



Dokument ze zasedání

A9-0037/2021

8.3.2021

ZPRÁVA

o provádění směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší: směrnice 2004/107/ES
a směrnice 2008/50/ES
(2020/2091(INI))

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

Zpravodaj: Javi López

OBSAH

	Strana
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ – SHRNUKÍ SKUTEČNOSTÍ A ZJIŠTĚNÍ	3
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	8
STANOVISKO VÝBORU PRO DOPRAVU A CESTOVNÍ RUCH	29
INFORMACE O PŘIJETÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU	36
JMENOVIÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU	37

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ – SHRnutí SKUTEČNOSTÍ A ZJIŠTĚNÍ

Úvod

Podle zdravotnické organizace (WHO)¹ představuje znečištění ovzduší největší environmentální riziko v Evropě, jež zapříčiňuje každoročně více než 400 000 předčasných úmrtí a má tak přímé negativní dopady na životní prostředí. Znečišťující látky, jež nejvíce škodí lidskému zdraví, jsou (pevné) prachové částice (PM), oxid dusičitý (NO₂) a přízemní ozón (O₃)² Podle odhadů zdravotních dopadů dlouhodobé expozice znečištěnému ovzduší v EU-28 pro rok 2018 odpovídaly PM_{2.5} za přibližně 379 000 předčasných úmrtí, NO₂ zapříčinil přibližně 54 000 úmrtí a O₃ vedl k 19 400 předčasným úmrtím³.

Znečišťující látky v ovzduší jsou antropogenního, přírodního nebo smíšeného původu, v závislosti na zdroji, jenž je způsobil. Přírodní zdroje zahrnují sopky, vegetaci, osvětlení, půdy, větrnou erozi a oceány. Emise ze zdrojů spojených s lidskou činností jsou generovány řadou různých hospodářských odvětví: prachové částice jsou uvolňovány zejména při vytápění, v průmyslu a v dopravě; NO_x (oxidy dusíku zahrnující oxid dusnatý (NO) a oxid dusičitý (NO₂)) jsou emitovány v dopravě a výrobě energie; většina emisí oxidů síry (SO_x) pochází z výroby energie a nesilniční dopravy; většina emisí amoniaku (NH₃) vzniká v zemědělství; těžké organické látky (VOCs) jsou převážně emitovány z nátěrů a chemických látek používaných ve výrobě a údržbě; emise oxidu uhelnatého (CO) pocházejí z vytápění a dopravy; a většina emisí methanu (CH₄) vzniká v zemědělství, v odvětví odpadů a v energetice.⁴

Dopad znečištění ovzduší na zdraví a ekosystémy

Hlavními příčinami smrti připisované znečištění ovzduší jsou onemocnění srdce a mrtvice, po nichž následují plicní choroby a rakovina plic. Expozice znečištěnému ovzduší rovněž může vést k omezení funkce plic, respiračním infekcím a zhoršení astmatu a může být spojeno s diabetem, obezitou, systémovým zánětem, Alzheimerovou chorobou a demencí⁵. Dopad znečištění ovzduší na zdraví se liší pro různé skupiny obyvatelstva. Nejcitlivější z hlediska dopadu znečištění ovzduší jsou zranitelné skupiny, jako jsou děti, těhotné ženy, senioři a osoby s předchozími zdravotními problémy. Důkazy rovněž ukazují, že osoby s nižším sociálně-ekonomickým statusem jsou znečištěnému ovzduší vystaveny více, protože s větší pravděpodobností žijí v prostředích se zhoršenou kvalitou ovzduší⁶.

Dopad znečištěného ovzduší na přírodní ekosystémy a biologickou rozmanitost má rovněž ničující důsledky a vede ke zhoršování kvality životního prostředí. Mezi znečišťující látky v ovzduší, jež nejvíce škodí životnímu prostředí, patří O₃, SO₂, NO_x a amoniak⁷. NO_x a amoniak vedou k eutrofizaci v důsledku přebytku živin, jež může vyústit ve změnu v rozmanitosti druhů a invazi druhů nových. Odhady ukazují, že v roce 2018 docházelo ke kritickému přebytku látek

¹ „Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease“ (Znečištění vnějšího ovzduší: Globální posouzení expozice a souvisejících zdravotních rizik), Světová zdravotnická organizace, 2016.

² „Kvalita ovzduší v Evropě – 2020“, zpráva č. 9/20, Evropská agentura pro životní prostředí, 2020 (EEA, 2020).

³Tamtéž.

⁴Politiky EU v oblasti kvality ovzduší: provádění vybraných právních předpisů, výzkumná služba Evropského parlamentu, 2021 (EPRS,2021)

⁵ EEA, 2020

⁶Tamtéž.

⁷Tamtéž.

způsobujících eutrofizaci téměř ve všech evropských zemích a ve více než 65 % oblastí evropských ekosystémů⁸. NO_x a SO₂ vedou k acidifikaci, jež způsobuje změny pH vody a půdy, poškozující krajinu a vodní život. Odhady pro rok 2018 ukazují, že byly překročeny kritické dávky pro acidifikaci v přibližně 6 % oblastí evropských ekosystémů⁹. O₃ poškozují plodiny, lesy a rostliny tím, že snižuje jejich rychlost růstu a poškozují biologickou rozmanitost¹⁰.

Některé látky znečišťující ovzduší mají rovněž dopady na změnu klimatu, protože obě témata jsou úzce propojena. Některé z nich, jako je tomu u O₃ a černého uhlíku, jsou rovněž skleníkovými plyny, jež přímo přispívají ke globálnímu oteplování. Další složky (například některé PM) mají chladící účinky. Vzhledem k tomu, že skleníkové plyny a znečišťující látky v ovzduší mají často stejné zdroje emisí, může omezení emisí jedné látky být případně přínosné u obou z nich¹¹.

S celkovými účinky látek znečišťujících ovzduší na zdraví, ekosystémy, výnosy plodin a lesů jsou spojeny značné tržní a mimotržní náklady. Tržní náklady zahrnují sníženou produktivitu práce, zvýšené výdaje na zdravotnictví, ztráty výnosů plodin a lesů i dopady na odvětví cestovního ruchu. Mimitržní náklady zahrnují náklady vyplývající ze zvýšení mortality morbidity, poškozování ovzduší, kvality vody a zdraví ekosystémů a ze změn klimatu¹².

Politiky EU pro kvalitu ovzduší

Zlepšení kvality ovzduší se již po desetiletí nachází na programu EU. V současnosti je hlavním strategickým dokumentem EU pro kvalitu ovzduší program Čisté ovzduší pro Evropu přijatý v roce 2013. Program stanoví pro rok 2030 dva hlavní cíle: snížení počtu předčasných úmrtí na PM a O₃ o 52 % a zúžení plochy ekosystémů překračujících limity pro eutrofizaci na 35 %. Obou cílů by mělo být dosaženo kombinací regulačních a neregulačních opatření. Později Zelená dohoda pro Evropu stanovila závazek EU pracovat na snížení znečištění ovzduší z hlavních zdrojů emisí a řešit propojené problémy znečištění ovzduší přijetím akčního plánu pro nulové znečištění, který mezi své hlavní cíle zahrne zlepšení kvality ovzduší v EU.

Pro zajištění dobré kvality ovzduší pro občany zřídila EU politický rámec, který zavedl konkrétní kroky založené na třech hlavních politických pilířích:

- první pilíř složený ze dvou směrnic o kvalitě venkovního ovzduší¹³, jejichž hlavním cílem je stanovit společné metody pro monitorování a posuzování kvality ovzduší, stanovit normy, jež mají být dosaženy v celé EU, zajistit, aby byly informace o kvalitě ovzduší zpřístupněny veřejnosti, zachovat dobrou kvalitu ovzduší a zlepšit ji tam, kde není dobrá¹⁴.
- druhý pilíř obsahující směrnici NEC¹⁵, kterým se stanoví národní snížení emisí pro hlavní

⁸EPRS, 2021

⁹Tamtéž.

¹⁰Tamtéž.

¹¹EEA, 2020

¹²EPRS, 2021

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu a směrnice 2004/107/ES ze dne 15. prosince 2004 o obsahu arsenu, kadmia, rtuti, niklu a polycyklických aromatických uhlovodíků ve vnějším ovzduší

¹⁴EPRS, 2021

¹⁵ Směrnice (EU) 2016/2284 ze dne 14. prosince 2016 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících

znečišťující látky konkrétně SO₂, NO_x, VOCs, NH₃ a PM_{2.5};

- třetí pilíř zahrnující několik právních aktů EU regulujících znečištění ovzduší z konkrétních zdrojů v odvětvích jako průmysl a doprava.

Stávající zpráva se především zaměří na dvě směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší.

V období 2000-2018 jsme díky politikám EU byli svědky obecného snížení emisí, jež vedlo k podstatnému oddělení emisí od hospodářské činnosti, což je žádoucí jak pro ochranu životního prostředí, tak pro zvýšení produktivity. Kvalita ovzduší se však stejnou měrou nezlepšila a má stále závažné dopady na lidské zdraví a na životní prostředí a je třeba pokračovat v úsilí o to, aby bylo zajištěno zdraví evropských občanů a životního prostředí¹⁶.

Provádění směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší

Směrnice EU o kvalitě vnějšího ovzduší stanovily společné normy EU pro kvalitu ovzduší a usnadnily shromažďování a výměnu informací o kvalitě ovzduší, nepodařilo se jim však účinně snížit znečištění ovzduší a omezit jeho nepříznivé účinky; Většina členských států nedodrží normy kvality ovzduší ani nepřijala dostatečná opatření k minimalizaci překračování stanovených norem.

Směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší představují třetí generaci politik EU v oblasti kvality ovzduší od počátku 80. let minulého století a zdědily normy kvality ovzduší, jež jsou nyní 15 až 20 let staré, přičemž většina těchto norem je méně přísných, než jsou pokyny WHO. Tak je tomu v případě PM_{2.5}, kdy v roce 2017 bylo například 8 % městské populace EU vystaveno hladinám převyšujícím normy kvality vnějšího ovzduší EU, přičemž toto číslo vzrostlo na 77 % ve srovnání s doporučeními WHO¹⁷. Zpravodaj proto vítá závazek obsažený v Zelené dohodě pro Evropu přezkoumat normy kvality ovzduší a sladit je s normami WHO a současně poukazuje na to, že ambice EU stát se světovým leaderem v oblasti klimatu musí být rovněž spojeny s ambiciózním programem a opatřeními na snížení znečištění ovzduší spolu se stanovením ambiciózních norem pro všechny znečišťující látky v ovzduší.

Posílení sítě monitorování kvality ovzduší a poskytování informací

EU zřídila síť pro monitorování kvality ovzduší s více než 4 000 monitorovacími stanicemi a 16 000 místy pro odběr vzorků založenou na kritériích stanovených ve směrnici o kvalitě vnějšího ovzduší¹⁸, avšak ustanovení o umístění monitorovacích stanic umožňují určitou pružnost, jež může ovlivňovat měření a relevanci získaných údajů. Zpravodaj v tomto ohledu vyzývá Komisi, aby posílila povinnosti podle této směrnice a zajistila, aby členské státy měřily kvalitu ovzduší na vhodných místech a u zdrojů emisí a aby shromážděné údaje poskytovaly informaci o tom, kde dochází k největším koncentracím znečišťujících látek v ovzduší. Zpravodaj rovněž naléhavě vyzývá Komisi, aby přezkoumala a zavedla nová povinná pravidla pro umístění monitorovacích stanic a míst odběru vzorků.

Směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší se nezaměřují na snižování emisí v místech, kde lidé

ovzduší a o změně směrnice 2003/35/ES a zrušení směrnice 2001/81/ES.

¹⁶ Znečištění ovzduší, naše zdraví stále není dostatečně chráněno, zvláštní zpráva č. 23/2018, Evropský účetní dvůr, 2018 (EÚD, 2018)

¹⁷ Shnutí kontroly účinnosti, Evropská komise, 2019 (EK, 2019)

¹⁸ Tamtéž.

znečištěním ovzduší nejvíce trpí nebo kde jsou koncentrace nejvyšší. Zpravodaj proto požaduje nové ukazatele v indexech kvality ovzduší, jež budou lépe odrážet lidskou expozici znečištěnému ovzduší, jako je hustota obyvatelstva kolem monitorovacích stanic a odběrných míst.

Covid-19 a znečištění ovzduší

Pandemie COVID-19 je příkladem toho, že lidské zdraví a zdraví ekosystémů jsou nerozlučně spjata. Omezení volného pohybu osob, jež zavedla většina zemí EU pro kontrolu pandemie, vedla k podstatnému snížení emisí látek znečišťujících ovzduší, zejména ze silniční dopravy, letectví a mezinárodní dopravy. Existují rovněž důkazy, že dlouhodobá expozice znečištěnému ovzduší může zvýšit citlivost vůči onemocnění COVID-19¹⁹

Zpravodaj zdůrazňuje, že je třeba do návrhu nových politik začlenit poučení z pandemie COVID-19 a postavit boj proti znečištění ovzduší do středu plánu oživení EU, aby se zajistilo, že zdraví občanů bude odolnější vůči budoucím hrozbám.

Přísnější politika v souvislosti s hlavními zdroji znečištění

Znečištění ovzduší je přeshraničním problémem, který se týká všech regionů a je způsobován celou řadou zdrojů, a proto je třeba k němu přistupovat komplexně. Zpravodaj je přesvědčen, že jakákoli nová opatření budou bezcenná, nebude-li kvalita ovzduší patřičně upřednostňována a uplatňována ve všech právních předpisech EU, včetně právních předpisů EU o zdrojích emisí, jako je klima, energetika, doprava, průmysl, zemědělství a odpady, a nebudou přitom zároveň zajištěny vzájemné synergie mezi všemi politickými oblastmi.

Většina členských států nejen nesplňuje normy kvality ovzduší, ale ani neplní závazky na snižování emisí, jak jsou stanoveny ve směrnici o národních emisních stropích. Zpravodaj poukazuje na potřebu přísnějších opatření pro hlavní emitenty a zdroje znečištění ovzduší, zejména pro dopravu (především pro silniční a námořní dopravu a letectví), průmyslová zařízení, zemědělství a výrobu energie, a naléhavě vyzývá k urychlení ekologické transformace našich městských oblastí a hluboké transformace našich průmyslových odvětví i práce na vývoji našich zemědělských oblastí směrem k udržitelnějšímu a odolnému modelu.

Zdokonalení plánů kvality ovzduší a vymáhání směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší

Plány kvality ovzduší jsou klíčovým požadavkem směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší, neplní-li členský stát normy kvality ovzduší, ale ve většině případů se ukázalo, že jsou tyto plány neúčinné a nepřinášejí očekávané výsledky. Zpravodaj proto vyzývá Komisi, aby přijala opatření na zlepšení tvorby a provádění plánů kvality ovzduší tím, že zavede soubor minimálních požadavků a sdílení osvědčených postupů. Zpravodaj rovněž považuje za nezbytné, aby plány kvality ovzduší vyžadovaly po členských státech podávání zpráv o provádění těchto plánů Komisi a zavedly povinnost každoročního podávání zpráv.

Od října 2019 probíhá 32 řízení o nesplnění povinnosti proti 20 členským státům²⁰. Zpravodaj pohlíží na to, že členské státy trvale neplní normy kvality ovzduší, jako na ukazatel toho že jim chybí odhodlání přijmout účinnější opatření a že postupy vymáhání práva jsou neefektivní,

¹⁹ EEA, 2020

²⁰ EC, 2019

a požaduje jejich přezkum.

Podpora zvyšování povědomí a akcí občanů

Jedním z cílů směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší je zajistit, aby byly informace o kvalitě ovzduší zpřístupněny veřejnosti, ale v praxi jsou informace o možných zdravotních dopadech znečištěného ovzduší poskytované členskými státy řídké a obtížně vyhledatelné²¹. Zpravodaj je přesvědčen, že informování a zvyšování povědomí veřejnosti hraje při řešení znečištění ovzduší kritickou úlohu a může přinést změnu zvyků a rovněž povzbudit veřejnost k účasti na provádění směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší, a proto žádá, aby byla přijata opatření zlepšující informovanost o kvalitě ovzduší, jako je normalizace klasifikace kvality ovzduší po celé EU, a aby byly zahájeny kampaně na informování veřejnosti o látkách znečišťujících ovzduší a jejich dopadech.

²¹ ECA, 2018

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o provádění směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší: směrnice 2004/107/ES a směrnice 2008/50/ES (2020/2091(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na dohodu přijatou dne 12. prosince 2015 na 21. konferenci smluvních stran (COP21) Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu v Paříži (Pařížská dohoda),
- s ohledem na Agendu OSN pro udržitelný rozvoj 2030 a na cíle OSN v oblasti udržitelného rozvoje,
- s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 191 této smlouvy,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu¹,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/107/ES ze dne 15. prosince 2004 o obsahu arsenu, kadmia, rtuti, niklu a polycyklických aromatických uhlovodíků ve vnějším ovzduší²,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 ze dne 14. prosince 2016 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší, o změně směrnice 2003/35/ES a o zrušení směrnice 2001/81/ES (směrnice o národních emisních stropěch)³,
- s ohledem na prováděcí rozhodnutí Komise 2011/850/EU ze dne 12. prosince 2011, kterým se stanovují pravidla pro směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/107/ES a 2008/50/ES, pokud jde o vzájemnou výměnu informací a podávání zpráv o kvalitě vnějšího ovzduší⁴,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“ (COM(2019)0640),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 17. května 2018 nazvané „Evropa, která chrání: Čistý vzduch pro všechny“ (COM(2018)0330),
- s ohledem na návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 4. března 2020, kterým se stanovuje rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima), předložený Komisí (COM(2020)0080),

¹ Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1.

² Úř. věst. L 23, 26.1.2005, s. 3.

³ Úř. věst. L 344, 17.12.2016, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 335, 17.12.2011, s. 86.

- s ohledem na dokument Komise týkající se kontroly účelnosti směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší (2008/50/ES, 2004/107/ES) ze dne 28. listopadu 2019 (SWD(2019)0427),
- s ohledem na zprávu Komise Evropskému parlamentu a Radě ze dne 26. června 2020 o pokroku ohledně provádění směrnice (EU) 2016/2284 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší (COM(2020)0266),
- s ohledem na zprávu Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 8. ledna 2021 nazvanou „Druhý výhled pro čisté ovzduší“ (COM(2021)0003),
- s ohledem na plán Komise pro počáteční posouzení dopadů pro revizi směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší,
- s ohledem na politiku EU v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména na sdělení Evropské komise ze dne 10. ledna 2017 nazvané „Bezpečnější a zdravější práce pro všechny – Modernizace právních předpisů a politiky EU v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci“ (COM(2017)0012) a na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/37/ES ze dne 29. dubna 2004 o ochraně zaměstnanců před riziky spojenými s expozicí karcinogenům nebo mutagenům při práci⁵,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 14. října 2020 nazvané „Strategie EU ke snížení emisí methanu“ (COM(2020)0663),
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ze dne 24. listopadu 2010 o průmyslových emisích (integrované prevenci a omezování znečištění)⁶,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 14. října 2020 nazvané „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek: K životnímu prostředí bez toxických látek“ (COM(2020)0667) a na usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. července 2020 o strategii pro udržitelnost v oblasti chemických látek⁷,
- s ohledem na své usnesení ze dne 13. března 2019 o Evropě, která chrání: čistý vzduch pro všechny⁸,
- s ohledem na své usnesení ze dne 28. listopadu 2019 o stavu klimatické a environmentální nouze⁹,
- s ohledem na předběžné stanovisko Výboru regionů ze dne 2. července 2020 nazvané „Budoucnost politiky EU v oblasti čistého ovzduší v rámci cíle nulového znečištění“¹⁰,
- s ohledem na zvláštní zprávu Evropského účetního dvora č. 23/2018 ze dne 11. září 2018 nazvanou „Znečištění ovzduší: naše zdraví stále není dostatečně chráněno“,

⁵ Úř. věst. L 158, 30.4.2004, s. 50.

⁶ Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 17.

⁷ Přijaté texty, P9_TA(2020)0201.

⁸ Přijaté texty, P8_TA(2019)0186.

⁹ Přijaté texty, P9_TA(2019)0078.

¹⁰ Úř. věst. C 324, 1.10.2020, s. 35.

- s ohledem na zprávu Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) 09/2020 ze dne 23. listopadu 2020 nazvanou „Kvalita ovzduší v Evropě – zpráva 2020“,
 - s ohledem na posouzení provádění na evropské úrovni provedené výzkumnou službou Evropského parlamentu, nazvané „EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation“ (Politika EU v oblasti kvality ovzduší: provádění vybraných právních předpisů EU) a jeho příloha I nazvaná „Mapping and assessing local policies on air quality. What air quality policy lessons could be learnt from the COVID-19 lockdown?“ (Mapování a hodnocení místních politik v oblasti kvality ovzduší. Jaké ponaučení pro politiku v oblasti kvality ovzduší lze vyvodit z opatření týkajících se omezení volného pohybu přijatých v souvislosti s COVID-19?),
 - s ohledem na studii tematické sekce pro hospodářskou politiku a politiku v oblasti vědy a kvality života z ledna 2021 nazvanou „Air Pollution and COVID-19“ (Znečištění ovzduší a COVID-19),
 - s ohledem na studii tematické sekce pro hospodářskou politiku a politiku v oblasti vědy a kvality života pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin ze dne 8. března 2019 nazvanou „Sampling points for air quality – Representativeness and comparability of measurement in accordance with Directive 2008/50/EC on ambient air quality and cleaner air for Europe“ (Odběrová místa pro kvalitu ovzduší – reprezentativnost a srovnatelnost měření v souladu se směrnicí 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduším pro Evropu),
 - s ohledem na usnesení WHO ze dne 26. května 2015 nazvané „Health and the environment: addressing the health impact of air pollution“ (Zdraví a životní prostředí: řešení dopadu znečištění ovzduší na zdraví),
 - s ohledem na článek 54 jednacího řádu a čl. 1 odst. 1 písm. e) a přílohu 3 rozhodnutí Konference předsedů ze dne 12. prosince 2002 o postupu udělování svolení k vypracování zpráv z vlastního podnětu,
 - s ohledem na stanovisko Výboru pro dopravu a cestovní ruch,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (A9-0037/2021),
- A. vzhledem k tomu, že čistý vzduch má zásadní význam pro lidské zdraví, kvalitu života i pro životní prostředí a v cílech udržitelného rozvoje byl označen za jednu z globálních priorit v oblasti zdraví;
- B. vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší má přeshraniční charakter a že dochází k významné výměně látek znečišťujících ovzduší mezi členskými státy i mezi zeměmi EU a třetími zeměmi, jak je uvedeno ve Druhém výhledu pro čisté ovzduší; vzhledem k tomu, že v řadě případů se škodlivé účinky špatné kvality ovzduší staly místním problémem pro členské státy, které nemají možnost přijímat opatření týkající se zdrojů emisí mimo jejich území;
- C. vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší je v Evropě největším environmentálním

rizikem¹¹, které nerovnoměrně postihuje jednotlivé regiony, socioekonomické skupiny a věkové skupiny a podle nejnovějších odhadů agentury EEA způsobuje téměř 400 000 předčasných úmrtí ročně; vzhledem k tomu, že v roce 2018 byla koncentrace částic 2,5 (PM_{2,5}) v EU-28 odpovědná za přibližně 379 000 předčasných úmrtí způsobených dlouhodobou expozicí; vzhledem k tomu, že expozice koncentracím NO₂ a O₃ v EU způsobila v roce 2018 přibližně 54 000 úmrtí v případě NO₂ a 19 400 úmrtí v případě O₃¹²;

- D. vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší souvisí s respiračními a kardiovaskulárními onemocněními, infarkty a rakovinou a že jej nedávné studie dávají také do souvislosti s nepříznivými dopady na plodnost, těhotenství a novorozence, jakož i s demencí¹³, strukturálními změnami mozku u dětí, Alzheimerovou chorobou, systematickými záněty a kognitivními poruchami¹⁴ a s úmrtností na diabetes¹⁵; vzhledem k tomu, že od roku 1990 klesl celkový počet předčasných úmrtí způsobených znečištěním ovzduší o více než 50 %¹⁶;
- E. vzhledem k tomu, že existují důkazy o tom, že expozice znečištění ovzduší by mohla mít vliv na zdravotní stav osob, které onemocní COVID-19, a to zejména v důsledku poškození dýchacího a imunitního systému a chování proteinů, které umožňují viru vstupovat do buněk¹⁷;
- F. vzhledem k tomu, že podle Druhého výhledu pro čisté ovzduší vydaného Komisí roční počet předčasných úmrtí způsobených znečištěním ovzduší do roku 2030 pravděpodobně klesne o přibližně 55 % v porovnání s rokem 2005, pokud členské státy uskuteční všechna opatření uvedená ve stávajících právních předpisech EU upravujících zdroje znečištění ovzduší;
- G. vzhledem k tomu, že obyvatelé měst jsou znečištění ovzduší vystaveni nejvíce, a vzhledem k tomu, že celosvětově žije pouze desetina osob ve městech, která splňují pokyny WHO pro kvalitu ovzduší¹⁸; vzhledem k tomu, že v současnosti žije 75 %

¹¹ Světová zdravotnická organizace, *Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease*, (Znečištění vnějšího ovzduší: Globální posouzení expozice a souvisejících zdravotních rizik), Světová zdravotnická organizace, Ženeva, 2016.

¹² Zpráva agentury EEA 09/2020 ze dne 23. listopadu 2020 nazvaná „Kvalita ovzduší v Evropě – zpráva 2020“.

¹³ Chen, H. et al., „Living near major roads and the incidence of dementia, Parkinson’s disease, and multiple sclerosis: a population based cohort study“ (Bydlení v blízkosti hlavních silnic a výskyt demence, Parkinsonovy choroby a roztroušené sklerózy – kohortová studie zaměřená na populace), *The Lancet*, svazek 389, č. 10070, Elsevier Ltd., 2017, s. 718–726.

¹⁴ Guxens, M. et al. „Air Pollution Exposure During Fetal Life, Brain Morphology, and Cognitive Function in School-Age Children“ (Expozice znečištění ovzduší během života plodu, morfologie mozku a kognitivní funkce u dětí školního věku), *Biological Psychiatry*, svazek 84, č. 4, Elsevier Inc., 2018, s. 295–303.

¹⁵ Lim, C. C. et al., „Association between long-term exposure to ambient air pollution and diabetes mortality“ (Souvislost mezi dlouhodobou expozicí znečištění vnějšího ovzduší a úmrtností na diabetes), *US Environmental Research*, svazek 165, Elsevier Inc., 2018, s. 330–336.

¹⁶ EEA, *Air pollution: how it affects our health*, (Znečištění ovzduší, dopad na naše zdraví), agentura EEA, Kodaň, 2020, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/health-impacts-of-air-pollution>

¹⁷ Studie tematické sekce Evropského parlamentu pro hospodářskou politiku a politiku v oblasti vědy a kvality života z ledna 2021 nazvaná „Air pollution and COVID-19. Including elements of air pollution in rural areas, indoor air pollution, vulnerability and resilience aspects of our society against respiratory disease, social inequality stemming from air pollution“ (Znečištění ovzduší a COVID-19. Zahrnutí prvků znečištění ovzduší ve venkovských oblastech, znečištění vnitřního ovzduší, aspektů zranitelnosti a odolnosti naší společnosti vůči respiračním onemocněním a sociální nerovnosti vyplývající ze znečištění ovzduší).

¹⁸ Světová zdravotnická organizace, *Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of*

obyvatel EU v městských a příměstských oblastech¹⁹;

- H. vzhledem k tomu, že 98 % obyvatel měst EU je vystaveno hladinám ozonu, které překračují pokyny WHO; vzhledem k tomu, že 77 % obyvatel EU-28 je vystaveno takovým úrovním částic PM_{2,5}, které překračují pokyny WHO²⁰;
- I. vzhledem k tomu, že periodikum „Lancet Planetary Health“ zveřejnilo dne 19. ledna 2021 studii o posouzení vlivu znečištění ovzduší na úmrtnost v téměř tisíci městech v Evropě²¹; vzhledem k tomu, že bylo zjištěno, že 10 měst s nejnižší úmrtností způsobenou znečištěním NO₂ a PM_{2,5} se nachází především v severní Evropě; vzhledem k tomu, že problémy s kvalitou ovzduší se v od sebe v různých místech velmi liší, a vzhledem k tomu, že hlavní zdroje problémů mohou být velmi různorodé – od vytápěcích systémů až po dopravu; vzhledem k tomu, že navzdory hospodářskému růstu existuje obecný trend zlepšování kvality ovzduší ve srovnání s rokem 1990;
- J. vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší způsobuje značné lidské a hospodářské náklady, jako je snížení střední délky života, zvýšení nákladů na zdravotní péči, snížení produktivity práce, degradace ekosystémů, ztráta biologické rozmanitosti a změna klimatu; vzhledem k tomu, že náklady na znečištění ovzduší pro společnost, zdraví a hospodářskou činnost v Evropě činí celkem mezi 330 až 940 miliardami EUR ročně, zatímco náklady na veškerá opatření, která vedou ke zlepšení kvality ovzduší, činí 70 až 80 miliard EUR ročně²²; vzhledem k tomu, že náklady na nečinnost, včetně škodlivých dopadů znečištění ovzduší na zdraví občanů, hospodářství a společnost, značně překračují náklady na řešení tohoto problému, přestože vyžaduje různá politická opatření; vzhledem k tomu, že podle odhadů Komise by úplné provedení stávajících právních předpisů EU v oblasti čistého ovzduší mohlo do roku 2030 vést k čistým přínosům až 42 miliard EUR ročně, zejména v důsledku nižší úmrtnosti a nemocnosti²³;
- K. vzhledem k tomu, že v období mezi lety 1990 a 2018 zaznamenala EU snížení emisí všech látek znečišťujících ovzduší; vzhledem k tomu, že největší pokles byl zaznamenán u emisí oxidů síry (SO_x), které se snížily o 90 %, poté u nemethanových těkavých organických sloučenin (NMVOC), které se snížily přibližně o 60 %, a oxidů dusíku (NO_x), které poklesly přibližně o 55 %; vzhledem k tomu, že emise jemných částic (PM_{2,5}) od roku 1990 poklesly téměř o polovinu a emise amoniaku (NH₃)

disease, (Znečištění vnějšího ovzduší: globální posouzení expozice a souvisejících zdravotních rizik), Světová zdravotnická organizace, Ženeva, 2016.

¹⁹Eurostat, Statistická publikace ze dne 7. září 2016 nazvaná „Urban Europe – Statistics on cities, towns and suburbs“ (Městská Evropa – statistické údaje o velkých městech, malých městech a předměstích).

²⁰Zpráva Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) 09/2020 ze dne 23. listopadu 2020 nazvaná „Kvalita ovzduší v Evropě – zpráva 2020“.

²¹Khomenko, S. et al., „Premature mortality due to air pollution in European cities: a health impact assessment“ (předčasná úmrtnost v důsledku znečištění ovzduší v evropských městech: posouzení dopadu na zdraví), *The Lancet Planetary Health*, Elsevier Inc., 2021.

²²Posouzení provádění na evropské úrovni provedené výzkumnou službou Evropského parlamentu, nazvané „EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation“ (Politika EU v oblasti kvality ovzduší: provádění vybraných právních předpisů EU), strana 26.

²³Amann, M. et al., *Support to the development of the Second Clean Air Outlook, Specific Contract 6 under Framework Contract ENV.C.3/FRA/2017/0012* (Podpora vývoje Druhého výhledu pro čisté ovzduší, zvláštní smlouva č. 6 v rámci rámcové smlouvy ENV.C.3/FRA/2017/0012), (závěrečná zpráva), Evropská komise, Brusel, 2020.

přibližně o jednu čtvrtinu²⁴; vzhledem k tomu, že emise NH₃ od roku 2010 stagnují;

- L. vzhledem k tomu, že podle nejnovějších dostupných údajů z roku 2018 mělo pro splnění stropů pro rok 2020 stanovených ve směrnici o národních emisních stropech²⁵ deset členských států snížit své emise NH₃ až o 10 % během méně než dvou let, šest členských států mělo snížit své emise PM_{2,5} a pět členských států své emise NO_x až o 30 % nebo více;
- M. vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší vede k degradaci životního prostředí a má významné nepříznivé účinky na přírodní ekosystémy a biologickou rozmanitost – včetně eutrofizace, acidifikace a poškozování vegetace vlivem přízemního ozonu, kvality vody a půdy a ekosystémových služeb, které podporují –, jakož i na klima, a může poškozovat zastavěné prostředí a kulturní dědictví; vzhledem k tomu, že látky znečišťující ovzduší, které v současnosti způsobují největší škody ekosystémům, jsou O₃, NH₃ a NO_x; vzhledem k tomu, že v důsledku znečištění ovzduší jsou přibližně dvě třetiny ekosystému v EU vystaveny eutrofizaci;
- N. vzhledem k tomu, že ukládání složek dusíku vypouštěných do ovzduší jako NO_x a NH₃ může způsobit eutrofizaci, tj. nadměrné zásobování živinami; vzhledem k tomu, že sloučeniny síry a sloučeniny dusíku vedou k acidifikaci; vzhledem k tomu, že eutrofizace i acidifikace mohou mít dopad na suchozemské a vodní ekosystémy a mohou vést ke změnám v rozmanitosti druhů a invazím nových druhů; vzhledem k tomu, že acidifikace může rovněž vést ke zvýšené mobilizaci toxických kovů ve vodě nebo půdě, což zvyšuje riziko jeho pronikání do potravinového řetězce;
- O. vzhledem k tomu, že vysoké úrovně O₃ poškozují rostlinné buňky, narušují reprodukci a růst rostlin, čímž snižují výnosy zemědělských plodin, růst lesů a biologickou rozmanitost; vzhledem k tomu, že mění se klimatické podmínky a zvýšení emisí oxidu uhličitého (CO₂) a dalších znečišťujících látek, jako je reaktivní dusík, mění reakci vegetace na O₃; vzhledem k tomu, že tyto úpravy ovlivňují množství O₃ absorbované listy, čímž se mění rozsah účinků na růst rostlin, výnosy plodin a ekosystémové služby²⁶;
- P. vzhledem k tomu, že znečišťující látky toxických kovů, jako je olovo (Pb), rtuť (Hg) a kadmium (Cd), mohou mít škodlivé účinky nejenom na lidi, ale také na rostliny a zvířata, a vzhledem k tomu, že přestože jejich koncentrace v atmosféře mohou být nízké, stále přispívají k ukládání a shromažďování toxických kovů v půdě, sedimentech a organismech; vzhledem k tomu, že toxické kovy a perzistentní organické sloučeniny mají kromě environmentální toxicity tendenci k bioakumulaci ve zvířatech a rostlinách a k biogmagnifikaci, což znamená, že koncentrace v tkáních organismů se na vyšších úrovních potravinového řetězce postupně zvyšují;
- Q. vzhledem k tomu, že navzdory nárůstu osobní a nákladní dopravy došlo v silniční dopravě ve srovnání s rokem 1990 k výraznému poklesu všech látek znečišťujících

²⁴ Eurostat, *Air pollution statistics – emission inventories* (Statistické údaje o znečištění ovzduší – emisní inventury), Eurostat, Lucemburk, 2020, www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_pollution_statistics_-_emission_inventories&oldid=403107

²⁵ Zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 8. ledna 2021 nazvaná „Druhý výhled pro čisté ovzduší“ (COM(2021)0003).

²⁶ Regionální kancelář WHO pro Evropu v Kodani, „Air Quality Guidelines for Europe“ (Pokyny pro kvalitu ovzduší v Evropě), *European Series*, svazek 2, Světová zdravotnická organizace, Ženeva, 2000.

ovzduší; vzhledem k tomu, že silniční doprava je nadále primárním zdrojem emisí NO_x (odpovídá za 39 % celkových emisí NO_x v EU) a druhým největším zdrojem emisí černého uhlíku (26 %) a olova (16 %) v EU; vzhledem k tomu, že se jedná o hlavní zdroj znečištění ovzduší v městských oblastech kvůli emisím z vozidel (výfukové emise související s provozem) a rovněž z brzd a opotřebení pneumatik (nevýfukové emise související s provozem); vzhledem k tomu, že vozidla s dieselovým motorem jsou odpovědná za přibližně 75 % celkových nákladů na znečištění ovzduší souvisejících se silniční dopravou v Evropě²⁷;

- R. vzhledem k tomu, že – jak zdůrazňuje agentura EEA – je zemědělství třetím největším zdrojem primárních emisí PM₁₀ v EU; vzhledem k tomu, že emise amoniaku (NH₃) ze zemědělství přispívají k případům vysokých koncentrací PM v celé Evropě, které se projevují každé jaro, jakož i ke krátkodobým i dlouhodobým negativním dopadům na zdraví²⁸; vzhledem k tomu, že emise methanu ze zemědělství jsou významným prekurzorem přízemního ozonu, což má nepříznivé dopady na lidské zdraví;
- S. vzhledem k tomu, že odvětví výroby a distribuce energie je v rámci 33 členských zemí agentury EEA odpovědné za více než polovinu emisí SO_x²⁹ a pětinu emisí NO_x³⁰;
- T. vzhledem k tomu, že uhelné a hnědouhelné elektrárny výrazně přispívají k emisím rtuti v EU a že 62 % emisí rtuti z průmyslu EU pochází z uhelných elektráren³¹; vzhledem k tomu, že rtuť je nebezpečný neurotoxin, který poškozuje nervový systém i při relativně nízké úrovni expozice;
- U. vzhledem k tomu, že v roce 2005 v mořích obklopujících Evropu (Baltské moře, Severní moře, severovýchodní část Atlantiku, Středozemní moře a Černé moře) byly emise oxidu siřičitého (SO₂) z mezinárodní lodní dopravy odhadovány na 1,7 milionu tun ročně, emise NO₂ na 2,8 milionu tun a emise PM_{2,5} na 195 000 tun³²; vzhledem k tomu, že vědecká studie zadaná Komisí dospěla k závěru, že bez dalších opatření budou emise NO_x z námořní dopravy pravděpodobně do deseti let na stejné úrovni jako emise Nox na pevnině³³;
- V. vzhledem k tomu, že zatímco rámec politiky EU v oblasti kvality vnějšího ovzduší je

²⁷ Zpráva Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) 09/2020 ze dne 23. listopadu 2020 nazvaná „Kvalita ovzduší v Evropě – zpráva 2020“.

²⁸ Posouzení ukazatelů agentury EEA ze dne 23. února 2018 nazvané „Emissions of primary PM_{2,5} and PM₁₀ particulate matter“ (Emise primárních částic PM_{2,5} a PM₁₀).

²⁹ Vizualizace údajů agentury EEA ze dne 18. června 2015 nazvaná „Podíl odvětví na emisích oxidů síry“: https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-sulphur-oxides-emissions#tab-chart_1

³⁰ Vizualizace údajů agentury EEA ze dne 18. června 2015 nazvaná „Sector share of nitrogen oxides emissions“ (Podíl odvětví na emisích oxidů dusíku): https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-nitrogen-oxides-emissions#tab-chart_1

³¹ Zpráva agentury EEA ze dne 19. září 2018 nazvaná „Mercury in Europe’s environment. A priority for European and global action“. (Rtuť v evropském životním prostředí. Priorita pro evropská a globální opatření).

³² Campling, P. et al., *Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas*, (Specifické hodnocení emisí z lodní dopravy včetně posouzení zřízení případných nových oblastí kontroly emisí v evropských mořích), Vlámský institut pro technologický výzkum NV, Mol, 2013.

³³ Cofala, J. et al., *The potential for cost-effective air emission reductions from international shipping through designation of further Emission Control Areas in EU waters with focus on the Mediterranean Sea*, (Potenciál nákladově efektivního snižování emisí z mezinárodní lodní dopravy prostřednictvím stanovení dalších kontrolních oblastí emisí ve vodách EU se zaměřením na Středozemní moře), International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg, 2018.

dobře strukturovaný, právní předpisy EU upravující kvalitu vnitřního ovzduší jsou roztržštěné; vzhledem k tomu, že může být zapotřebí komplexnější přístup EU ke znečištění ovzduší, který zaručí, že kvalita vnějšího ovzduší, zdraví a bezpečnost při práci a právní předpisy týkající se chemických látek a budov budou plně soudržné a budou se vzájemně posilovat, zejména s cílem zajistit bezpečnost pracovníků a široké veřejnosti před nebezpečnými látkami ve spotřebitelských výrobcích;

- W. vzhledem k tomu, že 13 z 18 probíhajících řízení o nesplnění povinnosti proti 18 členským státům bylo zahájeno kvůli emisím PM₁₀ přesahujícím limitní hodnoty EU, 11 kvůli emisím NO₂ a jedno kvůli emisím SO₂, a že dalších šest řízení o nesplnění povinnosti bylo zahájeno kvůli neplnění požadavků v oblasti monitorování; vzhledem k tomu, že limitní hodnoty pro PM₁₀ a SO₂ měly být splněny do roku 2005;
- X. konstatuje, že za rok 2019 oznámilo sedmnáct členských států překročení norem EU v oblasti kvality ovzduší pro NO₂, čtrnáct členských států překročení emisí PM₁₀, čtyři členské státy překročení emisí PM_{2,5} a jeden členský stát překročení emisí SO₂;
- Y. vzhledem k tomu, že stávající situace vyžaduje, aby byla zemím poskytována větší podpora (technologická, logistická a finanční podpora a pokyny) s cílem zlepšit provádění stávajících právních předpisů;
- Z. vzhledem k tomu, že místní soud nedávno rozhodl, že vláda bruselského regionu, kde mají sídlo orgány EU, má zákonnou povinnost umístit do šesti měsíců na nejrušnější silnice, jako je např. „Rue de la loi“, systémy měření kvality ovzduší, které musí měřit koncentraci NO₂, hrubých částic (PM₁₀) a jemných částic (PM_{2,5});
- AA. vzhledem k tomu, že většina obyvatel EU považuje veřejná opatření na podporu dobré kvality ovzduší za nedostatečná a vzhledem k tomu, že více než 70 % obyvatel EU očekává, že EU navrhne dodatečná opatření³⁴; vzhledem k tomu, že zlepšení kvality ovzduší také souvisí se změnami v mentalitě společnosti, jichž nelze snadno dosáhnout prostřednictvím změn právních předpisů, ale spíše prostřednictvím informačních kampaní o přínosech politik v oblasti čistého ovzduší;

Částečně účinný nástroj, který je třeba zlepšit

1. uznává, že tři pilíře politiky EU v oblasti čistého ovzduší úspěšně směřují ke snižování emisí a koncentrací většiny látek znečišťujících ovzduší v Evropě; zdůrazňuje, že ačkoli směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší účinně stanovily společné normy EU pro kvalitu ovzduší a usnadnily výměnu informací o kvalitě ovzduší, měly jen částečný úspěch, pokud jde o snižování znečištění ovzduší a omezování jeho nepříznivých účinků na zdraví, kvalitu života a životní prostředí; upozorňuje na skutečnost, že mnoho členských států dosud nesplňuje stávající normy v oblasti kvality ovzduší a nepřijalo dostatečná opatření ke zlepšení kvality ovzduší a k minimalizaci překračování stanovených norem, a to ani po zahájení řízení o nesplnění povinnosti ze strany Komise a vydání soudních příkazů požadujících dodržování směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší;
2. zdůrazňuje, že na většině území Evropy dochází k nárůstu řady patologií spojených se znečištěním ovzduší, jako je astma, neurotoxická onemocnění a onemocnění způsobená

³⁴ Dokument Evropské komise týkající se kontroly účelnosti směrnic EU o kvalitě vnějšího ovzduší (2008/50/ES, 2004/107/ES) ze dne 28. listopadu 2019 (SWD(2019)0427).

endokrinními disruptory, což odůvodňuje nejen plné uplatňování evropských právních předpisů, ale také rychlejší a účinnější sankce ze strany Komise v případě, kdy některý členský stát předpisy nedodrží;

3. uznává skutečnost, že znečištění ovzduší nezná hranice a že dochází k významné výměně látek znečišťujících ovzduší mezi členskými státy navzájem a také mezi zeměmi EU a zeměmi mimo EU, jak je uvedeno ve Druhém výhledu pro čisté ovzduší; poukazuje na to, že členské státy nejsou schopny přijímat žádná opatření ohledně zdrojů emisí mimo jejich území; vybízí Komisi, aby při navrhování nové politiky v oblasti kvality ovzduší zohlednila komplexní povahu znečištění ovzduší (např. tvorbu druhotných částic, globální a unijní přenos znečištění ovzduší), s cílem zajistit integrovaný a celostní přístup;
4. konstatuje, že směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší vycházejí z norem kvality ovzduší, které byly stanoveny před 15 až 20 lety, a že některé z nich jsou mnohem volnější než stávající pokyny WHO a odhadované referenční úrovně založené na nadprůměrném celoživotním riziku rakoviny, jakož i doporučené úrovně vyplývající z nejnovějších vědeckých poznatků o dopadech na lidské zdraví a životní prostředí; vítá závazek přijatý v Zelené dohodě pro Evropu, podle nějž normy kvality ovzduší budou revidovány, a vyzývá Komisi, aby hodnoty PM_{10} , $PM_{2,5}$, SO_2 a O_3 uvedla plně do souladu s pokyny WHO a hodnoty benzenu (C_6H_6) a benzo(a)pyrenu (BaP) přizpůsobila referenčním úrovním WHO, a to prostřednictvím legislativních změn směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší poté, co bude dokončeno komplexní posouzení dopadu týkající se zdravotních, environmentálních, sociálních a hospodářských aspektů; upozorňuje, že pokyny WHO jsou v současné době revidovány a že jejich zveřejnění se blíží; poukazuje na potřebu aktualizovat normy EU pro kvalitu ovzduší, jakmile budou k dispozici nové pokyny WHO, a zahrnout povinnost pravidelného přezkumu norem na základě nejnovějších vědeckých a technických důkazů s cílem tyto normy lépe sladit s pravidelně aktualizovanými pokyny WHO; vyzývá Komisi, aby rovněž zohlednila nejnovější kritické dávky pro ochranu ekosystémů stanovené Úmluvou o dálkovém znečišťování ovzduší přecházejícím hranice států;
5. zdůrazňuje, že podle údajů shromážděných Evropskou agenturou pro životní prostředí a navzdory snížení emisí PM_{10} je většina městské populace v evropských zemích monitorovaných v letech 2000 až 2015 vystavena koncentracím překračujícím rámec roční orientační hodnoty doporučené v pokynech WHO; žádá Komisi, aby navrhla právní úpravu tam, kde existují právní mezery, a aby se zabývala také vedlejšími přínosy jiných rozměrů znečištění, například pokud jde o hluk; žádá Komisi, aby se zabývala důsledky znečištění vnitřního ovzduší a možnými legislativními prostředky nápravy u všech relevantní zdrojů znečištění vnitřního ovzduší;
6. doporučuje, aby se revidované normy kvality ovzduší a požadavky na monitorování případně vztahovaly na základě posouzení nejnovějších vědeckých poznatků i na jiné neregulované znečišťující látky s prokázanými negativními dopady na zdraví a životní prostředí v EU, jako jsou velmi jemné částice, černý uhlík, rtuť a amoniak; zdůrazňuje ambici EU stát v čele přeměny naší planety na zdravou planetu a připomíná, že má-li se Unie stát globálním lídrem, měla by jít příkladem a přijmout a vymáhat mimo jiné přísné normy kvality pro všechny látky znečišťující ovzduší;
7. konstatuje, že velká většina řízení o nesplnění povinnosti, která Komise zahájila, se

dosud týkalo překročení mezních hodnot, což ukazuje, že se jedná o nejnynutitelnější prvky směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší; vyzývá Komisi, aby navrhla nahrazení stávajících cílových hodnot (O₃, As, Cd, Ni a BaP) mezními hodnotami; poukazuje na skutečnost, že roční standardy umožňují, aby prudké nárůsty koncentrací znečišťujících látek zůstaly bez povšimnutí, zejména v případě PM_{2,5};

8. vyzývá Komisi, aby vytvořila seznam sledovaných látek nebo sloučenin vzbuzujících obavy veřejnosti nebo vědecké obce ze zdravotních důvodů („seznam sledovaných látek“), jako jsou mikroplasty, s cílem poskytnout prostor opatřením navazujícím na nové poznatky o významu těchto nově se objevujících sloučenin a látek pro lidské zdraví, stejně jako nejvhodnějším monitorovacím přístupům a metodikám;

Měření znečištění ovzduší

9. zdůrazňuje, že je třeba zajistit, aby členské státy měřily kvalitu ovzduší na vhodných místech a u vhodných zdrojů emisí, aby nebylo znečištění ovzduší podhodnocováno ani nadhodnocováno a bylo dosaženo reprezentativních výsledků; vyzývá členské státy, aby zdokonalily své monitorovací sítě, rozšířily své znalosti o úrovních znečišťujících látek na svém území, vyhodnotily úroveň své sítě pro monitorování kvality ovzduší s cílem identifikovat stále i občanské situace znečištění ovzduší a aby usilovaly o jejich vyřešení; vyzývá Komisi, aby v tomto ohledu prosazovala povinnosti vyplývající z této směrnice a aby zajistila srovnatelnost a reprezentativnost odběrových míst pro danou oblast, a to i poskytováním bezodkladné podpory členským státům při zřizování skladby monitorovacích míst a modelování, což lze případně doplnit pasivními odběrovými místy, aby se tak zaručily reprezentativní výsledky a zabránilo se systémovým nedostatkům, a také pomocí odborné přípravy a získáváním odborníků, jakož i zajištěním větší přesnosti inspekcí, kontrol a monitorování a zřízením platformy pro výměnu osvědčených postupů; zdůrazňuje, že je třeba průběžně školit nové odborníky, včetně rekvalifikace osob, které pracovaly v jiných oborech a chtějí se v této oblasti aktivně zapojit, jakož i mladých nezaměstnaných; zdůrazňuje, že skutečnost, že členské státy si mohou zvolit monitorovací místa, ze kterých agentura EEA sdělují údaje, může rovněž vést k možnému podhodnocení koncentrací látek znečišťujících ovzduší;
10. je si vědom toho, že členské státy vytvořily síť pro monitorování kvality ovzduší na základě společných kritérií definovaných ve směrnicích o kvalitě vnějšího ovzduší s více než 4 000 monitorovacími stanicemi a 16 000 odběrovými místy; upozorňuje na to, že ustanovení o lokalizaci míst obsahují více kritérií a nabízejí určitou míru flexibility, což může ztížit ověřování a často vede k situacím, v nichž monitorovací sítě ve městech neposkytují informace o místech, kde se vyskytují nejvyšší koncentrace látek znečišťujících ovzduší, což vytváří riziko, že překročení mezních hodnot zůstane bez povšimnutí; naléhavě vyzývá Komisi, aby prostřednictvím prováděcího aktu v souladu s článkem 28 směrnice 2008/50/ES poskytla členským státům okamžité pokyny ohledně toho, jak zřizovat jejich monitorovací sítě; vyzývá Komisi, aby v rámci návrhů revidovaných směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší přezkoumala a zavedla nová závazná pravidla pro lokalizaci monitorovacích stanic a míst odběru vzorků, například i možnost, aby Komise v případě potřeby vyžadovala umístění dalších monitorovacích míst s cílem zajistit dokonalejší měření znečištění ovzduší, nebo stanovení minimálního počtu měřicích stanic podle druhu zdroje emisí (doprava, průmysl, zemědělství nebo obytné budovy);

11. domnívá se, že efektivnější síť pro monitorování kvality ovzduší musí být rovněž schopna měřit dopad hlavních zdrojů znečištění na normy kvality ovzduší v blízkosti vesnic a chráněných ekosystémů a poskytovat více informací o rozsahu posuzovaných znečišťujících látek;
12. navrhuje zavést kombinaci pevně stanovených míst monitorování a modelování, alternativně doprovázených pasivním odběrem vzorků, neboť vysokou variabilitu látek znečišťujících ovzduší je za pomoci pevně stanovených monitorovacích míst obtížné zachytit; zdůrazňuje, že odbírání vzorků může být doplněno modelováním kvality ovzduší; zdůrazňuje proto, že směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší by měly do procesu posuzování kvality ovzduší jasněji začlenit modelování této kvality (s vhodným prostorovým rozlišením); zdůrazňuje význam údajů o kvalitě ovzduší v reálném čase; upozorňuje na to, že Komise by měla vždy zvažovat nejnovější technické systémy měření, normy a standardy;
13. zdůrazňuje, že ačkoli směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší obsahují některá ustanovení o snižování emisí v místech, kde lidé znečištěním ovzduší trpí nejvíce nebo kde jsou koncentrace nejvyšší, je třeba, aby Komise poskytla další pokyny týkající se začlenění odběrových míst do makroúrovně s cílem posílit provádění těchto konkrétních ustanovení; konstatuje, že skupiny, které mají ze socioekonomického hlediska slabší postavení, jsou znečištěním ovzduší vystaveny více, neboť s větší pravděpodobností žijí v blízkosti zdrojů silného znečištění, a to jak ve venkovních prostorách (např. kvůli dopravě a průmyslovým zařízením), tak ve vnitřních prostorách (např. z důvodu vytápění domácností nekvalitními pevnými palivy); v této souvislosti zdůrazňuje, že expozici člověka znečištění ovzduší je třeba patřičně a lépe zohlednit v právních předpisech EU, a naléhavě vyzývá Komisi, aby do indexů kvality ovzduší doplnila nové ukazatele, jako je hustota obyvatelstva v okolí monitorovacích stanic a odběrových míst, za účelem zavedení kritérií pro „expozici široké veřejnosti“ a ustanovení týkajících se reprezentativnosti monitorovacích míst, jakož i za účelem sdílení stávajících osvědčených postupů v tomto ohledu, jako je vytváření prioritních oblastí pro zlepšení kvality ovzduší; zdůrazňuje však, že tato nová kritéria by měla mezní hodnoty doplňovat, a nikoli je nahrazovat, neboť mezní hodnoty se dosud ukázaly jako neúčinnější a nejlépe vymahatelné normy, přičemž v celé Evropě musí platit stejné normy kvality ovzduší;

Zkušenosti získané během krize COVID-19

14. upozorňuje, že pandemie COVID-19 je příkladem toho, že lidské zdraví a zdraví ekosystémů jsou nerozlučně spjaty; zdůrazňuje, že při navrhování nových politik je třeba zohlednit poznatky o znečištění ovzduší získané v souvislosti s koronavirovou pandemií;
15. konstatuje, že opatření omezující šíření pandemie vedla přechodně k prudkému omezení dopravy a průmyslové činnosti, což mělo za následek bezprecedentní snížení emisí a znečištění ovzduší v kontinentálním měřítku, přičemž koncentrace znečišťujících látek se dostaly výrazně pod zákonné limity a hodnoty podle doporučení WHO, což jasně prokazuje dopad lidských činností na životní prostředí; navrhuje, aby byla všechna opatření analyzována s cílem porozumět jejich dopadu; s politováním konstatuje, že neustálá dlouhodobá expozice znečištěnému ovzduší může zhoršit účinky respiračních onemocnění, jako je COVID-19; je znepokojen rizikem, že se znečištění může vrátit na

původní úroveň, nebo se dokonce ještě zvýšit, a varuje před odkladem nebo zrušením místních opatření, jejichž cílem je znečištění ovzduší omezit; zdůrazňuje skutečnost, že podstatné omezení znečištění ovzduší v dlouhodobém výhledu by mělo značný přínos pro lidské zdraví, jakož i pro zemědělství a přírodní ekosystémy; zdůrazňuje proto, že boj proti znečištění ovzduší musí být ústředním bodem plánu na podporu oživení EU a že závazné unijní požadavky na kvalitu ovzduší, jakož i jejich účinné vymáhání, jsou klíčovou podmínkou pro zajištění zdraví občanů a posílení jejich odolnosti vůči budoucím zdravotním hrozbám; naléhavě vyzývá členské státy, aby zvýšily ambice svých politik v oblasti čistého ovzduší, mimo jiné prostřednictvím cíleného využívání finančních prostředků z Nástroje EU pro oživení a odolnost;

16. konstatuje, že krize COVID-19 ukázala, že omezování motorizované dopravy a změny vzorců mobility jsou účinným nástrojem ke snížení znečištění ovzduší ve městech; je proto přesvědčen, že by měly být prosazovány osvědčené postupy, jako je nákup v blízkosti obydlí, dobrovolná práce na dálku, elektronická správa nebo střídavá pracovní doba;

Podpora úspěšných místních politik v oblasti kvality ovzduší

17. poukazuje na skutečnost, že je možné pozorovat jednoznačně klesající tendenci v oblasti znečištění ovzduší, zejména při kombinovaném provádění politik, a proto je pro jejich úspěch zásadní soudržný přístup v celé EU při navrhování a provádění místních politik; zdůrazňuje, že dosažení soudržnosti politik rovněž vyžaduje spolupráci mezi různými orgány, a vyzývá Komisi a členské státy, aby v tomto ohledu úzce spolupracovaly s vnitrostátními, regionálními a místními orgány; vyzývá členské státy, aby vypracovaly soudržné a dlouhodobé strategie pro čistší ovzduší; vyzývá Komisi, aby do směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší zapracovala nová ustanovení s cílem zabránit tomu, aby bylo možné od místních politik a opatření, které se ukázaly být účinné při zvyšování kvality ovzduší, ustoupit bez provedení hloubkové analýzy nebo posouzení;
18. vítá kontrolu účelnosti směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší, kterou Komise zveřejnila v roce 2019; vyzývá Komisi, aby prozkoumala způsoby rychlé a účinnější spolupráce s vnitrostátními, regionálními a místními orgány za účelem posílení souladu s právními předpisy o kvalitě ovzduší, mimo jiné prostřednictvím financování EU; vyzývá Komisi, aby poskytla technickou pomoc a odborné znalosti vnitrostátním, regionálním a místním orgánům, které se potýkají s obtížemi při prosazování a provádění právních předpisů o kvalitě ovzduší;
19. vybízí členské státy a místní a regionální orgány, aby vypracovaly a prováděly plány strategické a udržitelné městské mobility založené na důkazech a usilující o koordinované plánování politik, pobídek a dotací, které by se zaměřovaly na jednotlivá odvětví a druhy dopravy, např. opatření na podporu zavádění elektrického dobíjení a jiných alternativních paliv nebo pohonných systémů – jako je zkapalněný zemní plyn (LNG), lithium-iontové baterie, vodík, palivové články a energie ze sítě – a investice do udržitelné a dostupné veřejné dopravy, opatření na obnovu stávajícího vozového parku, investice do technologií spojených s čistými druhy dopravy a mobilitou jako službou, jakož i do infrastruktury pro aktivní sdílenou mobilitu bez emisí, zón s nízkými emisemi, dobíjecích systémů pro vozidla, a opatření spojená s poptávkou s cílem zvýšit informovanost veřejnosti a posílit komunikaci ohledně úlohy EU v boji proti znečištění ovzduší;

20. zdůrazňuje, že města musí být zdravější a musí výrazně omezit znečištění ovzduší; vyzývá místní orgány, aby vypracovaly udržitelné městské plány zahrnující taková opatření, jako je vytváření zelených ploch, zón pro pěší a prostor se zákazem vjezdu automobilů v městských centrech, podpora chůze a jízdy na kole, využívání dostupné veřejné dopravy a sdílená a udržitelná řešení v oblasti mobility, přičemž je třeba zajistit koexistenci s motorizovanou dopravou; zdůrazňuje, že široké, dobře udržované a plynulé chodníky a jízdní pruhy se zaměřením na centrální ulice pro dojíždění a začleněné do stávajících silničních sítí mohou při bezpečném oddělení od jízdních pruhů pro automobily podpořit obě formy aktivního cestování, jako je jízda na kole a chůze; naléhavě vyzývá vnitrostátní, regionální a místní orgány, aby v souladu s tím přijaly ambiciózní politiky a opatření; domnívá se, že základem dlouhodobého městského plánování by měla být koncepce tzv. patnáctiminutových měst, v nichž jsou domovy, pracoviště, veřejné služby a obchody dostupné do patnácti minut za pomoci pěší nebo veřejné dopravy; naléhavě vyzývá Komisi, aby udělovala každoroční ocenění městům nebo regionům, které přijaly nejlepší opatření s viditelnými účinky a konkrétními výsledky při snižování znečištění ovzduší, s cílem povzbudit místní a vnitrostátní orgány, aby byly aktivnější a efektivnější, a aby tato opatření prosazovala na evropské úrovni;
21. poukazuje na to, že nedávná strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu se zasazuje o zvýšení podílu hromadné dopravy, chůze a cyklistiky, jakož i automatizované, propojené a multimodální mobility, za účelem výrazného snížení znečištění a dopravních zácp, zejména ve městech, a zlepšení zdraví a životních podmínek občanů;
22. vyzývá k odpovídajícím investicím do rozsáhlé cyklistické infrastruktury, zejména v městských oblastech, aby se zajistila bezpečnost všech zranitelných účastníků silničního provozu a zvýšila atraktivita jízdy na kole jako efektivního a zdravého způsobu dojíždění; zdůrazňuje, že je důležité zajistit bezproblémovou intermodalitu mezi železniční dopravou a cyklistikou s cílem nabídnout udržitelné dojíždění mezi venkovem a městy; vybízí k rozšíření sítě EuroVelo za tímto účelem;
23. poukazuje na to, že služby veřejné dopravy, zejména ve venkovských oblastech, jsou často neuspokojivé, nepravidelné a nákladné;

Dopad politik EU na kvalitu ovzduší

24. vítá oznámení akčního plánu Komise pro nulové znečištění; připomíná úzkou vazbu mezi ochranou přírody a kvalitou ovzduší a zdůrazňuje, že znečištění ovzduší představuje zátěž, která vyžaduje celostní přístup, neboť má prostřednictvím eutrofizace a acidifikace negativní dopady na život v půdě a vodě; upozorňuje na to, že pokud nebude kvalita ovzduší považována za prioritu a nebude začleněna do všech politik EU v souladu s nejnovějšími vědeckými poznatky a právními předpisy EU týkajícími se zdrojů emisí, například v oblasti klimatu, energetiky, dopravy, průmyslu, zemědělství a nakládání s odpady, a pokud zároveň nebude zajištěna neexistence protichůdných postupů a lepší součinnost mezi všemi oblastmi politiky, budou veškerá nová opatření bezcenná; vyzývá Komisi a členské státy, aby úžeji spolupracovaly ve všech oblastech a na všech úrovních a zvážily veškerá technická řešení ke snížení emisí technologicky neutrálním způsobem s cílem pomoci místním orgánům posunout se vpřed na ambiciózní, avšak náročné cestě k nulovým emisím a k dosažení čistšího ovzduší;

25. poukazuje na rostoucí vazbu mezi znečištěním ovzduší a změnou klimatu, jak ukazuje rostoucí koncentrace ozonu vyvolaná nárůstem teploty a opakujícími se vlnami veder; domnívá se, že ucelený přístup k boji proti znečištění ovzduší je slučitelný s analýzou specifických vlastností každé znečišťující látky, například co se týče ozónu, který je bezbarvým a štiplavým plynem, jenž není primární znečišťující látkou a vůči kterému prevence vyžaduje opatření pro dlouhodobé snižování prekurzorů (NO_x a VOC);
26. naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby posoudily účinnost všech právních předpisů týkajících se emisí, posílily je a současně zajistily jejich účinné provádění; zdůrazňuje, že jediným účinným způsobem, jak zajistit čistý vzduch, je snížení emisí u zdroje; upozorňuje, že většina členských států nesplní své závazky ke snížení emisí stanovené směrnicí o národních emisních stopech pro roky 2020 a 2030; zdůrazňuje, že je nutné zavést účinná opatření ke snížení emisí ve všech odvětvích, zejména v silniční a námořní dopravě, letectví, průmyslových zařízeních, budovách, zemědělství a energetice; zdůrazňuje, že je třeba začlenit normy EU v oblasti kvality ovzduší a emisí do unijní obchodní politiky, aby se zabránilo přenosu emisí mimo EU, což by dále zhoršilo dopad přeshraničního znečištění ovzduší na kvalitu ovzduší v Unii; doporučuje, aby byla na cíle v oblasti čistého ovzduší vyčleněna odpovídající finanční podpora ze stávajících fondů EU s cílem podpořit členské státy v jejich činnosti;
27. vyzývá Komisi, aby urychleně zahájila řízení o nesplnění povinnosti za účelem vymáhání závazků ke snížení emisí podle směrnice o národních emisních stopech; zdůrazňuje, že unijní opatření ke snížení emisí napříč odvětvími musí představovat jasnou cestu k nulovým emisím a nulovému znečištění ze všech těchto odvětví; vyzývá k soudržnému přístupu v rámci politiky k regulaci emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek;
28. vyjadřuje politování nad mechanismem flexibility navrženým pro oddíl 5 směrnice o národních emisních stopech ve zprávě Komise nazvané „Druhý výhled pro čisté ovzduší“ (COM(2021)0003); upozorňuje na to, že v roce 2018 požádalo o úpravu svých vnitrostátních emisních limitních hodnot jedenáct členských států; vyzývá Komisi, aby omezila využívání úpravy emisní inventury na naprosté minimum a zvažila, zda členské státy učinily opatření ke kompenzaci možných nepředvídaných emisí z určitých odvětví předtím, než požádají o úpravu emisní inventury;
29. upozorňuje na to, že emise methanu nejsou právními předpisy EU týkajícími se znečištění ovzduší regulovány a nijak specificky je nereguluje ani unijní politika pro oblast klimatu; vítá nedávno zveřejněnou strategii EU ke snížení emisí methanu a vybízí Komisi, aby účinně řešila potřebu minimalizace těchto emisí, zejména ze zemědělství a odpadu;
30. se znepokojením konstatuje, že zatímco množství emisí většiny látek znečišťujících ovzduší v celé Evropské unii neustále klesá, emise amoniaku (NH₃), a to zejména ze zemědělství, i nadále rostou, což pro členské státy EU představuje výzvu, pokud jde o dodržování limitů pro znečištění ovzduší; upozorňuje na to, že v městských oblastech se emise amoniaku podílejí na zdravotních problémech způsobených znečištěním ovzduší z 50 %, protože amoniak je klíčovým prekurzorem při vzniku částic; vyzývá členské státy, aby využily své národní strategické plány týkající se společné zemědělské politiky (SZP) jako příležitost k boji proti znečištění ovzduší ze zemědělství; žádá Komisi a členské státy, aby rovněž prozkoumaly možnosti, jak tyto emise zmírnit

pomocí směrnice o průmyslových emisích;

31. poukazuje na to, že cílem Zelené dohody pro Evropu je snížit v EU dopady na životní prostředí a že vzhledem k tomu, že průmysl významně přispívá k celkovému tlaku na životní prostředí, musí k dosažení tohoto celkového cíle vhodným způsobem přispět; vyjadřuje znepokojení nad tím, že dochází k záměrné výstavbě nových průmyslových zařízení s kapacitou těsně pod prahovými hodnotami směrnice o průmyslových emisích, aby tato zařízení zůstala mimo oblast působnosti této směrnice; vítá v tomto ohledu ohlášenou revizi směrnice o průmyslových emisích s cílem lépe řešit znečištění z velkých průmyslových zařízení, podpořit průmyslové činnosti s nejméně negativním dopadem na životní prostředí a zajistit jejich plný soulad s politikami EU v oblasti životního prostředí, klimatu, energetiky a oběhového hospodářství; vyzývá Komisi, aby zavedla povinnost členských států zveřejňovat informace o dodržování předpisů a povoleních;
32. v tomto ohledu se domnívá, že by bylo výhodné zahrnout do směrnice o průmyslových emisích další odvětví, omezit odchylky od této směrnice na minimum, revidovat stávající nejlepší dostupné technologie, zaujmout jednotný přístup zaměřený na výsledky a podporovat průmyslovou činnost s nejméně negativním dopadem na životní prostředí a začlenit ustanovení stimulující pokrok do povolovací fáze nebo do procesu vytváření referenčního dokumentu o nejlepších dostupných technikách (BREF);
33. vyzývá místní orgány, aby mimo jiné v rámci svých plánů kvality ovzduší vedly informační kampaně a zavedly pobídkové programy pro renovace budov a nahrazení starých, neefektivních a znečišťujících systémů vytápění a chlazení domácností, které jsou odpovědné za velkou část znečištění ovzduší látkami nebezpečnými pro zdraví; domnívá se, že dálkové vytápění založené na udržitelných řešeních může být vhodnou alternativou k rozptýleným a vysoce neúčinným individuálním zdrojům vytápění;
34. konstatuje, že výroba energie za použití pevných paliv bude v dohledné budoucnosti hlavním zdrojem emisí rtuti do ovzduší v Evropě; vítá v tomto ohledu závazek nejméně deseti členských států EU ohledně postupného vyřazování uhelných elektráren; vyzývá ostatní členské státy EU, aby přestaly používat uhlí jako zdroj energie nejpozději do roku 2030;
35. poukazuje na skutečnost, že emise nejvíce znečišťujících látek související s dopravou sice v posledních desetiletích výrazně poklesly, v EU však existují i nadále oblasti, v nichž je míra znečištění ovzduší příliš vysoká, a to zejména v městských oblastech, kde je stále téměř šestina obyvatel vystavena koncentracím znečištění ovzduší, které přesahují normy EU v oblasti kvality ovzduší pro určité znečišťující látky; zdůrazňuje, že nadměrné znečištění ovzduší způsobené dopravou značně ohrožuje zdraví občanů žijících v městských oblastech a v blízkosti dopravních uzlů;
36. připomíná, že silniční doprava je hlavním zdrojem oxidů dusíku v Evropě; vyzývá Komisi, aby vypracovala přísné emisní normy EU pro automobily týkající se látek znečišťujících ovzduší (budoucí normy Euro 7 pro lehká užitková vozidla a normy Euro VII pro těžká nákladní vozidla), a to technologicky neutrálním způsobem, který nebude rozlišovat mezi druhy paliva; zdůrazňuje, že nové zkušební postupy pro vozidla by měly být přezkoumány s cílem rozšířit rozsah měřených regulovaných znečišťujících látek, zvýšit jejich přesnost a účinnost a odstranit mezery, čímž se zajistí, že emisní normy

budou plněny skutečně za podmínek reálného provozu;

37. zdůrazňuje, že je zásadně důležité stimulovat trh s vozidly s nulovými a nízkými emisemi a vydat členským státům doporučení s cílem povzbudit je k zavádění široké škály pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi a zároveň zajistit, aby tyto pobídky byly zaměřeny na vozidla s nejnižšími emisemi v reálném provozu; zdůrazňuje, že dostupnost a přístupnost infrastruktury pro nabíjení těchto vozidel, včetně soukromých a veřejných budov v souladu se směrnicí o energetické náročnosti budov (směrnice EPBD), a konkurenceschopnost vozidel s nulovými a nízkými emisemi jsou zásadní pro zvýšení jejich přijatelnosti ze strany spotřebitelů;
38. je přesvědčen, že aby se zlepšila kvalita ovzduší v uvedených oblastech, je nezbytné přejít na udržitelnější a méně znečišťující dopravní systém a podobu infrastruktury mobility zaměřenou na omezení dopravních zácp, obzvláště v městských oblastech, s co nejúčinnějším využitím všech dostupných druhů dopravy a s přihlédnutím k nejnovějším vědeckým poznatkům a technologickým inovacím; vyzývá Komisi, aby byla členským státům nápomocna při provádění pravidelných kontrol kvality jejich dopravní infrastruktury s cílem určit oblasti, v nichž je třeba snížit přetížení a provést optimalizaci, a přijmout v těchto oblastech vhodná opatření s cílem učinit kvalitu ovzduší samostatnou prioritou, a to i využitím dostupných finančních prostředků EU a lepším zacílením hlavních finančních mechanismů, jako je Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti;
39. opět poukazuje na význam výrazného přechodu ze silniční dopravy na méně znečišťující druhy dopravy, jako je kombinovaná doprava, vnitrozemské vodní cesty a železnice, zvláště s využitím Evropského roku železnice 2021; v tomto ohledu zdůrazňuje, že je naléhavě třeba zlepšit a modernizovat železniční infrastrukturu, a to tak, že bude v plném rozsahu uplatňován evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS), budou odstraněna místa s nedostatečnou propustností a dokončena chybějící propojení, zejména v rámci transevropské dopravní sítě, a že bude dále usnadňována a podporována intermodalita a multimodalita; domnívá se, že pro zajištění posledních úseků a středních vzdáleností je třeba tento přístup spojit s potřebným zvýšením účinnosti a udržitelnosti silniční dopravy;
40. zdůrazňuje, že nejúčinnějším způsobem, jak snížit znečištění ovzduší ze silniční dopravy, je podpořit přechod od konvenčních paliv k čistším alternativním palivům, jak je popsáno ve směrnici 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva; je přesvědčen, že připravovaná revize nařízení (EU) 2019/631, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla, urychlí zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi;
41. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily lepší prosazování emisních norem stanovených ve stávajících právních předpisech a zvýšily povědomí o možnostech sladění ojetých vozidel s ekologickými normami, například prostřednictvím dodatečného vybavení;
42. zdůrazňuje, že kombinovaná přeprava zboží přispívá k omezování emisí z dopravy tím, že podporuje přechod ze silniční nákladní dopravy na druhy dopravy s nižšími emisemi, včetně říčních koridorů s nulovými emisemi;
43. poukazuje na to, že je třeba vzít v úvahu strukturální omezení, která mohou mít dopad

na zavádění alternativních druhů dopravy v nejbližších regionech a na ostrovech; vyzývá Komisi a vlády nejbližších regionů, aby vypracovaly akční plán s cílem poskytnout pobídky a zvláštní financování pro dopravu v těchto regionech;

44. zdůrazňuje, že znečištění ovzduší z námořní dopravy zapříčiňuje v EU více než 50 000 úmrtí ročně, a proto je nezbytné je dále snižovat³⁵; zdůrazňuje, že je třeba, aby EU přijala vhodná a účinná opatření k regulaci námořní dopravy; upozorňuje na skutečnost, že přístavní města, která čelí nadměrnému znečištění v souvislosti s lodní dopravou, výletními plavbami, používáním jeřábů a různých dopravních prostředků musí tyto aspekty řešit, mají-li zlepšit kvalitu ovzduší; se znepokojením konstatuje, že s růstem námořní dopravy se nadále zvyšuje negativní dopad lodí na kvalitu ovzduší; vyzývá Komisi, aby bezodkladně splnila svůj závazek týkající se regulace přístupu nejvíce znečišťujících lodí do přístavů a povinnosti kotvicích lodí využívat dostupnou infrastrukturu pro dobíjení a doplňování paliva, například pobřežní elektřinu, s cílem snížit znečišťující emise, a tím chránit pobřežní oblasti a jejich obyvatelstvo; vyzývá Komisi a členské státy, aby ve všech evropských přístavech zavedly tzv. normu nulových emisí v kotvišti;
45. zdůrazňuje, že oblasti kontroly emisí jsou základními nástroji k omezení znečištění ovzduší z lodní dopravy a přispívají k boji proti změně klimatu a snižování nepříznivých dopadů na lidské zdraví a biologickou rozmanitost moří; vyzývá proto k rozšíření oblastí kontroly emisí na všechna moře EU; vyzývá členské státy, aby přísně kontrolovaly oblasti kontroly emisí ve svých teritoriálních vodách;
46. upozorňuje na dopad letectví na znečištění ovzduší a odpovídající negativní účinky na zdraví; připomíná v této souvislosti, že kvalitu ovzduší mohou zlepšit dodávky elektřiny letadlům stojícím na letištích, a proto naléhavě vyzývá členské státy k zajištění toho, aby jejich vnitrostátní politické rámce zohlednily potřebu instalovat zařízení pro dodávku elektřiny na letištích v souladu se směrnicí (EU) 2014/94;

Plány kvality ovzduší

47. poznamenává, že plány kvality ovzduší, které jsou klíčovým požadavkem směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší, jsou v případech, kdy členské státy nesplňují normy kvality ovzduší, často neúčinné, pokud jde o dosahování očekávaných výsledků; vyzývá Komisi, aby prostřednictvím prováděcího aktu v souladu s článkem 28 směrnice 2008/50/ES co nejdříve stanovila soubor minimálních požadavků a osvědčených postupů jak pro vypracování, tak pro provádění plánů kvality ovzduší, aby bylo zajištěno, že plány kvality ovzduší stanoví časově ohraničená opatření, která odpovídají problému znečištění, který musí řešit; vyzývá Komisi, aby zaručila, že bude k dispozici dostatek finančních prostředků na provedení plánovaných opatření a že budou zahrnuty spolehlivé výpočty snížení, jež lze použít k hodnocení prováděných opatření; domnívá se, že stávající zdoluhavé vypracovávání plánů kvality ovzduší ohrožuje jejich účinnost, a domnívá se, že tyto plány by měly být lépe zacíleny a měly by se zaměřit na krátkodobá a střednědobá opatření, která budou orientována na výsledky a zaměří se na emise z identifikovaných hlavních zdrojů znečištění; poukazuje na to, že harmonizovanější a srovnatelnější opatření přijatá ve všech členských státech by zvýšila

³⁵ Brandt, J., Silver, J. D. a Frohn, L. M., *Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System (Posouzení nákladů na zdravotní péči vyplývajících ze znečištění ovzduší na vnitrostátní úrovni s použitím modelového systému EVA)*, Vědecká zpráva CEEH č. 3, 2011.

jejich účinnost a obecné přijetí; zdůrazňuje, že vzhledem k lokalizované povaze faktorů a důsledků znečištění ovzduší hrají při vypracovávání a provádění plánů kvality ovzduší významnou úlohu obecní a místní orgány;

48. bere na vědomí, že členské státy vypracovávají veřejné výroční zprávy o všech znečišťujících látkách, na něž se vztahuje směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší, a každoročně předkládají Komisi zprávy v souladu s článkem 27 této směrnice; vyjadřuje však politování nad tím, že směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší nevyžaduje, aby členské státy podávaly o provádění plánů kvality ovzduší zprávy Komisi ani aby je aktualizovaly, pokud jsou přijata nová opatření nebo pokud není dosahováno dostatečného pokroku; poukazuje dále na to, že Komise neanalyzuje předložené plány kvality ovzduší a opatření v nich obsažená ani k nim neposkytuje žádnou zpětnou vazbu; konstatuje, že řádná a kritická zpětná vazba k předloženým plánům kvality ovzduší by mohla členským státům pomoci při navrhování lepších plánů kvality ovzduší obsahujících účinnější opatření a mohla by zabránit nesouladu s normami v oblasti kvality ovzduší; vyzývá Komisi, aby zavedla transparentnější systém pro výměnu informací, který bude schopen lépe reagovat, a také povinnost podávat každoročně zprávy o provádění plánů kvality ovzduší a postup hodnocení předložených plánů s cílem zajistit, aby opatření členských států při zlepšování kvality ovzduší byla rychlá a účinná;
49. zdůrazňuje význam dostatečných odborných znalostí a zdrojů na místní a regionální úrovni pro vypracování plánů kvality ovzduší a pro volbu opatření ke zlepšení kvality ovzduší, jejich provádění a hodnocení; v této souvislosti zdůrazňuje, že je třeba zvýšit povědomí o dostupných finančních prostředcích, technických zdrojích a flexibilních způsobech, které lze přizpůsobit místním a regionálním podmínkám;

Prosazování směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší

50. upozorňuje, že v únoru 2021 probíhalo v souvislosti s prováděním směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší 31 řízení o nesplnění povinnosti proti 20 členským státům; uznává, že některá z těchto řízení o nesplnění povinnosti probíhají od roku 2009 a že navzdory probíhajícím řízením o nesplnění povinnosti dochází v členských státech i nadále k překračování koncentrace znečištění; domnívá se, že přetrvávající a systematické překračování norem kvality ovzduší ze strany členských států svědčí o nedostatečném odhodlání přijmout účinnější opatření na ochranu zdraví občanů a životního prostředí a o neúčinnosti stávajícího postupu prosazování; naléhavě vyzývá Komisi, aby stávající postup prosazování směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší přezkoumala;
51. je znepokojen nedostatečným prosazováním směrnice o národních emisních stropích; upozorňuje, že od roku 2010 nebyla zahájena žádná řízení o nesplnění povinnosti, pokud jde o emise přesahující stropy stanovené směrnicí o národních emisních stropích, ačkoli tři členské státy nikdy neoznámily emise NH₃ pod úrovní stanoveného stropu;
52. vyzývá Komisi, aby podnikla právní kroky, jakmile se dozví o tom, že právní předpisy EU týkající se kvality ovzduší nejsou prováděny, a aby v případě, že se zjistí jejich porušení, urychleně přistoupila k postoupení věci Soudnímu dvoru a uložení sankcí; vyzývá Komisi, aby pravidelně předkládala jasné a komplexní přehledy otevřených řízení o nesplnění povinnosti a bezodkladně zveřejnila výměnu informací s členskými státy, které nedodržují předpisy; vyzývá Komisi, aby poskytla nezbytné zdroje s cílem

zajistit rychlé přijetí opatření v případech, kdy členské státy nedodržují předpisy;

53. připomíná dále, že rovněž zvláštní zpráva Evropského účetního dvora č. 23/2018 o znečištění ovzduší upozorňuje na velký počet řízení o nesplnění povinnosti v souvislosti s limity kvality ovzduší a na prokázané rozsáhlé nedostatky v provádění právních předpisů o kvalitě ovzduší v celé Unii; konstatuje, že tyto nedostatky v provádění se časem prohlubují, v neposlední řadě kvůli opakujícím se zdlouhavým průtahům v různých fázích řízení o nesplnění povinnosti, jejichž trvání se pohybuje obvykle mezi šesti a osmi lety; domnívá se, že dvouleté období, než Komise oznámí překročení mezních hodnot, je příliš dlouhé na to, aby se zajistilo včasné vymáhání;
54. vyzývá členské státy, aby zlepšily provádění stávajících právních předpisů v souladu s rozhodnutími Soudního dvora Evropské unie;

Zlepšování informování a povědomí veřejnosti a jejího zapojení

55. domnívá se, že pro usnadnění přímého zapojení občanů do přijímání opatření ke zlepšení kvality ovzduší a pro řešení problému znečištění ovzduší má zásadní význam informování a povědomí veřejnosti; upozorňuje na to, že členské státy, regiony a města definují ukazatele kvality ovzduší různě a že u některých znečišťujících látek v současné době chybí informativní a varovné prahové hodnoty; naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby zavedly standardizovaný systém klasifikace kvality ovzduší platný v celé EU; vyzývá Komisi, členské státy a příslušné regionální a místní orgány, aby zahájily programy na usnadnění investic, které zlepší kvalitu ovzduší;
56. zdůrazňuje, že informace o možných dopadech znečištění ovzduší na zdraví poskytované členskými státy jsou nedostatečné, nejasné a nejsou snadno přístupné veřejnosti; konstatuje však, že v praktickém provádění povinností členských států podle směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší, pokud jde o informování veřejnosti o stavu kvality ovzduší, existují pozitivní trendy; vyzývá k další harmonizaci informací o kvalitě ovzduší dostupných veřejnosti ve všech zeměpisných měřítkách napříč členskými státy a regiony a zároveň k zajištění snadného přístupu k přesným informacím o kvalitě ovzduší v reálném čase; vyzývá Komisi, členské státy a příslušné regionální a místní orgány, aby zahájily aktualizované veřejné informační a osvětové kampaně týkající se témat, jako jsou různé druhy látek znečišťujících ovzduší a jejich dopad na lidské zdraví nebo stávající úroveň znečištění ovzduší na daném území, včetně informací zaměřených na zranitelné skupiny, a aby zveřejnily, v kterých zónách kvality ovzduší bylo dosaženo největšího a v kterých nejmenšího pokroku; je přesvědčen, že osvětové kampaně o ničivých dopadech znečištění ovzduší v blízkosti příslušných zdrojů znečištění nebo instalace zařízení pro zobrazování kvality ovzduší by rovněž mohly zlepšit informovanost veřejnosti a vést ke změně chování a vzorců, která může přispět ke zlepšení kvality ovzduší;
57. vyzývá Komisi a členské státy, aby zavedly a prosazovaly nástroje, které podpoří účast veřejnosti na provádění směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší, jako je vývoj on-line nástroje nebo aplikace, jež bude občany informovat o kvalitě ovzduší a jejím dopadu na lidské zdraví, umožní jim žádat o stanice pro monitorování ovzduší nebo odběrová místa, bude podávat zprávy o porušování kvality ovzduší nebo poskytovat Komisi zpětnou vazbu ohledně otázek týkajících se opatření členských států zaměřených na kvalitu ovzduší;

58. zdůrazňuje skutečnost, že organizace občanské společnosti, ekologičtí aktivisté a investigativní novináři hrají vzhledem k blízkosti a přímému přístupu k údajům v terénu zásadní roli při podpoře a kontrole provádění právních předpisů o kvalitě vnějšího ovzduší, a proto je třeba je plně zapojit do konzultačních postupů;
59. vyzývá Komisi, aby směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší aktualizovala doplněním výslovných ustanovení, jež zaručí právo občanů na spravedlnost v souladu s Aarhuskou úmluvou, a vyzývá Radu, aby usnadnila její provádění, což je obzvláště důležité v případech, kdy Rada jedná v rámci své legislativní pravomoci;

Další doporučení

60. vyzývá Komisi, aby nezávisle nebo jako součást právních předpisů v oblasti udržitelných budov, které by se vztahovaly na kvalitu vnitřního ovzduší v uzavřených prostorech alespoň u veřejných a komerčních nemovitostí, zvažila regulaci kvality vnitřního ovzduší;
 61. domnívá se, že je nezbytné provést celkovou analýzu výsledků získaných monitorovací sítě a vypracovávat výroční zprávy, které budou veřejně přístupné, včetně analýz prostorových a časových údajů a posouzení dopadu na kvalitu života a ekosystémů, doprovázených doporučeními týkajícími se opatření k řešení jakéhokoli zjištěného chronického nebo epizodického znečištění ovzduší;
 62. je přesvědčen, že členské státy by měly usilovat o zajištění toho, aby příkladu měst, která mají osvědčené postupy v této oblasti, následovala také další města, a to zejména vytvořením a realizací pohotovostních či nouzových plánů, které by měly být aktivovány co nejdříve tam, kde se předpokládají nebo skutečně vyskytují vysoké koncentrace znečišťujících plynů a částic, jež ohrožují veřejné zdraví;
 63. zdůrazňuje, že je důležité zlepšit pracovní podmínky pracovníků v dopravě zvýšením ochrany pracovníků, kteří jsou denně vystaveni velkému znečištění ovzduší a vysoké úrovni toxických výparů, a investováním do jejich rekvalifikace, zvyšování kvalifikace a odborné přípravy;
 64. zdůrazňuje, že inovace a výzkum v oblasti technologií s nízkými emisemi a technologií pro snižování emisí pomohou snížit emise ve všech odvětvích; naléhavě vyzývá Komisi, aby dodržovala zásadu technologické neutrality;
 65. vybízí Komisi a členské státy k zajištění toho, aby politiky v oblasti kvality ovzduší zaručovaly inovace a konkurenceschopnost v souvisejících odvětvích a zároveň směřovaly k dosažení nulového znečištění;
 66. vyzývá Komisi a členské státy, aby nadále podporovaly fóra a podněcovaly konzultace s dalšími zeměmi s cílem nalézt účinná řešení a usnadnit provádění evropských, státních a místních politik zaměřených na dosažení přijatelných norem kvality ovzduší;
- o
- o o
67. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám

a parlamentům členských států.

26.2.2021

STANOVISKO VÝBORU PRO DOPRAVU A CESTOVNÍ RUCH

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

o provádění směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší: směrnice 2004/107/ES a směrnice 2008/50/ES (2020/2091(INI))

Zpravodaj: Carlo Fidanza

NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby do návrhu usnesení, který přijme, začlenil tyto návrhy:

- A. vzhledem k tomu, že částice, zejména jemné částice (PM_{2,5}), mají podle Světové zdravotnické organizace (WHO) nejzávažnější účinky na zdraví; vzhledem k tomu, že v současné době probíhají práce na stanovení denních limitů pro částice a PM_{2,5};
1. poukazuje na skutečnost, že emise nejvíce znečišťujících látek související s dopravou sice v posledních desetiletích výrazně poklesly, v EU však existují i nadále oblasti, v nichž jsou míry znečištění ovzduší příliš vysoké, a to zejména v městských oblastech, kde je stále téměř šestina obyvatel vystavena koncentracím znečištění ovzduší, které přesahují normy EU v oblasti kvality ovzduší pro určité znečišťující látky; zdůrazňuje, že nadměrné znečištění ovzduší způsobené dopravou zvláště ohrožuje zdraví občanů žijících v městských oblastech a v blízkosti dopravních uzlů;
 2. připomíná, že podle WHO představuje znečištění ovzduší největší environmentální riziko pro lidské zdraví, zvyšuje výskyt respiračních a kardiovaskulárních onemocnění a nebezpečí infarktů, rakoviny, cukrovky, obezity a demence;
 3. vítá vytvoření akčního plánu Komise pro nulové znečištění a poukazuje na to, že je třeba stanovit jasné cíle, které povedou ke skutečné změně a které budou doplněny konkrétními cíli pro jednotlivé členské státy a regiony;
 4. vyjadřuje znepokojení nad tím, že některé normy EU v oblasti kvality ovzduší nejsou plně v souladu se zavedenými zdravotními doporučeními; vybízí Komisi, aby aktualizovala referenční hodnoty pro velmi jemné částice, metan a černý uhlík v souladu s připravovanými doporučeními WHO;

5. je přesvědčen, že aby se zlepšila kvalita ovzduší v uvedených oblastech, je nezbytné přejít na udržitelnější a méně znečišťující dopravní systém a podobu infrastruktury mobility zaměřenou na omezení dopravních zácp, obzvláště v městských oblastech, s co nejúčinnějším využitím všech dostupných druhů dopravy a s přihlédnutím k nejnovějším vědeckým poznatkům a technologickým inovacím; vyzývá Komisi, aby byla členským státům nápomocna při provádění pravidelných kontrol kvality jejich dopravní infrastruktury s cílem určit oblasti, které je třeba optimalizovat a snížit v nich přetížení, a aby v těchto oblastech přijala vhodná opatření, přičemž využijí mimo jiné dostupné finanční prostředky EU a lépe zacílí hlavní finanční mechanismy, jako je Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti, s cílem učinit kvalitu ovzduší samostatnou prioritou;
6. vybízí členské státy a místní a regionální orgány, aby vypracovaly a prováděly plány strategické a udržitelné městské mobility založené na důkazech a usilující o koordinované plánování politik, pobídek a dotací, které by se zaměřovaly na jednotlivá odvětví a druhy dopravy, např. opatření na podporu zavádění elektrického dobíjení a jiných alternativních paliv nebo pohonných systémů – jako je zkapalněný zemní plyn (LNG), lithium-iontové baterie, vodík, palivové články a energie ze sítě – a investice do udržitelné a dostupné veřejné dopravy, opatření na obnovu stávajícího vozového parku, investice do technologií spojených s čistými druhy dopravy a mobilitou jako službou, jakož i do infrastruktury pro aktivní sdílenou mobilitu bez emisí, zón s nízkými emisemi, dobíjecích systémů pro vozidla, a opatření spojená s poptávkou s cílem zvýšit informovanost veřejnosti a posílit komunikaci ohledně úlohy EU v boji proti znečištění ovzduší;
7. poukazuje na to, že je třeba vzít v úvahu strukturální omezení, která mohou mít dopad na zavádění alternativních druhů dopravy v nejvzdálenějších regionech a na ostrovech; vyzývá Komisi a vlády nejvzdálenějších regionů, aby vypracovaly akční plán s cílem poskytnout pobídky a zvláštní financování pro dopravu v těchto regionech;
8. zdůrazňuje význam dostatečných odborných znalostí a zdrojů na místní a regionální úrovni pro vypracování plánů kvality ovzduší a pro volbu opatření ke zlepšení kvality ovzduší, jejich provádění a hodnocení; v této souvislosti zdůrazňuje, že je třeba zvýšit povědomí o dostupných finančních prostředcích, technických zdrojích a flexibilních způsobech, které lze přizpůsobit místním a regionálním podmínkám;
9. poukazuje na to, že nedávná strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu se zasazuje o zvýšení podílu hromadné dopravy, chůze a cyklistiky, jakož i automatizované, propojené a multimodální mobility, s cílem výrazně snížit znečištění a dopravní zácpy, zejména ve městech, a zlepšit zdraví a životní podmínky občanů;
10. poukazuje na to, že služby veřejné dopravy, zejména ve venkovských oblastech, jsou často neuspokojivé, nepravidelné a nákladné;
11. vyzývá k náležitým investicím do rozsáhlé cyklistické infrastruktury, zejména v městských oblastech, aby se zajistila bezpečnost všech zranitelných účastníků silničního provozu a zvýšila atraktivita cyklistiky jako efektivního a zdravého způsobu dojíždění; zdůrazňuje, že je důležité zajistit bezproblémovou intermodalitu mezi železniční dopravou a cyklistikou s cílem nabídnout udržitelné dojíždění mezi venkovem a městy; vybízí k rozšíření sítě EuroVelo za tímto účelem;

12. připomíná, že se Komise ve svém sdělení o Zelené dohodě pro Evropu zavázala vypracovat akční plán nulového znečištění; domnívá se, že aktualizace stávajících právních předpisů EU v oblasti kvality ovzduší a zajištění jejich včasného provádění má zásadní význam pro úspěšné řešení znečištění ovzduší;
13. opět poukazuje na význam výrazného přechodu ze silniční dopravy na méně znečišťující druhy dopravy, jako je kombinovaná doprava, vnitrozemské vodní cesty a železnice, zvláště s využitím Evropského roku železnice 2021; v tomto ohledu zdůrazňuje, že je naléhavě třeba zlepšit a modernizovat železniční infrastrukturu, plně zavést evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS), odstranit úzká místa a dokončit chybějící spojení, zejména v rámci transevropské dopravní sítě, a dále usnadnit a podporovat intermodalitu a multimodalitu; domnívá se, že pro poslední úsek a střední vzdálenost je třeba tento přístup spojit s potřebným zvýšením účinnosti a udržitelnosti silniční dopravy;
14. zdůrazňuje, že je důležité zlepšit pracovní podmínky pracovníků v dopravě zvýšením ochrany pracovníků, kteří jsou denně vystaveni velkému znečištění ovzduší a vysoké úrovni toxických výparů, a investováním do jejich rekvalifikace, zvyšování kvalifikace a odborné přípravy;
15. poukazuje na skutečnost, že se ukázalo, že řádné provádění a prosazování směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší je náročné; naléhavě proto vyzývá k tomu, aby předtím, než budou navržena nová opatření, byly řádně provedeny a okamžitě prosazovány směrnice 2008/50/ES a všechny ostatní platné právní předpisy týkající se emisí z dopravy; vybízí Komisi a členské státy, aby dále spolupracovaly s WHO na aktualizaci globálních pokynů pro kvalitu ovzduší na základě nejnovějších dostupných údajů, s cílem provést na závěr procesu posouzení dopadu v oblasti kvality ovzduší a případně zvážit revizi stávajících právních předpisů EU;
16. vítá dokument Komise týkající se kontroly účelnosti směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší provedené v roce 2019; vyzývá Komisi, aby prozkoumala způsoby rychlé a účinnější spolupráce s vnitrostátními, regionálními a místními orgány s cílem posílit soulad s právními předpisy o kvalitě ovzduší, mimo jiné prostřednictvím financování EU; vyzývá Komisi, aby poskytla technickou pomoc a odborné znalosti vnitrostátním, regionálním a místním orgánům, které se potýkají s obtížemi při prosazování a provádění právních předpisů o kvalitě ovzduší;
17. připomíná, že v posouzení dopadů z roku 2005, které předcházelo návrhu současných směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší, Komise odhadla přímé náklady na dodržení souladu se svým návrhem směrnice na 5 až 8 miliard EUR a odhadovala přínosy v oblasti zdraví v roce 2020 na 37 až 119 miliard EUR ročně, což vedlo k závěru, že přínosy politiky kvality ovzduší výrazně převažují nad náklady na provádění;
18. vybízí Komisi a členské státy k zajištění toho, aby politiky v oblasti kvality ovzduší zaručovaly inovace a konkurenceschopnost v souvisejících odvětvích a zároveň směřovaly k dosažení nulového znečištění;
19. připomíná, že v současné době probíhá 31 řízení o nesplnění povinnosti proti 18 členským státům kvůli nesprávnému monitorování nebo překračování úrovní koncentrace znečištění ovzduší, což svědčí o rozsáhlém nedostatku v provádění směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší v celé Unii; vyzývá Komisi, aby zkrátila prodlevy v různých

fázích těchto řízení o nesplnění povinností, a zabránila tak tomu, aby se tato mezera v provádění dále zvětšovala;

20. připomíná dále, že rovněž zvláštní zpráva Evropského účetního dvora č. 23/2018 o znečištění ovzduší uvádí velký počet řízení o nesplnění povinnosti v souvislosti s limity kvality ovzduší a prokázané rozsáhlé nedostatky v provádění právních předpisů o kvalitě ovzduší v celé Unii; konstatuje, že tyto nedostatky v provádění se časem prohlubují, v neposlední řadě kvůli opakujícím se zdlouhavým průtahům v různých fázích řízení o nesplnění povinnosti, jejichž trvání se pohybuje obvykle mezi šesti a osmi lety; domnívá se, že dvouleté období, než Komise oznámí překročení mezních hodnot, je příliš dlouhé na to, aby se zajistilo včasné vymáhání;
21. se znepokojením bere na vědomí připomínky Evropského účetního dvora, že plány kvality ovzduší zaměřené na nápravu překročení limitů jsou často neúčinné, zejména kvůli nedostatku dostatečně cílených opatření ke snížení emisí u zdroje;
22. připomíná, že silniční doprava zůstává největším zdrojem emisí oxidů dusíku a přispívá 10 až 11 % k emisím částic v Unii; připomíná, že jelikož celkové emise částic ze silniční dopravy klesají, podíl částic z opotřebených pneumatik, brzd a spojek a opotřebených silnic se stává stále významnějším; vyzývá Komisi, aby posoudila způsoby, jak snížit nevyfukové emise ze silniční dopravy; očekává dále, že připravovaná revize norem následujících po normách Euro 6/VI pro osobní automobily, dodávky, nákladní automobily a autobusy stanoví ambiciózní a dosažitelné cíle v oblasti norem znečištění ovzduší pro všechna vozidla na základě skutečných jízdních podmínek;
23. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily lepší prosazování emisních norem ve stávajících právních předpisech a zvýšily povědomí o možnostech jejich sladění s ekologickými normami pro ojeté automobily, například prostřednictvím dodatečného vybavení;
24. zdůrazňuje, že nejúčinnějším způsobem, jak snížit znečištění ovzduší ze silniční dopravy, je podpořit přechod od konvenčních paliv k čistším alternativním palivům, jak je popsáno ve směrnici 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva; je přesvědčen, že připravovaná revize nařízení (EU) 2019/631, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla urychlí zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi;
25. poukazuje na to, že námořní doprava rovněž významně přispívá ke znečištění ovzduší na evropských pobřežích; vyzývá Komisi, aby v souvislosti s nadcházející revizí směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva pobízela k využívání dodávek elektřiny z pevniny v přístavech s cílem podpořit využívání této technologie;
26. zdůrazňuje dopad letectví na znečištění ovzduší a odpovídající negativní účinky na zdraví; připomíná v této souvislosti, že dodávky elektřiny letadlům stojícím na letištích mohou zlepšit kvalitu ovzduší, a proto naléhavě vyzývá členské státy, aby zajistily zohlednění potřeby instalovat zařízení pro dodávku elektřiny na letištích v souladu se směrnicí (EU) 2014/94 v jejich vnitrostátních politických rámcích;
27. připomíná obrovské rozdíly v tom, jak a kde se v EU měří a monitoruje znečištění vnějšího ovzduší; domnívá se, že se jedná o vážný problém, a vyzývá k zavedení jednotných kritérií pro měření znečištění ovzduší a pro umístění odběrných stanic;

vyjadřuje politování nad tím, že v některých případech jsou hodnoty kvality ovzduší nespolehlivé nebo je nelze získat kvůli chybějící síti senzorů; zdůrazňuje, že ve všech členských státech je třeba zavést přiměřené, harmonizované a standardizované metody a postupy hlášení a monitorování znečištění ovzduší, aby byla zaručena přesnost, nezkrivenost a srovnatelnost shromážděných údajů; vyzývá v tomto ohledu Komisi a členské státy, aby zlepšily monitorování a provádění směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší s cílem odstranit mezery v této oblasti; vybízí k dalšímu využívání a integraci družicových údajů ze služby monitorování atmosféry programu Copernicus, které by doplňovaly inovativní a škálovatelné monitorování kvality ovzduší prostřednictvím levných senzorů znečištění ovzduší a metod umělé inteligence, a k systematickému zavádění infrastruktury 5G a Gigabit podél městských a venkovských velkých dopravních koridorů a v blízkosti dopravních uzlů s cílem zlepšit hlášení a monitorování;

28. zdůrazňuje skutečnost, že organizace občanské společnosti, ekologičtí aktivisté a investigativní novináři, vzhledem k blízkosti a přímému přístupu k údajům v terénu, hrají zásadní roli při podpoře a kontrole provádění právních předpisů o kvalitě vnějšího ovzduší, a proto je třeba je plně zapojit do konzultačních postupů.

INFORMACE O PŘIJETÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	25.2.2021
Výsledek konečného hlasování	+: 29 -: 17 0: 3
Členové přítomní při konečném hlasování	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Giuseppe Ferrandino

17	-
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se

INFORMACE O PŘIJETÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

Datum přijetí	4.3.2021
Výsledek konečného hlasování	+: 43 -: 33 0: 3
Členové přítomní při konečném hlasování	Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Ryszard Antoni Legutko, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Dan-Ștefan Motreanu, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooker, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Sjøgaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	João Ferreira, Sven Giegold, Norbert Lins

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

43	+
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Stanislav Polčák, Michal Wiezik
Renew	Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Sogaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner
S&D	Nikos Androulakis, Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, João Ferreira, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis
Verts/ALE	Margrete Auken, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Sven Giegold, Pär Holmgren, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan

33	-
ECR	Pietro Fiocchi, Joanna Kopcińska, Ryszard Antoni Legutko, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Luisa Regimentí, Silvia Sardone
PPE	Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Norbert Lins, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Dan-Ștefan Motreanu, Ljudmila Novak, Jessica Polfjärd, Christine Schneider, Edina Tóth, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glück

3	0
ECR	Sergio Berlato
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé, Agnès Evren

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se