



B8-0156/2019

6.3.2019

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

tras la pregunta con solicitud de respuesta oral B8-0009/2019

presentada de conformidad con el artículo 128, apartado 5, del Reglamento interno

sobre una Europa que protege: aire puro para todos
(2018/2792(RSP))

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

en nombre de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

**Resolución del Parlamento Europeo sobre Una Europa que protege: aire puro para todos
(2018/2792(RSP))**

El Parlamento Europeo,

- Visto el artículo 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea,
- Vista la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE¹,
- Vista la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa²,
- Vista la Directiva (UE) 2018/844, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2010/31/UE relativa a la eficiencia energética de los edificios y la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética³, y sus requisitos para la consecución de un entorno interior saludable,
- Vista su Recomendación, de 4 de abril de 2017, al Consejo y la Comisión, a raíz de la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil⁴,
- Vista su Resolución, de 6 de julio de 2017, sobre la acción de la UE en favor de la sostenibilidad⁵,
- Visto su informe, de 14 de diciembre de 2017, sobre una estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones⁶,
- Vista su Resolución, de 2 de diciembre de 2015, sobre la movilidad urbana sostenible⁷,
- Vista su Resolución, de 17 de abril de 2018, sobre la aplicación del Séptimo Programa de Acción en materia de Medio Ambiente⁸,
- Visto el informe de 2017 de la Agencia Europea de Medio Ambiente sobre la calidad del aire en Europa,
- Visto el informe especial 23/18 del Tribunal de Cuentas Europeo titulado

¹ DO L 344 de 17.12.2016, p. 1.

² DO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

³ DO L 156 de 19.6.2018, p. 75.

⁴ DO C 298 de 23.8.2018, p. 140.

⁵ DO C 334 de 19.9.2018, p. 151.

⁶ DO C 369 de 11.10.2018, p. 114.

⁷ DO C 399 de 24.11.2017, p. 10.

⁸ Textos Aprobados, P8_TA(2018)0100.

- «Contaminación atmosférica: nuestra salud no tiene todavía la suficiente protección»⁹, publicado el 11 de septiembre de 2018,
- Vista la actualización de 2018 de la base de datos sobre la calidad del aire ambiente mundial de la Organización Mundial de la Salud (OMS),
 - Vistas las directrices de la OMS sobre calidad del aire interior,
 - Visto su estudio de septiembre de 2018 titulado «Air Quality and urban traffic in the EU: best practices, and possible solutions»¹⁰ (Calidad del aire y circulación urbana en la UE: mejores prácticas y posibles soluciones),
 - Vista la propuesta de Resolución de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria,
 - Vista la pregunta a la Comisión sobre Una Europa que protege: aire puro para todos (O-000138/2018 – B8-0009/2019),
 - Vistos el artículo 128, apartado 5, y el artículo 123, apartado 2, de su Reglamento interno,
- A. Considerando que los límites de las emisiones legales de la Unión siguen estando por encima de lo recomendado por la OMS, y que la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) estima que cada año se producen en la Unión más de 400 000 muertes prematuras atribuibles a la contaminación atmosférica; que el 98 % de la población urbana de la Unión está expuesta a niveles de ozono que superan las directrices de la OMS;
- B. Considerando que las estimaciones más recientes de la AEMA de los efectos sobre la salud atribuibles a la exposición a la contaminación atmosférica indican que las concentraciones de partículas atmosféricas (PM)_{2,5} en 2014 fueron responsables en la Europa de los Veintiocho de aproximadamente 399 000 muertes prematuras originadas por la exposición prolongada; que los efectos estimados en la Unión de la exposición a concentraciones de NO₂ y O₃ en 2014 fueron de aproximadamente 75 000 y 13 600 muertes prematuras al año;
- C. Considerando que la mala calidad del aire afecta enormemente a la salud, y que las mujeres embarazadas, los niños y los ancianos están particularmente expuestos a este problema;
- D. Considerando que cerca del 90 % de los europeos que habitan en ciudades están expuestos a niveles de contaminación atmosférica que se consideran perjudiciales para la salud humana;
- E. Considerando que el tráfico por carretera es responsable de alrededor del 40 % de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) en la Unión y que alrededor del 80 % del NO_x total procedente del tráfico es generado por vehículos diésel; que las emisiones

⁹ Informe Especial n.º 23/2018 del Tribunal de Cuentas Europeo,

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_23/SR_AIR_QUALITY_ES.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)

producidas por los turismos diésel que superaron los límites de contaminación de la Unión en las carreteras fueron responsables de la muerte prematura de 6 800 europeos en 2015;

- F. Considerando que las consecuencias económicas de los efectos sobre la salud de la mala calidad del aire se han estimado en entre el 3 % y el 9 % del PIB de la Unión;
- G. Considerando que el incumplimiento de la legislación en materia de calidad del aire en las zonas urbanas y la incapacidad para hacer frente a la contaminación en lugares cerrados son algo especialmente preocupante y que dificulta la consecución del objetivo prioritario n.º 3 del séptimo Programa de Acción en materia de Medio Ambiente, según el cual se debe proteger a los ciudadanos de la Unión de las presiones medioambientales y los riesgos para la salud y el bienestar;
- H. Considerando que los actuales sistemas alimentarios y agrícolas son responsables de emisiones excesivas de amoníaco, óxido nítrico y metano; que el 94 % de las emisiones de amoníaco y el 40 % de las emisiones de metano provienen de actividades agrícolas; que, a escala mundial, la ganadería intensiva produce más emisiones de gases de efecto invernadero que el tráfico y el transporte;
- I. Considerando que la mala calidad del aire constituye un riesgo cada vez mayor en el contexto del desarrollo sostenible, y que hacer frente a la contaminación atmosférica reviste suma importancia para garantizar la aplicación de los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas para 2030 (ODS) en Europa y en todo el mundo;
- J. Considerando que en 2000 la OMS adoptó un conjunto de principios que establecen el derecho a un aire interior sano, y que en ellos señaló que de conformidad con los principios del derecho humano a la salud, todo el mundo tiene derecho a respirar aire interior sano;
- K. Considerando que la Unión debe esforzarse por promover una acción a nivel mundial para combatir la contaminación atmosférica;

Observaciones generales

1. Señala que en 2018 seis Estados miembros fueron objeto de procedimientos ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por incumplimiento de las normas de calidad de aire de la Unión; recuerda, además, que en la actualidad están en curso 29 procedimientos de infracción por incumplimiento de los límites de contaminación atmosférica de la Unión en 20 Estados miembros, y que aproximadamente dos tercios de los Estados miembros incumplen actualmente los valores límite de PM₁₀ y NO₂ en la actualidad y que una quinta parte supera el valor objetivo de PM_{2,5};
2. Insta a la Comisión a que actúe sin dilación con respecto a las PM_{2,5}, proponiendo que se introduzcan valores de cumplimiento más estrictos, conforme a lo recomendado por la OMS para estas partículas, en la legislación relativa a la calidad del aire de la Unión;
3. Insta a los Estados miembros a que den prioridad a la aplicación de acciones y políticas coordinadas a todos los niveles y en todos los sectores para la mejora de la calidad del aire en las ciudades y las zonas urbanas, con el fin de alcanzar el objetivo último de

detener las muertes y enfermedades prematuras y causadas por la exposición a contaminantes atmosféricos y tomar en consideración las consecuencias de los contaminantes para el clima y los ecosistemas; recuerda que las enfermedades y muertes relacionadas con la contaminación atmosférica originan costes sociales y sanitarios considerables e imponen una carga importante para los presupuestos públicos en toda la Unión; insta a los Estados miembros a que velen por que las medidas para mejorar la calidad del aire en zonas urbanas no repercutan negativamente en la calidad del aire de zonas circundantes, como, por ejemplo, zonas suburbanas y aglomeraciones más amplias;

4. Subraya una vez más que la contaminación tiene una dimensión local, regional, nacional y transfronteriza y que requiere medidas a todos los niveles de gobernanza; pide, por lo tanto, que se refuerce el enfoque de la gobernanza multinivel en la que todas las partes asumen la responsabilidad en relación con las medidas que pueden y deben adoptarse en su nivel; considera, análogamente, que la elaboración de políticas en la Comisión Europea debería ser mucho más concertada, con participación de todas las Direcciones Generales afectadas; lamenta que, a pesar de tener competencia en materia de contaminación atmosférica, los objetivos de la DG de Medio Ambiente suelen verse socavados por políticas e intereses de otros departamentos;
5. Invita a las autoridades de los Estados miembros a que adopten un enfoque exhaustivo e integral en materia de contaminación atmosférica, incluida la contaminación en lugares cerrados, que tenga en cuenta los diversos ámbitos considerados y afectados, como los sistemas de producción agrícola y alimentaria, la conservación de la naturaleza, el cambio climático, la eficiencia energética, la movilidad y la planificación urbana, y a que den prioridad a los enfoques basados en la mitigación de la contaminación que presenten beneficios colaterales en otros ámbitos; insta a las autoridades competentes a que elaboren planes de acción en favor del aire puro dotados de medidas creíbles que aborden todas las fuentes de contaminación atmosférica y todos los sectores de la economía; anima a las ciudades y a las autoridades competentes a empezar a trabajar a todos los niveles en un pacto en materia de aire puro para todos;
6. Apoya la continuación de los denominados «diálogos sobre el aire puro» entre la Comisión y los Estados miembros, que deben abordar todas las deficiencias de aplicación sobre la base de un enfoque holístico;
7. Considera que los planes sobre la calidad del aire para zonas y aglomeraciones en las que la calidad del aire es mala debido a que los niveles de contaminantes superan con persistencia los valores límite establecidos a escala de la Unión deben eliminar estos rebasamientos lo antes posible, tal y como exige legalmente la Directiva 2008/50/CE y corrobora claramente la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea^{11,12};
8. Señala que es necesario un enfoque holístico en materia de contaminación atmosférica en las ciudades europeas que tenga en cuenta las diversas fuentes de contaminación atmosférica; pide a la Comisión que lleve a cabo una actualización ambiciosa de la Directiva sobre la calidad del aire ambiente para adaptarla a los últimos valores límite y objetivo de la OMS para PM, SO₂ y O₃, y que fije un valor a corto plazo para las PM_{2,5},

¹¹ Sentencia de 5 de abril de 2017, Comisión/Bulgaria, C-488/15, ECLI:EU:C:2017:267.

¹² Sentencia de 22 de febrero de 2018, Comisión/Polonia, C-336/16, ECLI:EU:C:2018:94.

que presente medidas eficaces que permitan a los Estados miembros cumplir la Directiva 2008/50/CE, que dé prioridad a la evaluación de las medidas adoptadas por los Estados miembros con vistas a mejorar la calidad del aire en el contexto de procedimientos de infracción, y que intensifique sus esfuerzos en pro del cumplimiento al nivel de los Estados miembros, también por lo que se refiere a las normas del procedimiento de ensayo de las emisiones en condiciones reales de conducción (RDE) según el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor¹³;

9. Lamenta el mecanismo de flexibilidad introducido en virtud del artículo 5 de la Directiva (UE) 2016/2284; destaca que en 2018 once Estados miembros solicitaron ajustes en sus límites de emisión nacionales; pide a la Comisión que limite el uso de la adaptación de los inventarios de emisiones al mínimo estrictamente necesario y que examine si los Estados miembros han emprendido acciones para compensar posibles emisiones imprevistas de determinados sectores antes de solicitar una adaptación de los inventarios de emisiones;
10. Lamenta que los criterios de ubicación de los puntos de muestreo para medir contaminantes conforme a la Directiva 2008/50/CE dejen cierto margen a los Estados miembros y estén expuestos al riesgo de no lograr el objetivo de representatividad; pide a la Comisión que analice la repercusión de este margen en la comparabilidad de las medidas y sus consecuencias directas;
11. Pide a la Comisión que, en sus políticas y programas de cooperación con terceros países limítrofes de la Unión, tome en consideración la contaminación atmosférica transfronteriza procedente de esos países y el hecho de que las políticas y programas de cooperación de la Unión con esos países pueden repercutir en la mejora de la calidad del aire, y que centre sus programas de ayuda, con carácter prioritario, en el objetivo de eliminar las causas de dicha contaminación;
12. Subraya que, según la OMS, la mala calidad del aire afecta a factores sociales y medioambientales que resultan determinantes para la salud, como el agua potable y la disponibilidad de alimentos en cantidad suficiente;
13. Recuerda la relación entre contaminación atmosférica y desigualdad, ya que los segmentos más vulnerables de la sociedad suelen estar más expuestos a la contaminación; anima a los Estados miembros a que hagan esfuerzos para impedir la acumulación de desventajas medioambientales, sociodemográficas y económicas, en particular mediante la adopción de medidas para limitar la contaminación en los puntos de mayor vulnerabilidad, como hospitales, centros de enseñanza, residencias de ancianos y centros urbanos;
14. Muestra su preocupación por el creciente corpus de pruebas científicas sobre la incidencia de la contaminación atmosférica asociada al tráfico en el desarrollo cognitivo

¹³ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

y la capacidad de los niños así como de otros segmentos de la población;

15. Recuerda que la aplicación uniforme y la incorporación de las mejores técnicas disponibles (MTD) para contener la liberación a la atmósfera de contaminantes atmosféricos revisten una importancia crucial a efectos de velar por el mantenimiento de un nivel adecuado de protección medioambiental en toda la Unión;

Transporte

16. Recuerda que la reducción de la contaminación atmosférica y de las emisiones de CO₂ del sector del transporte son dos retos paralelos en las zonas urbanas, que los automóviles, furgonetas y autobuses con cero emisiones y bajas emisiones son esenciales para proporcionar a todos los ciudadanos una movilidad limpia, energéticamente eficiente y asequible, y que la aceleración del desarrollo de un mercado general para estos vehículos mediante la ampliación de su oferta en la Unión resulta fundamental a la hora de reducir los precios en beneficio de los consumidores, los gestores de flotas, las autoridades responsables en materia de contratación pública y la sociedad europea en su conjunto;
17. Subraya la importancia crucial de incentivar el mercado de vehículos eléctricos y de formular recomendaciones orientativas destinadas a los Estados miembros a fin de alentarlos a que apliquen incentivos fiscales para los vehículos de emisión cero o de bajas emisiones; hace hincapié en que la disponibilidad y la accesibilidad de la infraestructura de recarga, también en los edificios privados y públicos, de conformidad con la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios¹⁴, así como la competitividad de los vehículos eléctricos son esenciales para mejorar su aceptación por parte de los consumidores; destaca la importancia de garantizar que la electricidad generada para los vehículos eléctricos proceda de fuentes de energía renovables; solicita, en este contexto, una iniciativa europea a largo plazo para las baterías de nueva generación;
18. Recuerda los resultados positivos de diversas medidas aplicadas en los Estados miembros con el fin de reducir el acceso de turistas privados a los centros urbanos y de invertir en transporte público y facilitar el acceso a otras formas de transporte como las bicicletas;
19. Subraya que la promoción de modos de transporte activos, como los desplazamientos en bicicleta y a pie, es de vital importancia para mejorar la calidad del aire, al reducir la enorme dependencia de los vehículos a motor privados en ciudades y zonas urbanas; considera que los modos de transporte activos deben, por tanto, contar con el apoyo de una infraestructura amplia y de buena calidad, tener el complemento de un transporte público fiable a nivel urbano y regional, y recibir apoyo desde la ordenación territorial;
20. Precisa, además, que, dado que los trayectos diarios se efectúan generalmente sobre distancias muy cortas, resulta vital prever infraestructuras destinadas a la valorización de las movilidades «blandas» (ir en bicicleta, caminar...) a fin de ofrecer a los ciudadanos una alternativa al transporte por carretera;

¹⁴ Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

21. Recuerda que, para reducir la contaminación atmosférica, resulta esencial incentivar los camiones de emisión cero o de bajas emisiones y estimular el mercado y la utilización de los mismos;
22. Subraya, una vez más, la importancia de los planes de movilidad urbana sostenible a largo plazo y anima a los Estados miembros a elaborar planes de movilidad urbana sostenible que den prioridad a los modos de transporte público de bajas emisiones o sin emisiones para reducir la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético; apoya el establecimiento de zonas de tráfico y de plataformas intermodales que concedan prioridad al uso del transporte público; hace hincapié en que es necesaria información clara y fácilmente accesible sobre los sistemas de regulación de acceso de vehículos urbanos y regionales y pide a la Comisión que apoye la creación de una herramienta europea de información digital;
23. Pide a la Comisión que refuerce la cooperación multinivel en curso con Estados miembros y ciudades europeas en el contexto de la agenda urbana para la Unión Europea, para finalizar su Plan de Acción de Movilidad Urbana de 2018¹⁵, que debe identificar claramente soluciones para atajar la contaminación atmosférica en el ámbito municipal, y que continúe prestando apoyo al Observatorio de la Movilidad Urbana (ELTIS)¹⁶, que difunde información útil sobre oportunidades de financiación, estudios de casos y mejores prácticas acerca de cómo mejorar la calidad del aire mediante la adopción de mejores soluciones de movilidad urbana;
24. Apoya el creciente uso de las tecnologías digitales en la aplicación del principio de «quien contamina paga», como el peaje electrónico y los billetes electrónicos, basados en el rendimiento medioambiental de los vehículos; destaca que un marco armonizado para los sistemas de peaje debe considerar las emisiones, tanto de gases de efecto invernadero como de contaminantes, en relación con la eficacia medioambiental, a fin de enviar señales claras y equilibradas para el desarrollo de nuevos vehículos; destaca, sin embargo, que estas normas deben ser claras y transparentes para los usuarios de la vía pública; subraya los efectos medioambientales beneficiosos de las soluciones de movilidad conectada en las zonas urbanas, como los flujos de tráfico optimizados y la reducción del tráfico causado por vehículos que buscan espacio de estacionamiento; pide a la Comisión y a los Estados miembros que apoyen a las ciudades en la adopción de la tecnología necesaria;
25. Destaca que la contratación pública ecológica a través de la compra de vehículos de cero y de bajas emisiones por parte de las autoridades públicas para sus propias flotas o para programas (semi)públicos de uso compartido de vehículos es un elemento fundamental para la descarbonización del transporte por carretera, así como para mejorar la calidad del aire en toda Europa;
26. Celebra los compromisos de varias ciudades en toda Europa de limpiar sus flotas de transporte público mediante el establecimiento de requisitos para la contratación pública de autobuses eléctricos e invita a más ciudades a seguir el ejemplo propuesto por algunos Estados miembros¹⁷ de la red de ciudades C40, que han suscrito la Declaración

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

¹⁶ <http://www.eltis.org/es>

¹⁷ A saber, París, Londres, Barcelona, Heidelberg, Milán, Roma, Rotterdam, Varsovia, Birmingham, Oxford y

por unas Calles Libres de Combustibles Fósiles¹⁸, en la que acuerdan contratar solamente autobuses eléctricos a partir de 2025 y garantizar la creación de grandes zonas urbanas de cero emisiones para 2030;

27. Destaca que las discrepancias entre las cifras de emisiones de la homologación oficial y los niveles reales de emisiones de NO_x de los vehículos Euro 3 a Euro 6 son la principal causa de los retrasos en la mejora de la calidad del aire en las ciudades y zonas urbanas, lo que afecta gravemente a los programas y medidas locales destinados a restringir los vehículos más contaminantes;
28. Señala que existe actualmente tecnología para cumplir las normas Euro 6 de NO_x para los vehículos diésel, también con respecto a las condiciones reales de conducción y sin que tengan una repercusión negativa sobre las emisiones de CO₂;
29. Pide a la Comisión que siga reduciendo las emisiones de NO_x del parque automovilístico revisando el factor de conformidad, tal como establece el segundo paquete RDE, con carácter anual y en consonancia con los avances tecnológicos, con el fin de reducirlo a 1 lo antes posible y, a más tardar, en 2021;
30. Pide a la Comisión que haga uso de sus competencias delegadas con arreglo a la Directiva 2014/45/UE relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques¹⁹ para actualizar el procedimiento de ensayo de manera que todos los Estados miembros tengan que comprobar la conformidad de los automóviles en servicio con las normas de emisiones de NO_x durante las inspecciones técnicas periódicas;
31. Pide a la Comisión que proponga una norma posterior a Euro 6 para turismos que sea neutral desde el punto de vista de los combustibles, de la tecnología y de la aplicación y que esté en consonancia, como mínimo, con las normas de NO_x de California/EE. UU. (Nivel 3 y LEV III) y con los requisitos de conformidad en servicio y durabilidad;
32. Pide a la Comisión que continúe trabajando en la mejora del rendimiento de los sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS) con el fin de mejorar su precisión y reducir su margen de error; considera que, en lo relativo a partículas, la tecnología de los PEMS debe poder tener en cuenta las partículas cuyo tamaño sea inferior a 23 nanómetros, que son las más peligrosas para la salud pública;
33. Condena enérgicamente los experimentos que encargó Grupo Europeo de Estudios sobre la Salud y el Medio Ambiente en el Sector del Transporte (EUGT) efectuados entre 2014 y 2015 sobre humanos y monos en un intento por demostrar que los gases de escape de los motores diésel de los vehículos nuevos no constituyen una amenaza para salud;
34. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que velen por que no se repitan jamás en el territorio de la Unión experimentos de este tipo, que son éticamente abominables e injustificables en todos los sentidos;

Manchester (a partir del 8 de octubre de 2018).

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

¹⁹ DO L 127 de 29.4.2014, p. 51.

35. Pide a la Comisión que considere la introducción de normas para atajar las emisiones de los vehículos no procedentes del tubo de escape;
36. Pide a la Comisión que aborde las emisiones procedentes de maquinaria de obras más allá del Reglamento MMNC²⁰ llevando a cabo una evaluación de impacto sobre el potencial de la maquinaria de construcción con emisiones cero para reducir los niveles de contaminación atmosférica y acústica, y, además, su posible inclusión en futuras revisiones de la legislación correspondiente de la Unión;

Agricultura

37. Reconoce que los actuales sistemas alimentarios y agrícolas son responsables de emisiones excesivas de amoníaco (NH₃), óxido nitroso (N₂O) y metano (CH₄) y que las actividades agrícolas producen el 94 % de las emisiones de amoníaco y el 40 % de las emisiones de metano;
38. Destaca que la agricultura es la tercera fuente más importante de emisiones primarias de PM₁₀ en la Unión, como subraya la Agencia Europea de Medio Ambiente;
39. Recuerda las conclusiones de la Agencia Europea de Medio Ambiente, que en 2017 afirmó que las emisiones de NH₃ (amoníaco) procedentes de la agricultura contribuyen a la aparición de episodios de grandes concentraciones de partículas sufridos en toda Europa cada primavera, y concluye que las emisiones de NH₃ tienen efectos negativos sobre la salud a corto y a largo plazo;
40. Destaca que, en las zonas urbanas, las emisiones de amoníaco representan alrededor del 50 % de los efectos de la contaminación atmosférica sobre la salud, ya que el amoníaco es un precursor importante de las partículas atmosféricas; pide a la Comisión y a los Estados miembros que utilicen la reforma de la política agrícola común (PAC) de la Unión como oportunidad para luchar contra la contaminación atmosférica procedente del sector agrícola;
41. Pide a los colegisladores que incluyan en la futura PAC medidas que permitan a los agricultores reducir el conjunto de las emisiones de contaminantes atmosféricos del sector agrícola para el beneficio de todos los ciudadanos de la Unión;
42. Subraya que cada vez existen más pruebas científicas de los efectos perjudiciales que provoca la ganadería intensiva en la salud y el medio ambiente, tanto en Europa como a escala mundial;
43. Recuerda que las emisiones de metano procedentes de la agricultura son un importante precursor del ozono troposférico, que tiene efectos perjudiciales para la salud humana, y que el 98 % de la población urbana de la Unión está expuesta a niveles de ozono que superan las directrices de la OMS;
44. Subraya que las emisiones de metano no están reguladas por la legislación de la Unión

²⁰ Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera (DO L 252 de 16.9.2016, p. 53).

en materia de contaminación atmosférica y no están reguladas específicamente en el marco de la política en materia de cambio climático de la Unión;

45. Destaca que los costes del control de la contaminación atmosférica son considerablemente más bajos en el sector agrícola que en otros sectores en los que ya se han establecido controles más estrictos de las emisiones;
46. Considera que la futura financiación de la PAC debe ir ligada a medidas obligatorias para limitar la contaminación atmosférica;

Energía

47. Recuerda que el sector de producción y distribución de energía es responsable de más de la mitad de las emisiones de óxidos de azufre (SO_x) y de un quinto de las emisiones de óxido de nitrógeno (NO_x) en los treinta y tres países miembros de la Agencia Europea de Medio Ambiente;
48. Destaca la importante contribución de las centrales de carbón y lignito a las emisiones de mercurio en la Unión, y que el 62 % de las emisiones de mercurio procedentes de la industria de la Unión proviene de centrales de carbón;
49. Recuerda que el mercurio es una neurotoxina peligrosa que ataca al sistema nervioso incluso con niveles de exposición relativamente bajos;
50. Acoge con satisfacción los compromisos contraídos por al menos diez Estados miembros de la Unión para la eliminación progresiva del carbón; pide al resto de Estados miembros que eliminen progresivamente el carbón como fuente de energía a más tardar en 2030;
51. Reconoce el importante papel de la calefacción urbana en la reducción de las emisiones y subraya que contar con instalaciones de calefacción urbana bien desarrolladas constituye uno de los factores clave a la hora de limitar la contaminación atmosférica; anima a los Estados miembros que no dispongan de calefacción urbana a que consideren las ventajas de su implantación;
52. Invita a la Comisión y a los Estados miembros a que fomenten la incorporación de soluciones de calefacción doméstica eficientes y basadas en energías renovables, a fin de contribuir a limitar la liberación de contaminantes atmosféricos provenientes de los hogares en toda la Unión;

Contaminación en lugares cerrados

53. Subraya que las personas pasan cerca del 90 % de su tiempo en interiores, donde el aire puede estar considerablemente más contaminado que en el exterior;
54. Recuerda que la mala calidad del aire interior es responsable del 10 % de las enfermedades no transmisibles en todo el mundo y que en las oficinas también guarda relación con la reducción de la productividad; insta a la Comisión a que defina normas de control armonizadas para medir la contaminación del aire en espacios interiores;
55. Considera que la presentación obligatoria de un certificado de calidad del aire interior

debe aplicarse a todos los edificios nuevos y renovados de la Unión y debe tener en cuenta los indicadores de rendimiento y los métodos de ensayo existentes basados en la norma EN 16798-1, así como las directrices de la OMS sobre calidad del aire interior;

56. Insta a los Estados miembros y a la Comisión a que adopten y apliquen medidas orientadas a hacer frente a la contaminación atmosférica en su origen, teniendo en cuenta las diferencias entre las fuentes de contaminación atmosférica interior y exterior;

Ciencia de la contaminación atmosférica, seguimiento e investigación

57. Reconoce la complejidad y las incertidumbres inherentes a la ciencia de la contaminación atmosférica y, por lo tanto, promueve el uso de diferentes formas de conocimiento, incluida la ciencia ciudadana²¹, en el seguimiento de la calidad del aire y la evaluación de políticas; hace hincapié en la importancia de aumentar la concienciación y la información públicas involucrando a los ciudadanos en cuestiones relativas a la calidad del aire;
58. Pide a los Estados miembros que garanticen una medición y un seguimiento adecuados, representativos, precisos y continuos de la calidad del aire; recuerda la importancia que reviste la ubicación de las estaciones de control utilizadas en las principales aglomeraciones urbanas con problemas de calidad del aire, teniendo en cuenta que una ubicación incorrecta impide un seguimiento adecuado de los riesgos para la salud pública;
59. Invita a los Estados miembros a crear consejos de calidad del aire independientes que se encarguen de realizar análisis de la calidad del aire y de evaluar la adecuación de las medidas adoptadas; considera que estos análisis deben elaborarse mensualmente a nivel local y deben publicarse;
60. Considera que se necesita más investigación en relación con los efectos sobre la salud de las partículas más pequeñas, en particular las PM₁ y las partículas ultrafinas;

Consideraciones financieras

61. Insta a los Estados miembros a suprimir cualquier incentivo fiscal, preferencia fiscal o transferencia presupuestaria que favorezca directa o indirectamente a los medios de transporte de emisiones elevadas, de conformidad con el principio de igualdad de condiciones;
62. Recuerda el principio relativo al uso de los ingresos en lo que se refiere a la tarificación vial y pide que, donde proceda, un porcentaje de los ingresos derivados de la utilización de la infraestructura vial se destine a medidas para la mejora de la calidad del aire en las ciudades;
63. Llama la atención sobre la necesidad de apoyar a las regiones afectadas por la transformación energética, particularmente las regiones mineras, ya que tienden a ser regiones pobres que a menudo se caracterizan por un nivel elevado de sustancias perjudiciales en el aire;

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

- 64. Pide la eliminación gradual de los subsidios a los combustibles fósiles;
- 65. Invita a los Estados miembros a ampliar la financiación de la investigación relativa al impacto de la calidad del aire sobre la salud pública, la sociedad y la economía, incluida una estimación de las externalidades relacionadas, así como a investigar estrategias de medición más completas que puedan reflejar mejor la exposición a la contaminación atmosférica, teniendo en cuenta las trayectorias temporales y espaciales de los individuos; pide a la Comisión y a los Estados miembros que proporcionen a las ciudades y municipios medios suficientes para combatir la contaminación atmosférica;

o

o o

- 66. Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.