηφιακών τεχνολογιών για την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», όπως ηλεκτρονικών διοδίων και προστίμων με βάση τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων· τονίζει ότι ένα εναρμονισμένο πλαίσιο για τα συστήματα διοδίων θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τόσο τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου όσο και τις εκπομπές ρύπων σε σχέση με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, ούτως ώστε να υπάρξει ένα σαφές και ισορροπημένο μήνυμα για την δημιουργία νέων

¹⁵ https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pum_draft_action_plan.pdf

¹⁶ <http://www.eltis.org>

οχημάτων· τονίζει, ωστόσο, ότι αυτοί οι κανόνες πρέπει να είναι σαφείς και διαφανείς για τους χρήστες του οδικού δικτύου· υπογραμμίζει τις θετικές συνέπειες, για το περιβάλλον και την ασφάλεια, των λύσεων συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας και μετακίνησης στις αστικές περιοχές, όπως βελτιστοποιημένες κυκλοφοριακές ροές και μείωση της κυκλοφορίας που οφείλεται στα αυτοκίνητα που αναζητούν χώρο στάθμευσης· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να στηρίζουν τις πόλεις ώστε να υιοθετήσουν τις απαραίτητες τεχνολογίες·

25. τονίζει ότι οι οικολογικές δημόσιες συμβάσεις, μέσω της αγοράς οχημάτων μηδενικών εκπομπών από τις δημόσιες αρχές για τους δικούς τους στόλους ή για (ημι-) δημόσια προγράμματα κοινής χρήσης αυτοκινήτων, αποτελούν βασικό στοιχείο για την απαλλαγή των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, καθώς και για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα σε όλη την Ευρώπη·
26. επικροτεί τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν αρκετές πόλεις στην Ευρώπη για την εξυγίανση των στόλων δημόσιων μεταφορών τους μέσω του καθορισμού απαιτήσεων για την προμήθεια ηλεκτρικών λεωφορείων και καλεί και άλλες πόλεις να ακολουθήσουν το παράδειγμα ορισμένων ευρωπαϊκών μελών¹⁷ του δικτύου πόλεων C40 που υπέγραψαν τη «Δήλωση για δρόμους χωρίς ορυκτά καύσιμα»¹⁸, με την οποία συμφώνησαν να προμηθεύονται μόνο ηλεκτρονικά λεωφορεία από το 2025 και να εξασφαλίσουν τη δημιουργία μεγάλων αστικών περιοχών με μηδενικές εκπομπές αερίων έως το 2030·
27. τονίζει ότι οι αποκλίσεις μεταξύ των επίσημων αριθμητικών στοιχείων για τις εκπομπές έγκρισης τύπου και των πραγματικών επιπέδων εκπομπών NO_x, σε παγκόσμιο επίπεδο, των αυτοκινήτων από Euro 3 έως Euro 6 αποτελούν την κύρια αιτία των καθυστερήσεων στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις πόλεις και τις αστικές περιοχές και υπονομεύουν σημαντικά τα τοπικά συστήματα και μέτρα που έχουν σχεδιαστεί για να περιορίζουν τα πλέον ρυπογόνα οχήματα·
28. σημειώνει ότι η σύγχρονη τεχνολογία επιτρέπει την τήρηση των προτύπων Euro 6 στα NO_x στα πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα, και σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης και χωρίς αρνητικό αντίκτυπο στις εκπομπές CO₂·
29. ζητεί από την Επιτροπή να συνεχίσει να μειώνει τις εκπομπές NO_x του στόλου οχημάτων της ΕΕ, επανεξετάζοντας τον συντελεστή συμμόρφωσης, όπως προβλέπεται στη δεύτερη δέσμη για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE), σε ετήσια βάση και σε σχέση με τις τεχνολογικές εξελίξεις, ώστε να τον μειώσει στο επίπεδο 1 το ταχύτερο δυνατόν και το αργότερο έως το 2021·
30. καλεί την Επιτροπή να χρησιμοποιήσει τις εξουσίες που της ανατέθηκαν σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους¹⁹ προκειμένου να επικαιροποιήσει τη διαδικασία δοκιμής, έτσι ώστε όλα τα κράτη μέλη να πρέπει να υποβάλλουν τα αυτοκίνητα σε δοκιμή συμμόρφωσης εν χρήσει με πρότυπα εκπομπών NO_x κατά τη διάρκεια

¹⁷ Παρίσι, Λονδίνο, Βαρκελώνη, Χαϊδελβέργη, Μιλάνο, Ρώμη, Ρότερνταμ, Βαρσοβία, Μπέρμιγχαμ, Οξφόρδη και Μάντσεστερ (από τις 8 Οκτωβρίου 2018).

¹⁸ https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other_uploads/images/1579_3_FFFS_declaration_FINAL.original.pdf?1535129747

¹⁹ ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51.

περιοδικών τεχνικών ελέγχων·

31. καλεί την Επιτροπή να προτείνει πρότυπα προδιαγραφών για τα αυτοκίνητα μετά το Euro 6, τα οποία θα είναι ουδέτερα όσον αφορά τα καύσιμα, την τεχνολογία και την εφαρμογή και θα συνάδουν, τουλάχιστον, με τα πρότυπα εκπομπών NO_x της Καλιφόρνια/ΗΠΑ (Tier 3 και LEV III) και με τις απαιτήσεις συμμόρφωσης εν χρήσει και ανθεκτικότητας·
32. καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει τις εργασίες της για τη βελτίωση των επιδόσεων των φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS), προκειμένου να βελτιωθεί η ακρίβεια τους και να μειωθεί το περιθώριο σφάλματός τους· θεωρεί ότι, για τα αιωρούμενα σωματίδια, η τεχνολογία PEMS θα πρέπει να επιτρέπει τον εντοπισμό σωματιδίων μεγέθους μικρότερου από 23 νανόμετρα, που είναι τα πλέον επικίνδυνα για τη δημόσια υγεία·
33. καταδικάζει τα πειράματα που ανατέθηκαν από την ευρωπαϊκή ομάδα έρευνας για το περιβάλλον και την υγεία στις μεταφορές (EUGT) και διενεργήθηκαν μεταξύ του 2014 και του 2015 σε ανθρώπους και πιθήκους σε μια προσπάθεια να καταδειχθεί ότι τα καυσαέρια από πετρελαιοκινητήρες νέων οχημάτων δεν συνιστούν απειλή για την υγεία·
34. ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν ώστε τέτοιου είδους πειράματα, τα οποία είναι ηθικά απεχθή και αδικαιολόγητα από κάθε άποψη, να μην επαναληφθούν ποτέ ξανά στην Ένωση·
35. καλεί την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο θέσπισης προτύπων για την αντιμετώπιση των άλλων εκπομπών εκτός των καυσαερίων των οχημάτων·
36. καλεί την Επιτροπή να αντιμετωπίσει το ζήτημα των εκπομπών από μηχανήματα εργοταξίου πέραν του κανονισμού σχετικά με τα μη οδικά κινητά μηχανήματα²⁰ μέσω της διενέργειας εκτίμησης επιπτώσεων σχετικά με τις δυνατότητες των κατασκευαστικών μηχανημάτων μηδενικών εκπομπών για τη μείωση των επιπέδων ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης και, επίσης, την ενδεχόμενη ένταξή τους σε μελλοντικές αναθεωρήσεις της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ·

Γεωργία

37. αναγνωρίζει ότι τα υφιστάμενα επισιτιστικά και γεωργικά συστήματα είναι υπεύθυνα για υπερβολικές εκπομπές αμμωνίας (NH₃), υποξειδίου του αζώτου (N₂O) και μεθανίου (CH₄), και ότι το 94 % των εκπομπών αμμωνίας και το 40 % των εκπομπών μεθανίου προέρχονται από γεωργικές δραστηριότητες·
38. επισημαίνει ότι η γεωργία είναι η τρίτη μεγαλύτερη πηγή πρωτογενών εκπομπών PM₁₀ στην ΕΕ, όπως τονίζει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος·
39. υπενθυμίζει τα ευρήματα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, ο οποίος

²⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα, ΕΕ L 252 της 16.9.2016, σ. 53.

ανέφερε το 2017 ότι οι εκπομπές NH₃ από τη γεωργία συμβάλλουν στα επεισόδια υψηλών συγκεντρώσεων αιωρούμενων σωματιδίων (PM) που καταγράφονται σε ολόκληρη την Ευρώπη κάθε άνοιξη, και συμπεραίνει ότι οι εκπομπές NH₃ συμβάλλουν σε βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία:

40. επισημαίνει ότι, στις αστικές περιοχές, οι εκπομπές αμμωνίας αντιπροσωπεύουν περίπου το 50 % των επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην υγεία, καθώς η αμμωνία αποτελεί βασική πρόδρομη ουσία για τα σωματίδια· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να χρησιμοποιήσουν τη μεταρρύθμιση της κοινής γεωργικής πολιτικής (ΚΓΠ) της ΕΕ ως ευκαιρία για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τον γεωργικό τομέα·
41. καλεί τους συννομοθέτες να συμπεριλάβουν στη μελλοντική ΚΓΠ μέτρα που θα επιτρέπουν στους αγρότες να μειώνουν τις συνολικές εκπομπές αερίων ρύπων του γεωργικού τομέα, προς όφελος όλων των πολιτών στην Ένωση·
42. υπογραμμίζει ότι αυξάνονται κατακόρυφα τα στοιχεία που αποδεικνύουν τις επιζήμιες επιπτώσεις για την υγεία και το περιβάλλον που προκαλεί η εντατική κτηνοτροφία στην Ευρώπη και παγκοσμίως·
43. υπενθυμίζει ότι οι εκπομπές μεθανίου από τη γεωργία αποτελούν σημαντικό πρόδρομο του όζοντος σε επίπεδο εδάφους, το οποίο έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου και ότι το 98 % του αστικού πληθυσμού της ΕΕ εκτίθεται σε επίπεδα όζοντος που υπερβαίνουν τις κατευθυντήριες γραμμές του ΠΟΥ·
44. επισημαίνει ότι οι εκπομπές μεθανίου δεν ρυθμίζονται βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ για την ατμοσφαιρική ρύπανση και δεν ρυθμίζονται ειδικά στο πλαίσιο της πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα·
45. επισημαίνει ότι το κόστος ελέγχου της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Ευρώπη είναι σημαντικά χαμηλότερο στον γεωργικό τομέα σε σύγκριση με άλλους τομείς στους οποίους έχουν ήδη εφαρμοστεί αυστηρότεροι έλεγχοι των εκπομπών·
46. θεωρεί ότι η χρηματοδότηση της μελλοντικής ΚΓΠ θα πρέπει να συνδεθεί με υποχρεωτικά μέτρα μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης·

Ενέργεια

47. υπενθυμίζει ότι ο τομέας παραγωγής και διανομής ενέργειας ευθύνεται για πάνω από το 50% των εκπομπών οξειδίων του θείου (SO_x) και το 20% των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x) στις 33 χώρες μέλη του ΕΟΠ·
48. επισημαίνει τη σημαντική συμβολή των εργοστασίων άνθρακα και λιγνίτη στις εκπομπές υδραργύρου στην ΕΕ και ότι το 62 % των εκπομπών υδραργύρου από τη βιομηχανία της ΕΕ προέρχονται από μονάδες παραγωγής ενέργειας με καύση άνθρακα·
49. υπενθυμίζει ότι ο υδράργυρος είναι επικίνδυνη νευροτοξίνη που βλάπτει το νευρικό σύστημα ακόμα και σε σχετικά χαμηλά επίπεδα έκθεσης·
50. επικροτεί τις δεσμεύσεις τουλάχιστον δέκα κρατών μελών της ΕΕ για τη σταδιακή

κατάργηση του άνθρακα· καλεί και άλλα κράτη μέλη της ΕΕ να καταργήσουν σταδιακά τον άνθρακα ως πηγή ενέργειας έως το 2030 το αργότερο·

51. αναγνωρίζει τον σημαντικό ρόλο της τηλεθέρμανσης στη μείωση των εκπομπών και τονίζει ότι οι καλά ανεπτυγμένες εγκαταστάσεις τηλεθέρμανσης είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες που μπορούν να περιορίσουν την ατμοσφαιρική ρύπανση· ενθαρρύνει τις χώρες που δεν διαθέτουν ανεπτυγμένο σύστημα δικτύων θέρμανσης να εξετάσουν τα πλεονεκτήματα της χρήσης τους·
52. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να ενθαρρύνουν την εφαρμογή λύσεων οικιακής θέρμανσης που βασίζονται σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και είναι ενεργειακής απόδοσης, ως συμβολή στη μείωση της έκλυσης αέριων ρύπων από τα νοικοκυριά σε όλη την Ένωση·

Ρύπανση του αέρα εσωτερικών χώρων

53. τονίζει το γεγονός ότι οι άνθρωποι δαπανούν σχεδόν το 90 % του χρόνου τους σε εσωτερικούς χώρους, όπου ο αέρας μπορεί να είναι σημαντικά πιο μολυσμένος από ό,τι ο αέρας σε υπαίθριους χώρους·
54. υπενθυμίζει ότι η κακή ποιότητα του αέρα των εσωτερικών χώρων ευθύνεται για το 10 % των μη μεταδοτικών ασθενειών σε παγκόσμιο επίπεδο και ότι η κακή ποιότητα του αέρα των εσωτερικών χώρων στα γραφεία συνδέεται επίσης με τη μείωση της παραγωγικότητας· προτρέπει την Επιτροπή να καθορίσει εναρμονισμένα πρότυπα δοκιμών εκπομπών για τον υπολογισμό των εκπομπών σε περιβάλλοντα εσωτερικών χώρων·
55. θεωρεί ότι η έκδοση πιστοποιητικού ποιότητας του αέρα εσωτερικών χώρων θα πρέπει να είναι υποχρεωτική για όλα τα νέα και τα ανακαινισμένα κτίρια στην Ένωση και ότι θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι υφιστάμενοι δείκτες επιδόσεων και οι μέθοδοι δοκιμών που βασίζονται στο πρότυπο EN 16798-1, καθώς και οι κατευθυντήριες γραμμές για την ποιότητα του αέρα εσωτερικών χώρων του ΠΟΥ·
56. προτρέπει τα κράτη μέλη και την Επιτροπή να θεσπίσουν και να εφαρμόσουν μέτρα για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην πηγή, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές μεταξύ των πηγών ρύπανσης του αέρα εσωτερικών χώρων και του αέρα σε εξωτερικούς χώρους·

Επιστημονικές γνώσεις σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση, παρακολούθηση και έρευνα

57. αναγνωρίζει την πολυπλοκότητα και τις αβεβαιότητες που είναι εγγενείς στην επιστήμη όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση και, ως εκ τούτου, προωθεί τη χρήση διαφορετικών μορφών γνώσης, συμπεριλαμβανομένης της επιστήμης των πολιτών²¹, στον τομέα της παρακολούθησης της ποιότητας του αέρα και της αξιολόγησης των πολιτικών· τονίζει τη σημασία της βελτίωσης της ευαισθητοποίησης και της ενημέρωσης του κοινού μέσω της συμμετοχής των πολιτών σε θέματα ποιότητας αέρα·

²¹ http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/multimedia/citizen_science_en.htm

58. καλεί τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν επαρκείς, αντιπροσωπευτικές, ακριβείς και συνεχείς μετρήσεις και ελέγχους της ποιότητας του αέρα· υπενθυμίζει τη σημασία που έχει η επιλογή της τοποθεσίας των σταθμών που χρησιμοποιούνται στους κύριους αστικούς οικισμούς με προβλήματα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα, λαμβάνοντας υπόψη ότι η κακή επιλογή της τοποθεσίας δεν επιτρέπει την κατάλληλη παρακολούθηση των κινδύνων για τη δημόσια υγεία·
59. καλεί τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν ανεξάρτητα συμβούλια για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, τα οποία θα είναι επιφορτισμένα με τη διεξαγωγή αναλύσεων σχετικά με τις επιδόσεις της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και την αξιολόγηση της επάρκειας των μέτρων που έχουν ληφθεί· θεωρεί ότι οι αναλύσεις αυτές πρέπει να πραγματοποιούνται σε τοπικό επίπεδο σε μηνιαία βάση και να δημοσιεύονται·
60. θεωρεί ότι απαιτείται περισσότερη έρευνα σχετικά με τις επιπτώσεις των μικρότερων σωματιδίων στην υγεία, συμπεριλαμβανομένων των σωματιδίων PM₁ και των πάρα πολύ μικρών σωματιδίων·

Χρηματοοικονομικές παρατηρήσεις

61. παροτρύνει τα κράτη μέλη να καταργήσουν όλα τα φορολογικά κίνητρα, τα φορολογικά προνόμια ή μεταφορές πιστώσεων που άμεσα ή έμμεσα ευνοούν τα μέσα μεταφοράς υψηλών εκπομπών σύμφωνα με την αρχή των ισότιμων όρων ανταγωνισμού·
62. υπενθυμίζει την αρχή της «χρήσης των εσόδων» σε σχέση με τη χρέωση της χρήσης των οδών, και ζητεί, όπου ενδείκνυται, ένα ποσοστό των εσόδων από τη χρήση της οδικής υποδομής να αφιερώνεται σε μέτρα που στηρίζουν τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις πόλεις·
63. εφιστά την προσοχή στην ανάγκη στήριξης των περιοχών που πλήττονται από την ενεργειακή μετάβαση, ιδίως των εξορμητικών περιοχών, καθώς συνήθως πρόκειται για φτωχές περιοχές που συχνά χαρακτηρίζονται από υψηλά επίπεδα επιβλαβών ουσιών στον αέρα·
64. ζητεί τη σταδιακή κατάργηση των επιδοτήσεων στα ορυκτά καύσιμα·
65. καλεί τα κράτη μέλη να αυξήσουν τη χρηματοδότηση όσον αφορά την έρευνα για τις επιπτώσεις της ποιότητας του αέρα στη δημόσια υγεία, την κοινωνία και την οικονομία, συμπεριλαμβανομένης της εκτίμησης των σχετικών εξωτερικών επακόλουθων, καθώς και όσον αφορά την έρευνα σχετικά με πιο ολοκληρωμένες στρατηγικές μέτρησης που θα μπορούσαν να ανιχνεύουν την έκθεση στην ατμοσφαιρική ρύπανση, λαμβάνοντας υπόψη τις επί μέρους χρονικές και διαστημικές διαδρομές· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να παράσχουν στις πόλεις και τους δήμους επαρκείς πόρους για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης·
-
- ◦
66. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.