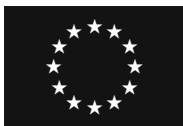


# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria*

PROVISIONAL  
**2006/2060(INI)**

3.4.2006

## PROYECTO DE INFORME

relativo a la estrategia temática sobre la contaminación atmosférica  
(2006/2060(INI))

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

Ponente: Dorette Corbey

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....	9

## PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

### relativa a la estrategia temática sobre la contaminación atmosférica (2006/2060(INI))

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo referente a la estrategia temática sobre la contaminación atmosférica (COM(2005)0446),
  - Visto el Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente (PAM)<sup>1</sup>,
  - Vista la Estrategia de Lisboa (Conclusiones del Consejo Europeo de Barcelona de los días 15 y 16 de marzo de 2002),
  - Vista la Comunicación de la Comisión sobre el programa Aire puro para Europa: hacia una estrategia temática en pro de la calidad del aire (COM(2001)0245),
  - Vista la evaluación del impacto de la estrategia temática sobre contaminación atmosférica y de la Directiva sobre calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa (EI) (SEC(2005)1133),
  - Vistos los aspectos sanitarios de la contaminación atmosférica - resultados del proyecto de la OMS «Inventario sistemático de los aspectos de la contaminación atmosférica relacionados con la salud» en Europa<sup>2</sup>,
  - Vista la información del Instituto para una Política Europea del Medio Ambiente (IPEMA)<sup>3</sup>,
  - Vistas la Directiva 96/62/CE<sup>4</sup> sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente y sus Directivas de desarrollo, así como la Propuesta de la Comisión referente a una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa (COM(2005)0447),
  - Vista la Directiva 96/61/CE<sup>5</sup> relativa a la prevención y al control integrados de la contaminación (PCIC),
  - Vistas las conclusiones del Consejo Europeo de Medio Ambiente del 9 de marzo de 2006,
  - Visto el artículo 45 de su Reglamento,
  - Vistos el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y la opinión de la Comisión de Desarrollo Regional (A6-0000/2006),
- A. Considerando que la contaminación atmosférica constituye una causa importante de fallecimientos y enfermedades en Europa y reduce la esperanza de vida de cada individuo

---

<sup>1</sup> DO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

<sup>2</sup> <http://www.euro.who.int/document/E83080.pdf>

<sup>3</sup> [http://www.europarl.eu.int/comparl/envi/default\\_en.htm](http://www.europarl.eu.int/comparl/envi/default_en.htm)

<sup>4</sup> DO L 296 de 21.11.1996, p. 55.

<sup>5</sup> DO L 257 de 10.10.1996, p. 26.

en promedio en más de ocho meses; que los niños, las personas de edad avanzada, las personas que sufren de enfermedades respiratorias y cardiovasculares y las que viven en zonas muy expuestas, como las zonas urbanas (ciudades) y a proximidad de grandes carreteras, ven especialmente amenazada su salud,

- B. Considerando que las partículas PM<sub>2,5</sub> y el ozono troposférico son los contaminantes que más problemas de salud causan,
- C. Considerando que el 55% de los ecosistemas europeos están afectados por la contaminación atmosférica,
- D. Considerando que la contaminación atmosférica se produce en todos los Estados miembros y constituye un problema transfronterizo, dado que las partículas y otros contaminantes se desplazan por varios centenares de kilómetros, lo que hace que sea necesaria una solución a escala europea,
- E. Considerando que el artículo 7 del Sexto PAM dispone que uno de sus objetivos es «alcanzar niveles de calidad del aire que no den lugar a riesgos o efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente»,
- F. Considerando que la Comisión presenta en su evaluación del impacto (EI) tres opciones (A, B y C) que reflejan varios niveles de ambición, así como una opción destinada a lograr la máxima reducción técnicamente factible,
- G. Considerando que la EI demuestra que la mayoría de los ciudadanos europeos está a favor de una política europea de mejora de la calidad del aire correspondiente a un nivel de ambición análogo al de la opción C, pero que la Comisión opta en su estrategia por un nivel de ambición inferior, que se puede calificar como A+,
- H. Considerando que los costes de la reducción de los niveles de contaminación atmosférica, cualquiera que sea la opción elegida, son inferiores a los beneficios financieros; que ninguna de las opciones socava la capacidad competitiva global de la UE y que una opción ambiciosa desemboca en la creación de puestos de trabajo,
- I. Considerando que el análisis de coste-beneficio que figura en la EI es fiable y equilibrado, tal como lo confirma el documento del IPEMA; que, no obstante, el volumen estimado de las ventajas derivadas de la aplicación de la estrategia es más bien bajo, dado que se calculan a la baja los beneficios sanitarios y no se han incluido los beneficios medioambientales; que, por lo que se refiere a los costes, no se ha incluido el potencial de medidas capaces de realizar ahorros sustanciales en el sector del transporte marítimo,
- J. Considerando que, según la EI, la opción óptima –con unos costes marginales iguales a las ventajas marginales– se sitúa entre las opciones B y C,
- K. Considerando que el grupo de trabajo CAFE sobre las PM observa que surgen unos riesgos para la salud relacionados con las PM<sub>2,5</sub> en concentraciones inferiores a 10 µg/m<sup>3</sup> y que el valor límite no debería rebasar los 20 µg/m<sup>3</sup>,
- L. Considerando, tal como lo destaca el IPEMA, que el valor de PM<sub>2,5</sub> de 25 µg/m<sup>3</sup> propuesto por la Comisión no impone criterios más rigurosos a los Estados miembros en

cuanto a las PM sino que, en cambio, flexibiliza la obligaciones, dado que se autorizan derogaciones,

- M. Considerando que la mejora de la calidad del aire redundará en beneficio del conjunto de la sociedad, mientras que los costes son generados por sectores específicos; que, por esa razón, conviene encontrar soluciones que permitan asumir dichos costes cuando la aplicación del principio de quien contamina paga da lugar a unos costes inaceptables para un sector determinado,
- N. Considerando que las disposiciones del mercado interior en algunas ocasiones obstaculizan la realización de objetivos medioambientales y el establecimiento de valores límite de protección del medio ambiente en la UE,
- O. Considerando que muchos Estados miembros no respetan los valores límite derivados de la normativa actual en materia de calidad del aire y que la mayor parte de los problemas se sitúan en los Países Bajos, Bélgica, Alemania, Italia septentrional, Polonia y en las grandes aglomeraciones; que las medidas adoptadas hasta la fecha en relación con las fuentes de contaminación son insuficientes para alcanzar los valores límite,
- P. Considerando indispensable la elaboración de una estrategia que prevea objetivos ambiciosos concretados en ambiciosos valores límite para los contaminantes, así como medidas centradas en las fuentes de contaminación, a fin de permitir que los Estados miembros elaboren normas de calidad del aire sin dejar de conceder un plazo suplementario a los Estados miembros que hayan tomado todas las medidas viables, pero que continúen afrontando problemas al nivel del respeto de los valores límite,

#### ***Definir el nivel de ambición apropiado para luchar contra la contaminación atmosférica***

1. Acoge positivamente la estrategia temática de la Comisión sobre la contaminación atmosférica, que destaca que la contaminación atmosférica constituye un grave problema desde el punto de vista de la salud y al medio ambiente;
2. Pide la elaboración de una estrategia que prevea unos objetivos de reducción más ambiciosos, correspondientes a la opción C, en cuanto a los COV, las PM<sub>2,5</sub> y el NO<sub>x</sub>, dado que ello permitiría más ventajas en materia de salud y empleo sin impedir un enfoque equilibrado entre los costes y los beneficios; pide unas reducciones correspondientes a las que se exponen en el cuadro siguiente:

	2020 Normativa actual	2020 ETCA <sup>1</sup>	2020 objetivos del PE y opciones correspondientes
SO <sub>2</sub>	68%	82%	82% (B)
NO <sub>x</sub>	49%	60%	65% (C)
COV	45%	51%	55% (C)
NH <sub>3</sub>	4%	27%	27% (A+)
PM <sub>2,5</sub>	45%	59%	61% (C)
Total de los costes		7,1 extra	+/- 11 extra

3. Es partidario de la introducción de un valor límite anual de PM<sub>10</sub> de 30µg/m<sup>3</sup> en 2010 y respalda la propuesta de la Comisión destinada a introducir un tope de concentración para las PM<sub>2,5</sub>, dado que la parte de PM<sub>2,5</sub> en las PM<sub>10</sub> es la más nociva para la salud; desea que en 2010 se introduzca un tope anual de 20µg/m<sup>3</sup> para las PM<sub>2,5</sub>; comparte el punto de vista de que ha de ser posible conceder un plazo más largo para que puedan respetar dicho tope los Estados miembros capaces de demostrar que han adoptado todas las medidas viables;
4. Apoya la propuesta de la Comisión de introducir un objetivo uniforme de reducción en el 20% para las PM<sub>2,5</sub> en 2020 frente al índice de exposición media de 2010; pide, no obstante, una reducción de este porcentaje para los Estados miembros que ya hayan logrado unos niveles bajos de exposición;
5. Desea que se introduzca un sistema de alerta en caso de niveles elevados de *smog* y que se incite a la población a que no haga uso de chimeneas abiertas y a que reduzcan el uso del automóvil en tales periodos;

### ***Medidas sectoriales***

6. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que adopten a la mayor celeridad las medidas necesarias para reducir las emisiones en los diferentes sectores que contribuyen a la contaminación atmosférica;
7. Pide a los Estados miembros que tomen medidas que permitan reducir las emisiones del sector del transporte marítimo, incluida la introducción del suministro de electricidad a partir del muelle e incentivos económicos destinados a fomentar el uso de motores más limpios (por ejemplo, reducción de las tasas portuarias para los barcos limpios); pide a la Comisión que proponga una acción coordinada para crear unas condiciones equitativas de

<sup>1</sup> Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica.

competencia, que revise las normas aplicables a los combustibles de los buques y que insista en la adopción de medidas en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI); expresa su convicción de que es necesario mejorar el equilibrio entre el coste de la reducción de las emisiones de los buques y de las emisiones de fuentes terrestres;

8. Constata que, mientras que la agricultura representa una de las principales fuentes de contaminación atmosférica, este sector se ve sometido a pocas obligaciones de reducción de las emisiones; pide a los Estados miembros que luchen contra la contaminación atmosférica derivada de la ganadería, del uso de abonos y de los equipos de calefacción de invernaderos y que recurran a las subvenciones agrícolas para abordar el problema del amoníaco; desea que se actualicen los objetivos de reducción del amoníaco en el contexto de la revisión de la PAC; pide a la Comisión que incluya la agricultura intensiva en la Directiva relativa a la prevención y al control integrados de la contaminación (PCIC);
9. Pide a la Comisión que proponga a la mayor celeridad medidas destinadas a reducir las emisiones de fuentes industriales, incluida una revisión de la Directiva PCIC, a fin de recompensar de manera más eficaz la innovación y de incluir las instalaciones de combustión de pequeña escala de menos de 50 MWh;
10. Pide a la Comisión que proponga a la mayor celeridad medidas destinadas a reducir las emisiones de fuentes domésticas, incluidas unas normas para los equipos de calefacción; pide a los Estados miembros que apliquen medidas y programas que permitan reducir las emisiones de fuentes domésticas, como las chimeneas abiertas;
11. Pide con insistencia a la Comisión que proponga a la mayor celeridad las normas Euro VI para los vehículos pesados y que indique igualmente cuáles van a ser probablemente las normas Euro VII, a fin de permitir que los Estados miembros alcancen sus objetivos en materia de calidad del aire; pide a la Comisión que elabore sin demora unas normas Euro 6 ambiciosas para los turismos; pide a los Estados miembros que adopten las medidas necesarias para suprimir progresivamente los vehículos antiguos contaminantes o, en su caso, que dispongan incentivos de modernización;
12. Pide a los Estados miembros que revisen los sistemas de transporte local y busquen soluciones innovadoras para minimizar el empleo de los vehículos en el centro de las ciudades; está convencido de que la zonificación medioambiental, diseñada para disuadir la entrada de los vehículos más contaminantes en el centro de las ciudades, constituye un incentivo fuerte para modernizar el parque de vehículos; destaca que las autoridades locales pueden fomentar enérgicamente la innovación adquiriendo vehículos limpios (EEV, Euro 6 y VI) para el parque de vehículos públicos y semipúblicos;
13. Pide a la Comisión que proponga medidas de lucha contra la contaminación atmosférica garantizando, conforme al apartado 3 del artículo 95 del Tratado CE, un nivel elevado de protección del medio ambiente; pide a la Comisión que autorice derogaciones a las disposiciones del mercado interior para los Estados miembros que deseen adoptar medidas que van más allá de las normas actuales de la UE; está convencido de que los Estados miembros que aplican normas más estrictas constituyen un fomento importante para la innovación;

### ***Legislar mejor***

14. Pide a la Comisión y al Consejo que alcancen un acuerdo interinstitucional con el Parlamento en el que las tres Instituciones se comprometan a perseguir el logro de los objetivos de reducción y la aplicación de todas las medidas comunitarias descritas en los apartados 8 a 13 anteriores; está convencido de que un acuerdo de ese tipo mejoraría la responsabilización y, por ende, contribuiría a legislar mejor;

0

0 0

15. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión así como a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El aire limpio es vital para la salud humana. Los daños que la contaminación atmosférica causa a la salud son considerables. En Europa se pierden cada año 3,6 millones de vidas como resultado de dicha contaminación, o dicho en otras palabras: 360 000 personas mueren 10 años antes. Además de las muertes, el aire contaminado causa mucho sufrimiento en forma de enfermedades o dolencias pulmonares. Los problemas de salud no afectan a todo el mundo de la misma forma; los niños, las personas mayores, las personas que ya padecen algún trastorno pulmonar y los que viven en zonas urbanas o en las proximidades de carreteras importantes son los más afectados. La contaminación atmosférica también daña al entorno natural y se calcula que afecta al 55 % de los ecosistemas europeos. La acidificación de los bosques, la eutrofización y la pérdida de biodiversidad son las consecuencias. El origen de estos problemas se encuentra principalmente en los óxidos de nitrógeno, el dióxido de sulfuro, el amoníaco y también el ozono. Los edificios también se ven afectados por la contaminación atmosférica.

Se trata de un problema transfronterizo. Los contaminantes pueden viajar centenares e incluso miles de kilómetros. Un país como el Reino Unido produce niveles considerables de emisiones que, no obstante, apenas le afectan, ya que los frecuentes vientos del oeste las arrastran a otros Estados miembros. Los Países Bajos importan grandes cantidades de aire contaminado de Bélgica, Alemania y el Reino Unido, pero exportan tres veces la cantidad importada. Los países escandinavos importan cantidades relativamente grandes de aire contaminado.

### Política vigente

Gracias en parte a la legislación de la UE, la calidad del aire ya ha mejorado considerablemente en los últimos 30 años. Se han establecido normas de calidad del aire, lo que se traducido en una brusca caída de las emisiones de muchos contaminantes. Están en vigor directivas europeas que hacen frente a las emisiones en su origen, como ocurre con las grandes instalaciones de combustión, los coches y los vehículos pesados. Sin embargo, no siempre se han cumplido con éxito las normas de calidad del aire y, en concreto, sigue habiendo problemas considerables en los núcleos urbanos. Un análisis realizado por la Agencia Europea de Medio Ambiente indica que más del 50 % de las personas que viven en ciudades europeas está expuesto a concentraciones que superan los valores límite diarios en más de 35 ocasiones al año (State and Outlook 2005, p. 268). Hay aún otras malas noticias: lamentablemente, ni siquiera las normas en vigor logran solucionar el problema ni alcanzar el objetivo establecido en el 6º Programa de Acción Medioambiental (PAM) de *«alcanzar niveles de calidad del aire que no den lugar a riesgos inaceptables para la salud de las personas y el medio ambiente»*. Por lo tanto, es necesaria una estrategia convincente: una estrategia que anteponga la salud a lo demás y que ofrezca respuestas al problema de las deficiencias de la política actual y a los problemas de cumplimiento de la legislación.

### La estrategia temática

La estrategia temática se basa en una evaluación de impacto exhaustiva. Como punto de partida se utilizaron tres hipótesis (A, B y C) y una reducción máxima técnicamente viable (MFR). Se pueden hacer los siguientes comentarios sobre la evaluación de impacto:

\*Todas las hipótesis, incluida la MFR, son efectivas en relación con el coste, es decir, las ventajas en relación con los beneficios para la salud son mayores que los costes.

\*Todas las hipótesis son neutras en mayor o menor medida en lo que a su impacto sobre el empleo y la competitividad se refiere. Sin embargo, cabe señalar que en el caso de la hipótesis C se observaría un crecimiento del empleo en todos los sectores, excepto en la agricultura. El elevado número de puestos de trabajo perdidos en el sector agrícola (73 000) se vería compensando en buena medida por los aumentos registrados en otros.

\*Los costes de aplicación de las distintas hipótesis se subestiman, según algunos. En particular, la industria automovilística mantiene que incurriría en costes elevados. Por otro lado, los costes de las reducciones de las emisiones de fuentes terrestres se reducirían si el sector naval redujese sus emisiones (no incluidas en el cálculo de los costes). Asimismo, los costes podrían disminuir todavía más, ya que no se han tenido en cuenta las medidas que habrá que aplicar para cumplir con las obligaciones posteriores a Kioto (que aún no se han establecido).

\*Las estimaciones de los beneficios se han hecho a la baja, ya que solo se tiene en cuenta la salud al realizar los cálculos y, asimismo, el valor asignado a la vida humana es mucho más bajo que el utilizado en los Estados Unidos. Los beneficios para el medio ambiente y los relacionados con la reducción de daños a los cultivos agrícolas (que se cifran en 300 millones de euros al año) y de los daños a los edificios no se han tenido en cuenta al realizar los cálculos. La relación entre costes y beneficios es, por tanto, en realidad mucho más favorable.

\*Los costes y los beneficios marginales son, por supuesto, importantes. La evaluación de impacto calcula la hipótesis óptima que se encuentra entre B y C sobre la base de una estimación a la baja de los beneficios para la salud.

\*El IEEP ha valorado la evaluación de impacto y ha llegado a la conclusión de que las cifras y las estimaciones son fiables.

## **Consideraciones**

El nivel que ambiciona alcanzar la Comisión se encuentra entre las hipótesis A y B. Los costes totales de esta hipótesis A+ ascienden a 7 100 millones de euros. Los beneficios suman 42 000 millones. La hipótesis elegida no conllevaría una reducción del empleo y no tendría un impacto negativo sobre la posición competitiva de Europa en el mundo.

A raíz de las consultas sobre la evaluación de impacto y tras oír las recomendaciones de los expertos sanitarios, la ponente considera que el nivel de ambición debería ser más elevado. La estrategia temática sobre la contaminación atmosférica se centra demasiado en los costes y muy poco en los beneficios para la salud y en las oportunidades que ofrecería un enfoque más ambicioso. A la luz de la Estrategia de Lisboa y de la aspiración de la UE a ser la economía más competitiva del mundo, las normas de calidad del aire aplicadas deberían ser al menos equivalentes a las de los Estados Unidos. Para las concentraciones de partículas finas (PM<sub>2,5</sub>) se aplica un límite de 15 mg en los EE.UU., aunque hay que señalar que la norma

estadounidense se basa en los resultados de mediciones realizadas a lo largo de un periodo de tres años y que éstas no siempre se centran en zonas verdaderamente sensibles.

Si se eligiera una hipótesis más ambiciosa y la UE se decanta por la salud, habrá muchas oportunidades para crear nuevos puestos de trabajo, como se muestra en la evaluación de impacto. La calidad del aire es un problema en todas las ciudades del mundo. La tecnología y la innovación que se están desarrollando en Europa pueden ser aplicadas en otras partes del planeta.

### **La estrategia: ambiciosa, pero también tiene en cuenta las exigencias de aplicación**

La ponente desearía ver de inmediato mejores resultados en la lucha contra la contaminación atmosférica. Por lo tanto, se elige la hipótesis C para PM<sub>2.5</sub>, COV y NOx. En el caso del amoníaco, la ponente prefiere una hipótesis A+ y en el del SO<sub>2</sub> la B. Esta propuesta costaría aproximadamente 11 000 millones de euros al año, es decir, por encima de los 7 100 millones propuestos por la Comisión. Se pueden aportar los siguientes argumentos a favor de la hipótesis C-:

\*Los beneficios para la salud son más que en el caso de la hipótesis A9, ya que PM<sub>2.5</sub>, COV y NOx son los principales causantes de los perjuicios para la salud.

\*La hipótesis C- es más rentable, pero los costes totales (11 000 millones de euros al año) son sustancialmente menores que los de la hipótesis C (14 900 millones de euros).

\*Favorece el crecimiento del empleo y el potencial de innovación. La hipótesis C- creará más de 40 000 nuevos puestos de trabajo, ya que las pérdidas en el sector agrícola serán limitadas y se crearán muchos trabajos en otros sectores.

En el caso del amoníaco, la ponente – al igual que la Comisión – opta por la hipótesis A+ y en el caso del SO<sub>2</sub> por la B, por los siguientes motivos:

\*El aumento de los costes que conlleva la hipótesis C es mucho mayor en el caso del amoníaco.

\*Todavía no se ha tenido en cuenta la reforma de la política agrícola y su impacto no está claro. Por tanto, la ponente apela a que se revise y se proponga un enfoque más ambicioso contra el amoníaco, cuando empiece a tomar forma la reforma de la PAC.

\*La contribución del amoníaco a la formación de partículas finas secundarias es pequeña y los costes totales de hacer frente a las partículas finales primarias y secundarias sobre la base del nivel de ambición C y al amoníaco sobre la base de la hipótesis A+ serían aproximadamente los mismos que si se eligiera la hipótesis C para el amoníaco.

\*La hipótesis B es aceptable para SO<sub>2</sub>, ya que la C aportaría relativamente pocos beneficios adicionales para la salud.

La ponente es consciente, por supuesto, de que los objetivos fijados son ambiciosos y no será fácil lograrlos. Hay Estados miembros que ya están teniendo problemas para cumplir los

actuales. Por tanto, la ponente aboga por la concesión de una excepción temporal para los Estados miembros que puedan demostrar que están adoptando todas las medidas posibles para alcanzar los valores límites fijados en el marco de esta estrategia temática pero que, sin embargo, no logran cumplir las normas. De esta forma también se incentivará el pleno cumplimiento de los valores límites en una fase más temprana. El hecho de que todavía no se hayan adoptado medidas adecuadas a escala europea dirigidas a las fuentes constituye, por supuesto, un obstáculo para los Estados miembros que tienen que alcanzar estos objetivos. Por tanto, la Comisión tiene la responsabilidad de presentar estas medidas sin demora y el Consejo y el Parlamento deberán aprobarlas de inmediato. Cualquier demora significaría retrasar la prestación de una protección adecuada de la salud de los ciudadanos y del medio ambiente.

La ponente también es consciente de que la sociedad no comparte del mismo modo los costes que los beneficios. Básicamente, hay que aplicar el principio de «quien contamina, paga». En muchos casos, los productores pasan los costes más elevados a los consumidores. En algunos casos, sin embargo, resulta más complicado, ya que los competidores de terceros países no incurrir necesariamente en los mismos costes. La ponente, por tanto, insta a la Comisión a que considere las posibilidades que existen de ofrecer financiación en los casos en que los costes no puedan traspasarse a los consumidores y cuando los costes para los que contaminan sean inaceptables. En este sentido, la ponente desea señalar que los Fondos Estructurales y el FEOGA ofrecen oportunidades de apoyo. Los Estados miembros puede utilizar estos mecanismos para cofinanciar medidas (por ejemplo, equipos de depuración del aire en el sector ganadero). Asimismo, pueden conceder a las empresas ayudas estatales con determinadas condiciones.

## **Medidas**

Se necesita adoptar muchas medidas en varios sectores para alcanzar los objetivos fijados en esta estrategia. La Comisión tiene un papel que desempeñar al respecto (también en relación con las medidas destinadas a las fuentes en el sector del transporte, pequeñas instalaciones de combustión y sistemas de calefacción), al igual que los Estados miembros (en relación con los equipos de depuración del aire en el sector agrícola y naval), y las autoridades descentralizadas (planes de movilidad, zonas sensibles, alertas de contaminación).

## **Por último: legislar mejor**

La Unión Europea se esfuerza por garantizar una mejor legislación, ya que todavía hay mucho margen de mejora en el proceso legislativo. La estrategia temática y la Directiva que la acompaña sobre calidad del aire ambiente son ejemplos de este afán por legislar mejor. La ponente ha escuchado los puntos de vista de los representantes de las autoridades nacionales y locales, empresas y ONG. En muchos de los debates se pudo constatar cierta irritación por la forma en que se adopta la legislación en Europa. En particular, el hecho de que las leyes que se necesitan nunca llegan a materializarse y la incertidumbre a medio plazo son quejas que se oyen una y otra vez. La enumeración de las posibles medidas en la estrategia no ha hecho desaparecer inseguridad. Sería de gran ayuda para la comunicación con los ciudadanos, las empresas y las autoridades de niveles más bajos (que son las que deberán aplicar muchas de estas medidas), saber qué nivel de ambición tienen intención de adoptar la Comisión, el Consejo y el Parlamento en lo que atañe a la calidad del aire y qué medidas destinadas a las

fuentes de emisión cabe esperar y cuándo. Por tanto, la ponente aboga por un acuerdo institucional en el que se establezcan las responsabilidades y compromisos de la Comisión, el Consejo y el Parlamento. Este acuerdo ayudaría a legislar mejor y promovería el proceso democrático.