|  |  |
| --- | --- |
| Europaparlamentet2014-2019 |  |

Plenarhandling

<NoDocSe>B8-0156/2019</NoDocSe>

<Date>{06/03/2019}6.3.2019</Date>

<TitreType>FÖRSLAG TILL RESOLUTION</TitreType>

<TitreSuite>till följd av frågan för muntligt besvarande B8-000009/2019</TitreSuite>

<TitreRecueil>i enlighet med artikel 128.5 i arbetsordningen</TitreRecueil>

<Titre>om ett Europa som skyddar: Ren luft för alla</Titre>

<DocRef>(2018/2792(RSP))</DocRef>

<RepeatBlock-By><Depute>Julie Girling, Seb Dance, Catherine Bearder, Keith Taylor, Anja Hazekamp, Eleonora Evi</Depute>

<Commission>{ENVI}för utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet</Commission>

</RepeatBlock-By>

B8-0156/2019

Europaparlamentets resolution om ett Europa som skyddar: Ren luft för alla

(2018/2792(RSP))

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

– med beaktande av artikel 37 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna,

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG[[1]](#footnote-1),

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa[[2]](#footnote-2),

– med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 av den 30 maj 2018 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet[[3]](#footnote-3) och dess krav avseende uppnåendet av en hälsosam inomhusmiljö,

– med beaktande av sin rekommendation av den 4 april 2017 till rådet och kommissionen som uppföljning av undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin[[4]](#footnote-4),

– med beaktande av sin resolution av den 6 juli 2017 om EU:s åtgärder för hållbarhet[[5]](#footnote-5),

– med beaktande av sin resolution av den 14 december 2017 om en europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet[[6]](#footnote-6),

– med beaktande av sin resolution av den 2 december 2015 om hållbar rörlighet i städer[[7]](#footnote-7),

– med beaktande av sin resolution av den 17 april 2018 om genomförandet av det sjunde miljöhandlingsprogrammet[[8]](#footnote-8),

– med beaktande av Europeiska miljöbyråns rapport från 2017 om luftkvaliteten i Europa (*Air quality in Europe*),

– med beaktande av Europeiska revisionsrättens särskilda rapport *Luftföroreningar:* *vår hälsa är fortfarande inte tillräckligt skyddad*[[9]](#footnote-9), som offentliggjordes den 11 september 2018,

– med beaktande av uppdateringen 2018 av Världshälsoorganisationens databas över luftkvaliteten i världen,

– med beaktande av Världshälsoorganisationens riktlinjer för luftkvaliteten inomhus,

– med beaktande av sin undersökning från september 2018 om luftkvaliteten och stadstrafiken inom EU: bästa praxis och möjliga lösningar (*Air Quality and urban traffic in the EU: best practices, and possible solutions*)[[10]](#footnote-10),

– med beaktande av förslaget till resolution från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet,

– med beaktande av frågan till kommissionen om ett Europa som skyddar: Ren luft för alla (O-000138/2018 – B8-000009/2019),

– med beaktande av artiklarna 128.5 och 123.2 i arbetsordningen, och av följande skäl:

A. EU:s lagstadgade utsläppsgränser ligger fortfarande högre än Världshälsoorganisationens rekommendationer och Europeiska miljöbyrån (EEA) gör uppskattningen att mer än 400 000 förtida dödsfall på grund av luftföroreningar rapporteras inom EU varje år. 98 % av befolkningen i EU:s tätorter exponeras för ozonhalter som överskrider Världshälsoorganisationens riktlinjer.

B. EEA:s senaste uppskattningar av de hälsokonsekvenser som kan tillskrivas exponering för luftföroreningar visar att koncentrationer av partiklar med mindre än 2,5 mikrometers aerodynamisk diameter (PM2,5) under 2014 låg bakom omkring 399 000 förtida dödsfall på grund av långvarig exponering inom EU-28. De uppskattade konsekvenserna i EU av exponering för kvävedioxid- och ozonhalter under 2014 uppgick till runt 75 000 respektive 13 600 förtida dödsfall per år.

C. Dålig luftkvalitet har en mycket stor inverkan på hälsan, och gravida kvinnor, barn och äldre är särskilt utsatta.

D. Ungefär 90 % av alla unionsmedborgare som bor i städer exponeras för luftföroreningshalter som anses skadliga för människors hälsa.

E. Vägtrafiken ligger bakom omkring 40 % av utsläppen av kväveoxid (NOx) inom EU och omkring 80 % av de sammanlagda kväveoxidustläppen från vägtrafiken kommer från dieseldrivna fordon. Utsläpp från dieseldrivna personbilar som överstiger EU:s utsläppsgränser på vägarna orsakade 6 800 unionsmedborgares förtida död under 2015.

F. De ekonomiska effekterna av den dåliga luftkvalitetens konsekvenser för hälsan uppskattas till en förlust på tre till nio procent av EU:s BNP.

G. Det är särskilt oroande att luftkvalitetslagstiftningen inte följs i stadsområden och att man inte tar itu med luftföroreningar inomhus, eftersom detta gör att man inte kan uppnå det prioriterade mål 3 i EU:s sjunde miljöhandlingsprogram, enligt vilket EU:s invånare bör skyddas mot miljöbelastningar och risker för hälsa och välbefinnande.

H. Dagens livsmedels- och lantbrukssystem släpper ut alltför mycket ammoniak, kväveoxid och metan. 94 % av ammoniakutsläppen och 40 % av metanutsläppen kommer från jordbruket. På global nivå orsakar den intensiva djurhållningen mer växthusgasutsläpp än transporterna.

I. Dålig luftkvalitet är en växande utmaning i samband med hållbar utveckling, och det blir allt viktigare att få bukt med luftföroreningarna för att säkerställa genomförandet av FN:s mål för hållbar utveckling till 2030 inom och utanför Europa.

J. Världshälsoorganisationen antog år 2000 en uppsättning principer som fastställer rätten till hälsosam inomhusluft, där den konstaterar att ”enligt principen om människors rätt till hälsa har alla rätt att andas hälsosam inomhusluft”.

K. Unionen bör sträva efter att främja insatser på global nivå för att hålla luftföroreningarna i styr.

***Allmänna kommentarer***

1. Europaparlamentet konstaterar att det under 2018 väcktes talan mot sex medlemsstater i Europeiska unionens domstol på grund av bristande efterlevnad av EU:s luftkvalitetsnormer. Parlamentet påminner dessutom om att 29 fall om underlåtelse att tillämpa EU:s luftföroreningsgränser för närvarande pågår i 20 medlemsstater och om att uppskattningsvis två tredjedelar av medlemsstaterna för närvarande inte efterlever gränsvärdena för PM10 och kvävedioxider och om att en av fem överskrider målvärdet för PM2,5.

2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att agera utan dröjsmål vad gäller PM2,5 genom att föreslå att det ska införas striktare gränsvärden för dessa partiklar i EU:s luftkvalitetslagstiftning, i enlighet med Världshälsoorganisationens rekommendationer.

3. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att prioritera samordnade åtgärder och gemensam politik på alla nivåer och inom alla sektorer som syftar till att förbättra luftkvaliteten i städerna och stadsområdena och på så sätt nå slutmålet att stoppa förtida dödsfall och sjukdomar som orsakas av exponering för luftföroreningar och att beakta konsekvenserna av luftföroreningar för klimatet och ekosystemen. Parlamentet påminner om att luftföroreningar och de därmed sammanhängande sjukdomarna och dödsfallen medför stora sociala och hälsomässiga kostnader och utgör en avsevärd belastning på de offentliga budgetarna i unionen. Parlamentet uppmanar med kraft medlemsstaterna att säkerställa att åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i stadsområden inte har negativa konsekvenser för luftkvaliteten i de omgivande områdena, såsom förortsområden och den utvidgade tätbebyggelsen.

4. Europaparlamentet understryker på nytt att luftföroreningar har en lokal, regional, nationell och gränsöverskridande dimension, och att åtgärder krävs på alla styrningsnivåer. Parlamentet efterlyser därför en förstärkning av flernivåstyrningen, där alla aktörer tar ansvar för de åtgärder som kan och bör vidtas på deras nivå. Likaledes anser parlamentet att beslutsfattandet inom kommissionen bör vara mer sammankopplat, med deltagande av alla de berörda generaldirektoraten. Parlamentet beklagar att GD Miljös mål ofta undergrävs av politik och intressen från andra avdelningar, trots att luftföroreningar är dess ansvarsområde.

5. Europaparlamentet uppmanar de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna att ha ett samlat och heltäckande synsätt på luftföroreningar, inbegripet luftförorening inomhus, och då ta i beaktande alla olika områden som berörs och påverkas såsom lantbruk och livsmedelsproduktion, naturskydd, klimatförändringar, energieffektivitet, rörlighet och stadsplanering, och prioritera strategier för att minska föroreningar som även ger sidovinster på andra områden. De behöriga myndigheterna uppmanas att utveckla handlingsplaner för ren luft som kan innehålla tillförlitliga åtgärder för alla luftföroreningskällor och alla ekonomiska sektorer. Parlamentet uppmanar städer och behöriga myndigheter att börja arbeta på alla nivåer för att få fram ett avtal om ren luft för alla.

6. Europaparlamentet vill se att de så kallade ”Dialogerna för ren luft” mellan kommissionen och medlemsstaterna fortsätter, och de bör komma till rätta med alla luckor i genomförandet utifrån ett helhetsgrepp.

7. Europaparlamentet anser att man genom luftföroreningsplaner för zoner och tätbebyggelse där luftkvaliteten är dålig på grund av nivåer av föroreningar som ihållande ligger över EU:s angivna gränsvärden bör få bort överskridandena så fort som möjligt, såsom lagenligt krävs genom direktiv 2008/50/EG och tydligt bekräftas i Europeiska unionens domstols rättspraxis[[11]](#footnote-11), [[12]](#footnote-12).

8. Europaparlamentet påpekar behovet av att ta ett helhetsgrepp på luftföroreningarna i Europas städer, som beaktar de olika luftföroreningskällorna. Parlamentet uppmanar kommissionen att genomföra en ambitiös uppdatering av direktivet om luftkvalitet, och i samband därmed anpassa det efter Världshälsoorganisationens senaste gräns- och målvärden för PM, svaveldioxid och ozon samt fastställa ett kortsiktigt värde för PM2,5, att lägga fram effektiva åtgärder som möjliggör för medlemsstaterna att följa direktiv 2008/50/EG, att prioritera bedömningen av de åtgärder som medlemsstaterna antagit i syfte att förbättra luftkvaliteten i samband med överträdelseförfaranden och att öka sina ansträngningar för att kontrollera efterlevnaden på medlemsstatsnivå, däribland av standarderna för testförfarandet avseende utsläpp vid verklig körning (RDE) enligt kommissionens förordning (EU) 2017/1151 om typgodkännande av fordon[[13]](#footnote-13).

9. Europaparlamentet beklagar att man införde en flexibilitetsmekanism genom artikel 5 i direktiv (EU) 2016/2284. Parlamentet understryker att elva medlemsstater har begärt att få ändrade utsläppsmål under 2018. Parlamentet uppmanar kommissionen att begränsa anpassningen av utsläppsinventeringen till vad som är absolut nödvändigt och att överväga om medlemsstaterna har vidtagit åtgärder för att kompensera för möjliga oförutsedda utsläpp från vissa branscher innan man ansöker om en anpassning av utsläppsinventeringen.

10. Europaparlamentet beklagar att kriterierna för placeringen av provtagningspunkter för att mäta föroreningar i enlighet med direktiv 2008/50/EG ger medlemsstaterna ett visst spelrum, vilket innebär en risk för att representativitetsmålet inte ska uppnås. Parlamentet uppmanar kommissionen att analysera hur detta spelrum påverkar provtagningarnas jämförbarhet och vilka de direkta konsekvenserna är.

11. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att i sin politik och i sina samarbetsprogram med tredjeländer vid de yttre gränserna beakta gränsöverskridande luftföroreningar som har sitt ursprung i dessa länder samt det faktum att EU:s politik och samarbetsprogram med dessa länder kan ha en positiv effekt på luftkvaliteten, och att, som en prioritering, koncentrera sina biståndsprogram med målet att angripa orsakerna till sådana föroreningar.

12. Europaparlamentet understryker att, enligt Världshälsoorganisationen, får dålig luft både sociala och miljömässiga effekter genom att påverka dricksvattnet och livsmedelsförsörjningen.

13. Europaparlamentet påminner om kopplingen mellan luftföroreningar och ojämlikhet, eftersom utsattheten vanligtvis är större för känsliga delar av samhället. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att arbeta för att förhindra att miljömässiga, sociodemografiska och ekonomiska nackdelar ackumuleras, bland annat genom att vidta åtgärder för att begränsa föroreningarna på särskilt utsatta platser, t.ex. vårdinrättningar, utbildningsanstalter och sociala inrättningar, och i innerstäder.

14. Europaparlamentet är bekymrat över den växande samlingen vetenskapliga belägg för trafikrelaterade luftföroreningars inverkan på den kognitiva utvecklingen och förmågan hos barn såväl som hos andra grupper i befolkningen.

15. Europaparlamentet erinrar om att det är oerhört viktigt med en enhetlig tillämpning och förnyelse av bästa tillgängliga teknik för att hålla inne utsläppen till luft av atmosfäriska föroreningar, för att säkerställa att en tillfredsställande nivå upprätthålls på miljöskyddet runtom i EU.

***Transporter***

16. Europaparlamentet påminner om att minskade luftföroreningar och koldioxidutsläpp från transportsektorn utgör en dubbel utmaning i stadsområden och att det behövs utsläppsfria och utsläppssnåla bilar, skåpbilar och bussar för att få en ren, energieffektiv och betalbar rörlighet för alla medborgare. Parlamentet påpekar också att man snabbare måste utveckla en massmarknad för dessa fordon genom att öka utbudet i unionen, så att priserna sjunker och därmed gynnar konsumenter, drivare av fordonsparker, myndigheter som utför offentliga upphandlingar och det europeiska samhället som helhet.

17. Europaparlamentet betonar att det är avgörande att stimulera marknaden för elfordon och att utfärda vägledande rekommendationer till medlemsstaterna så att de uppmuntras att genomföra finanspolitiska incitament för utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon. Parlamentet betonar att tillgången och åtkomsten till laddningsinfrastruktur, både i privata och offentliga byggnader i enlighet med direktivet om byggnaders energiprestanda[[14]](#footnote-14), och elfordons konkurrenskraft är av avgörande betydelse för ökad acceptans bland konsumenter. Parlamentet betonar vikten av att säkerställa att elektricitet som produceras för elfordon kommer från hållbara energikällor. Parlamentet efterlyser i detta sammanhang ett långsiktigt europeiskt initiativ om nästa generations batterier.

18. Europaparlamentet erinrar om de positiva resultat som inrapporterats vad gäller olika åtgärder som genomförts i medlemsstaterna för att minska personbilars tillträde till stadskärnor och vad gäller investeringar i kollektivtrafik och främjande av tillträde för andra transportslag, såsom cyklar.

19. Europaparlamentet framhåller att det är mycket viktigt att främja aktiva transportslag, såsom cykling eller promenader, för att förbättra luftkvaliteten genom att minska det stora beroendet av personbilar i städer och stadsområden. Parlamentet anser att aktiva transportslag därför bör stödjas genom en väl utbyggd infrastruktur av hög kvalitet, som kompletteras med pålitlig kollektivtrafik på stads- och regionnivå och uppmuntras med hjälp av samhällsplanering.

20. Europaparlamentet framhåller dessutom att de dagliga resorna i allmänhet är mycket korta, och att det därför är viktigt att tillhandahålla infrastruktur som främjar mjuk rörlighet (cykling, promenader osv.) för att erbjuda människor ett alternativ till vägtransporter.

21. Europaparlamentet erinrar om att det, om luftföroreningarna ska kunna minskas, är avgörande att utsläppssnåla och utsläppsfria lastbilar främjas och att marknaden för och användningen av dem stimuleras.

22. Europaparlamentet understryker ännu en gång betydelsen av långsiktiga planer för hållbar rörlighet i städer och uppmanar medlemsstaterna att upprätta sådana planer som prioriterar utsläppsfria och utsläppssnåla transportslag inom kollektivtrafiken, i syfte att minska luftföroreningarna, växthusgasutsläppen och energiförbrukningen. Parlamentet stöder inrättandet av trafikzoner och intermodala plattformar där användning av kollektivtrafik prioriteras. Parlamentet framhåller att det krävs tydlig och lättillgänglig information om städers och regioners system för regleringen av fordons tillträde, och uppmanar kommissionen att stödja utarbetandet av ett europeiskt verktyg för digital information.

23. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att stärka det pågående flernivåsamarbetet med medlemsstaterna och europeiska städer mot bakgrund av EU-agendan för städer, att färdigställa dess handlingsplan för rörlighet i städer från 2018[[15]](#footnote-15), vilken bör innehålla tydliga lösningar för att komma till rätta med luftföroreningar på kommunal nivå, samt att fortsätta stödja informationsplattformen för rörlighet i städer (Eltis)[[16]](#footnote-16), som sprider användbar information om finansieringsmöjligheter, fallstudier och bästa praxis för hur luftkvaliteten kan förbättras genom antagandet av bättre lösningar för rörlighet i städerna.

24. Europaparlamentet stöder den ökade användningen av digital teknik i genomförandet av principen om att förorenaren betalar, såsom elektroniska vägtullar och biljetter baserade på fordonets miljöprestanda. Parlamentet betonar att ett enhetligt regelverk för vägtullsystem bör beakta utsläppen av såväl växthusgaser som föroreningar tillsammans med miljöprestanda för att sända tydliga och balanserade signaler till utvecklingen av nya fordon. Parlamentet betonar dock att dessa regler måste vara tydliga och transparenta för vägtrafikanter. Parlamentet framhåller de positiva miljö- och säkerhetsrelaterade effekterna av lösningar för uppkopplad rörlighet och automatiserade transportsystem i städer, såsom optimerade trafikflöden och en minskning av den trafik som uppstår när bilar letar parkeringsplatser, och uppmanar därför kommissionen och medlemsstaterna att stödja städerna i arbetet med att anpassa den teknik som krävs.

25. Europaparlamentet framhåller att grön offentlig upphandling, genom att myndigheter köper in utsläppsfria och utsläppssnåla fordon till sina egna flottor eller till helt eller delvis offentliga bildelningsprogram, är en viktig del i utfasningen av fossila bränslen från vägtransporter samt i förbättringen av luftkvalitet runtom i Europa.

26. Europaparlamentet välkomnar de löften flera städer runtom i Europa har utfäst om att göra sin fordonspark för kollektivtrafiken renare genom att fastställa krav på upphandling av elbussar, och uppmanar fler städer att följa det goda exempel som några europeiska medlemmar[[17]](#footnote-17) i C40-nätverket föregick med då de undertecknade ”förklaringen om gator fria från fossila bränslen”[[18]](#footnote-18), i vilken de åtog sig att endast upphandla elbussar från och med 2025 och att säkerställa inrättandet av större stadsområden med nollutsläpp senast 2030.

27. Europaparlamentet betonar att skillnaderna mellan de officiella utsläppstalen för typgodkända fordon och de verkliga nivåerna för kväveoxidutsläpp från bilar i klasserna Euro 3–6 är den huvudsakliga orsaken till förseningarna när det gäller att förbättra luftkvaliteten i städerna och stadsområdena, vilket allvarligt undergräver de lokala systemen och åtgärderna för att begränsa användningen av de fordon som orsakar mest utsläpp.

28. Europaparlamentet konstaterar att det i dag finns teknik för att följa Euro 6-normerna för kväveoxidutsläpp från dieseldrivna fordon, även med hänsyn till verkliga körförhållanden och utan negativa effekter på koldioxidutsläppen.

29. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att fortsätta att minska kväveoxidutsläppen från bilarna inom EU genom att årligen och i linje med den tekniska utvecklingen se över överensstämmelsefaktorn, i enlighet med det andra lagstiftningspaketet om utsläpp vid verklig körning, så att den kan sänkas till 1 så snart som möjligt, men senast 2021.

30. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utnyttja sin delegerade befogenhet enligt direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet[[19]](#footnote-19) i syfte att uppdatera provningsförfarandet så att alla medlemsstater måste prova bilars överensstämmelse i drift med utsläppsstandarderna för kväveoxid vid periodiska tekniska inspektioner.

31. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram ett förslag till en standard efter Euro 6 för bilar som är bränsle-, teknik- och tillämpningsneutral och som stämmer överens med åtminstone Kaliforniens/Förenta staternas standarder (de så kallade Tier 3 och LEV III) för kväveoxider och krav på överensstämmelse i drift och på hållbarhet.

32. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att fortsätta sitt arbete med att förbättra ombordsystemen för utsläppsmätning (Pems) för att förbättra deras tillförlitlighet och minska deras felmarginal. Parlamentet anser att ombordsystem för utsläppsmätning, i fråga om atmosfäriska partiklar, bör ha teknisk förmåga att kunna ta hänsyn till partiklar som är mindre än 23 nanometrar och som är de skadligaste för folkhälsan.

33. Europaparlamentet fördömer å det kraftigaste de experiment som beställdes av europeiska gruppen för forskning inom miljö och hälsa i transportsektorn, vilka genomfördes 2014–2015 på människor och apor i ett försök att visa att rökutsläpp från dieselmotorer i nya fordon inte utgör ett hot mot hälsan.

34. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att säkerställa att experiment av det slaget, som är etiskt förkastliga och oförsvarliga i alla hänseenden, aldrig kommer att upprepas inom unionens territorium.

35. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att överväga att införa standarder för att komma till rätta med andra utsläpp än avgaser från fordon.

36. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ta itu med utsläppen från maskiner på byggnadsplatser, utöver förordningen om mobila maskiner som inte är avsedd att användas för transporter på väg[[20]](#footnote-20), genom en konsekvensbedömning om utsläppsfria anläggningsmaskiners potential att minska nivåerna av luft- och ljudföroreningarna, samt huruvida det skulle gå att införa den i framtida översyner av relevant EU‑lagstiftning.

***Jordbruk***

37. Europaparlamentet erkänner att dagens livsmedels- och lantbrukssystem släpper ut alltför mycket ammoniak (NH3), kvävedioxid (N2O) och metan (CH4), och att 94 % av ammoniakutsläppen och 40 % av metanutsläppen kommer från jordbruket.

38. Europaparlamentet understryker att jordbruket är den tredje största källan till primära utsläpp av PM10 i EU, något som Europeiska miljöbyrån betonar.

39. Europaparlamentet erinrar om Europeiska miljöbyråns upptäckter, som 2017 visade att utsläppen av ammoniak (NH3) från jordbruket bidrar till de perioder av höga halter av partiklar (PM) som uppstår i hela Europa varje vår, och drar slutsatsen att ammoniakutsläpp bidrar till kortsiktiga såväl som långsiktiga negativa effekter på hälsan.

40. Europaparlamentet understryker att i stadsområden står ammoniakutsläppen för cirka 50 % av de hälsoproblem som luftföroreningar orsakar och att ammoniak är en stor källa till partiklar. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att dra nytta av reformen av EU:s gemensamma jordbrukspolitik (GJP), som en möjlighet att bekämpa luftföroreningar från jordbrukssektorn.

41. Europaparlamentet kräver att medlagstiftarna inför åtgärder i den framtida gemensamma jordbrukspolitiken som gör det möjligt för jordbrukarna att minska de totala utsläppen av luftföroreningar från jordbrukssektorn, till gagn för alla unionens medborgare.

42. Europaparlamentet betonar att det finns alltfler vetenskapliga belägg om den intensiva djurhållningens skadliga konsekvenser för hälsa och miljö, både i Europa och i världen över.

43. Europaparlamentet påminner om att metanutsläpp från jordbruket är en viktig källa till marknära ozon, vilket har negativa effekter på människors hälsa, och om att 98 % av befolkningen i EU:s städer är utsatt för ozonnivåer som överstiger Världshälsoorganisationens riktlinjer.

44. Europaparlamentet understryker att metanutsläppen inte regleras under EU:s luftföroreningslagstiftning och är inte specifikt reglerande inom EU:s klimatpolitik.

45. Europaparlamentet understryker att kostnaderna för kontrollen av luftföroreningar i Europa är betydligt lägre inom jordbrukssektorn än inom andra sektorer där striktare utsläppskontroller redan har genomförts.

46. Europaparlamentet anser att finansiering från den framtida gemensamma jordbrukspolitiken bör kopplas till obligatoriska åtgärder för att hålla luftföroreningarna i styr.

***Energi***

47. Europaparlamentet erinrar om att sektorn för produktion och distribution av energi står för över hälften av utsläppen av svaveloxider (SOx) och en femtedel av utsläppen av kväveoxider (NOx) i de 33 EES-medlemsstaterna.

48. Europaparlamentet understryker det betydande bidraget från kol- och brunkolskraftverk till kvicksilverutsläpp i EU och att 62 % av kvicksilverutsläppen från EU:s industri kommer från kolkraftverk.

49. Europaparlamentet erinrar om att kvicksilver är ett farligt nervgift som skadar nervsystemet även vid relativt låga exponeringshalter.

50. Europaparlamentet välkomnar de åtaganden som minst tio EU-medlemsstater har ingått om att fasa ut kol. Parlamentet uppmanar de övriga EU-medlemsstaterna att fasa ut kol som en energikälla senast 2030.

51. Europaparlamentet erkänner den betydelsefulla roll som fjärrvärmen spelar för att minska utsläppen och betonar att välutvecklade fjärrvärmeanläggningar är ett av de viktigaste sätten att minska luftföroreningarna. Parlamentet uppmanar de medlemsstater som inte har fjärrvärme att överväga fördelarna med att införa ett sådant system.

52. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att uppmuntra spridningen av effektiva inhemska uppvärmningslösningar baserade på förnybar energi för att bidra till minskade utsläpp av luftföroreningar från hushållen i hela unionen.

***Luftförorening inomhus***

53. Europaparlamentet betonar det faktum att människor tillbringar nästan 90 % av tiden inomhus, där luften kan vara betydligt mer förorenad än utomhus.

54. Europaparlamentet påminner om att dålig luftkvalitet inomhus är orsaken till 10 % av alla icke-smittsamma sjukdomar i världen och att dålig inomhusluft i kontor också har kopplats till minskad produktivitet. Parlamentet uppmanar med kraft kommissionen att fastställa harmoniserade provningsstandarder för mätning av luftföroreningarna i inomhusmiljöer.

55. Europaparlamentet anser att det ska vara krav på intyg för luftkvaliteten i alla nya och renoverade byggnader i unionen, och att detta ska ta hänsyn till befintliga prestandaindikatorer och testmetoder som bygger på standarden EN 16798–1 och Världshälsoorganisationens riktlinjer för inomhusluft.

56. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och kommissionen att anta och genomföra åtgärder för att bekämpa luftföroreningar vid deras källa, med hänsyn till att källorna till luftföroreningar inomhus och utomhus skiljer sig åt.

***Kunskaper om luftkvalitet, övervakning och forskning***

57. Europaparlamentet är medvetet om att luftkvalitetsforskningen är komplex och innehåller många osäkerhetsfaktorer. Parlamentet förespråkar därför att man använder olika kunskapsformer, däribland medborgarforskning[[21]](#footnote-21), vid övervakning av luftkvaliteten och utvecklingen av politiken. Parlamentet framhåller vikten av att förbättra allmänhetens medvetenhet och information genom att göra medborgarna delaktiga i frågor som rör luftkvalitet.

58. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att säkerställa lämplig, representativ, exakt och kontinuerlig mätning och övervakning av luftkvaliteten. Parlamentet påminner om betydelsen av att sätta ut mätstationer i de huvudsakliga stadsområden som har problem med luftkvaliteten, eftersom dåligt utplacerade mätstationer innebär att det blir omöjligt att följa upp folkhälsoriskerna på ett adekvat sätt.

59. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att upprätta oberoende luftkvalitetsorgan som kan utföra analyser av luftkvaliteten och utvärdera lämpligheten i de åtgärder som har vidtagits. Parlamentet anser att dessa analyser ska göras månadsvis på lokal nivå och att de ska offentliggöras.

60. Europaparlamentet anser att det behövs ytterligare forskning om hälsoeffekterna av mindre partiklar, däribland PM1 och ultrafina partiklar.

***Ekonomiska överväganden***

61. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att avskaffa alla skatteincitament, skattelättnader eller ekonomiska överföringar som direkt eller indirekt gynnar transportslag som ger stora utsläpp, i enlighet med principen om rättvisa konkurrensvillkor.

62. Europaparlamentet påminner om principen för hur inkomster ska fördelas i fråga om vägtullar, och begär att en proportionell andel av inkomsterna från användning av väginfrastruktur ska avsättas för åtgärder som syftar till att förbättra luftkvaliteten i städerna.

63. Europaparlamentet vill fästa uppmärksamhet på behovet av att stödja regioner som påverkas av energiövergången, särskilt gruvregioner, eftersom dessa tenderar att vara fattiga och ofta kännetecknas av höga nivåer av skadliga ämnen i luften.

64. Europaparlamentet kräver att subventionerna av fossila bränslen fasas ut.

65. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att öka finansieringen för forskningen om luftkvalitetens effekter på folkhälsan, samhället och ekonomin, däribland en beräkning av relaterade externa kostnader för forskning om mer heltäckande mätstrategier som skulle kunna registrera utsattheten för luftföroreningar med hänsyn till när och var enskilda personer rör sig. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att ge städer och kommuner tillräckliga resurser för att bekämpa luftföroreningar.

°

° °

66. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

1. EUT L 344, 17.12.2016, s. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. EUT L 152, 11.6.2008, s. 1. [↑](#footnote-ref-2)
3. EUT L 156, 19.6.2018, s. 75. [↑](#footnote-ref-3)
4. EUT C 298, 23.8.2018, s. 140. [↑](#footnote-ref-4)
5. EUT C 334, 19.9.2018, s. 151. [↑](#footnote-ref-5)
6. EUT C 369, 11.10.2018, s. 114. [↑](#footnote-ref-6)
7. EUT C 399, 24.11.2017, s. 10. [↑](#footnote-ref-7)
8. Antagna texter, P8\_TA(2018)0100. [↑](#footnote-ref-8)
9. Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 23/2018, <https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_23/SR_AIR_QUALITY_SV.pdf> [↑](#footnote-ref-9)
10. http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL\_STU(2018)604988\_EN.pdf [↑](#footnote-ref-10)
11. Dom av den 5 april 2017, kommissionen motBulgarien, C-488/15, ECLI:EU:C:2017:267. [↑](#footnote-ref-11)
12. Dom av den 22 februari 2018, kommissionen mot Polen, C-336/16, ECLI:EU:C:2018:94. [↑](#footnote-ref-12)
13. Kommissionens förordning (EG) nr 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1). [↑](#footnote-ref-13)
14. Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda (EUT L 153, 18.6.2010, s. 13). [↑](#footnote-ref-14)
15. <https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pum_draft_action_plan.pdf> [↑](#footnote-ref-15)
16. <http://www.eltis.org> [↑](#footnote-ref-16)
17. Paris, London, Barcelona, Heidelberg, Milano, Rom, Rotterdam, Warszawa, Birmingham, Oxford och Manchester (den 8 oktober 2018). [↑](#footnote-ref-17)
18. <https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other_uploads/images/1579_3_FFFS_declaration_FINAL.original.pdf?1535129747> [↑](#footnote-ref-18)
19. EUT L 127, 29.4.2014, s. 51. [↑](#footnote-ref-19)
20. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628 av den 14 september 2016 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (EUT L 252, 16.9.2016, s. 53). [↑](#footnote-ref-20)
21. <http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/multimedia/citizen_science_en.htm> [↑](#footnote-ref-21)