



Dokument zasedanja

A9-0037/2021

8.3.2021

POROČILO

o izvajanju direktiv o kakovosti zunanjega zraka: Direktiva 2004/107/ES in
Direktiva 2008/50/ES
(2020/2091(INI))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Javi López

VSEBINA

	Stran
OBRAZLOŽITEV – POVZETEK DEJSTEV IN UGOTOVITEV	3
PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA.....	8
MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM	29
INFORMACIJE O SPREJETJU V PRISTOJNEM ODBORU	36
POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU V PRISTOJNEM ODBORU.....	37

OBRAZLOŽITEV – POVZETEK DEJSTEV IN UGOTOVITEV

Uvod

Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije¹ je onesnaženost zraka eno največjih okoljskih tveganj za zdravje v Evropi. Vsako leto povzroči več kot 400.000 prezgodnjih smrti in neposredno negativno vpliva na okolje. V Evropi so najbolj škodljiva onesnaževala, ki ogrožajo zdravje ljudi, drobni delci (PM), dušikov dioksid (NO₂) in prizemni ozon (O₃)². V letu 2018 so po ocenah vpliva dolgoročne izpostavljenosti onesnaženosti zraka na zdravje v EU-28 PM_{2,5} povzročili približno 379.000 prezgodnjih smrti, od tega jih je NO₂ povzročil okoli 54.000, O₃ pa 19.400³.

Onesnaževala zraka so lahko človeškega, naravnega ali mešanega izvora, odvisno od vira. Med naravne vire sodijo vulkani, rastline, strele, tla, vetrna erozija in oceani. Emisije, ki jih ustvari človek s svojimi dejavnostmi, nastajajo v različnih gospodarskih sektorjih: delci nastajajo pri ogrevanju, v industriji in prometu; NO_x (dušikovi oksidi, med drugim dušikov monoksid (NO) in dušikov dioksid (NO₂)) nastajajo v prometu in pri proizvodnji energije; večina emisij žveplovih oksidov (SO_x) nastaja pri proizvodnji energije in v necestnem prometu; skoraj vse emisije amonijaka (NH₃) povzročata kmetijstvo; hlapne organske spojine (HOS) večinoma izvirajo iz barv in kemikalij, ki se uporabljajo pri proizvodnji in vzdrževanju; emisije ogljikovega monoksida (CO) nastajajo pri ogrevanju in v prometu; večina emisij metana (CH₄) pa nastane v kmetijstvu, sektorju odpadkov in energijskem sektorju⁴.

Vpliv onesnaženosti zraka na zdravje in ekosisteme

Glavni vzroki smrti zaradi onesnaženosti zraka so bolezni srca in ožilja ter možganska kap, ki jim sledijo bolezni pljuč in pljučni rak. Izpostavljenost onesnaženemu zraku lahko zmanjša delovanje pljuč, povzroči okužbe dihal in hujše oblike astme, povezujejo pa ga tudi s sladkorno boleznijo, debelostjo, sistemskimi vnetnimi boleznimi, Alzheimerjevo boleznijo in demenco⁵. Onesnaženost zraka tudi različno vpliva na različne skupine prebivalstva. Najbolj občutljive zanj so ranljive skupine, kot so otroci, nosečnice, starejši in osebe z že obstoječimi bolezenskimi stanji. Obstajajo tudi dokazi, da so ljudje iz nižjih socialno-ekonomskih slojev bolj izpostavljeni onesnaženosti zraka, saj pogosteje živijo v okoljih s slabšo kakovostjo zraka⁶.

Onesnažen zrak ima tudi uničujoče posledice za ekosisteme in biotsko raznovrstnost ter povzroča degradacijo okolja. Najbolj škodljiva onesnaževala zraka za ekosisteme so O₃, SO₂, NO_x in amonijak⁷. NO_x in amonijak povzročata evtrofikacijo, do katere prihaja zaradi prevelike količine hranil, ki lahko privede do sprememb biotske raznovrstnosti in pojava novih tujerodnih vrst. Po ocenah so bile v letu 2018 kritične obremenitve z evtrofikacijo dosežene v praktično

¹ *Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease* (Onesnaženost zunanjega zraka: svetovna ocena izpostavljenosti in breme bolezni), Svetovna zdravstvena organizacija, 2016.

² *Air quality in Europe - 2020, Report 9/20* (Kakovost zraka v Evropi – 2020, poročilo št. 9/20), Evropska agencija za okolje, 2020.

³ Prav tam

⁴ *EU policy on air quality: implementation of selected legislation* (Politika EU o kakovosti zraka: izvajanje izbrane zakonodaje), Služba Evropskega parlamenta za raziskave, 2021.

⁵ Evropska agencija za okolje, 2020.

⁶ Prav tam

⁷ Prav tam

vseh evropskih državah in v več kot 65 % evropskih ekosistemov⁸. NO_x in SO₂ povzročata zakisljevanje, torej spremenita pH vrednost vode in tal, ki zato postanejo škodljiva za živa bitja na kopnem in v vodi. Po ocenah za leto 2018 so bile kritične obremenitve z zakisljevanjem presežene v nekaj več kot 6 % evropskih ekosistemov⁹. O₃ škoduje kmetijskim rastlinam, gozdovom in rastlinam, saj zavira njihovo rast in vpliva na biotsko raznovrstnost¹⁰.

Več vrst onesnaževal zraka vpliva na podnebne spremembe, zato sta težavi tesno povezani. Nekatera med njimi, denimo O₃ in črni ogljik, sta tudi toplogredna plina, ki neposredno prispevata h globalnemu segrevanju. Druge sestavine (na primer nekateri drobnih delci) pa prispevajo k hlajenju. Ker imajo toplogredni plini in onesnaževala zraka pogosto isti vir emisij, bi lahko imelo omejevanje emisij enih ali drugih potencialne koristi tako za zmanjševanje onesnaženosti kot za ukrepanje proti podnebnim spremembam¹¹.

Skupni učinki onesnaženosti zraka, med drugim na zdravje, ekosisteme ter donose kmetijskih rastlin in gozdov, pomenijo znatne tržne in netržne stroške. Tržni stroški zajemajo produktivnost dela, večje izdatke za zdravje, izgubo donosa kmetijskih rastlin in gozdov ter posledice za turistični sektor. Med netržne stroške se uvrščajo tisti, ki so posledica večje smrtnosti in obolevnosti, slabše kakovosti zraka, vode in zdravja ekosistemov ter podnebnih sprememb¹².

Politike EU o kakovosti zraka

Unija si že desetletja prizadeva izboljšati kakovost zraka. Trenutno je njen osrednji strateški dokument o kakovosti zraka program Čisti zrak za Evropo, sprejet leta 2013. Za leto 2030 določa dva glavna cilja: zmanjšanje števila prezgodnjih smrti zaradi drobnih delcev in O₃ za 52 % in zmanjšanje deleža ekosistemov, ki presegajo mejne ravni evtrofikacije, na 35 %. Oba cilja naj bi dosegli s kombinacijo regulativnih in neregulativnih ukrepov. Evropski zeleni dogovor je nedavno potrdil zavezo Unije, da si bo prizadevala zmanjšati onesnaževanje zraka iz sektorjev z največjimi emisijami in da bo skušala rešiti medsebojno povezane izzive na področju onesnaženosti zraka, in sicer tako, da bo sprejela akcijski načrt za ničelno onesnaževanje, izboljšanje kakovosti zraka v EU pa bo eden njegovih glavnih ciljev.

Unija je vzpostavila okvir politik, da bi zagotovila dobro kakovost zraka za državljane, na njegovi podlagi pa so bili sprejeti specifični ukrepi, ki temeljijo na spodnjih treh stebrih.

- Prvega tvorita direktivi o kakovosti zunanjega zraka¹³. Njun glavni namen je opredeliti skupne metode za spremljanje in ocenjevanje kakovosti zraka, postaviti standarde, ki jih je treba doseči v EU, zagotoviti, da so informacije o kakovosti zraka na voljo javnosti, ter vzdrževati dobro kakovost zraka in jo izboljšati tam, kjer ni ustrezna¹⁴.

⁸ EPRS, 2021.

⁹ Prav tam

¹⁰ Prav tam

¹¹ Evropska agencija za okolje, 2020.

¹² EPRS, 2021.

¹³ Direktiva 2008/50/ES z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo in Direktiva 2004/107/ES z dne 15. decembra 2004 o arzeniu, kadmiju, živem srebru, niklju in policikličnih aromatskih ogljikovodikih v zunanjem zraku.

¹⁴ EPRS, 2021.

- Drugi steber je direktiva o nacionalnih zgornjih mejah emisij¹⁵, ki določa zmanjšanje nacionalnih emisij za glavna onesnaževala, in sicer SO₂, NO_x, HOS, NH₃ in PM_{2,5}.
- Tretji steber pa vključuje več zakonodajnih aktov EU, ki urejajo onesnaževanje zraka iz specifičnih virov v sektorjih, kot sta industrija in promet.

To poročilo se osredotoča predvsem na direktivi o kakovosti zunanjega zraka.

V obdobju od leta 2000 do leta 2018 so se emisije na splošno zmanjšale na podlagi politik EU, ki so privedle do večje ločitve emisij od gospodarske dejavnosti, kar je zaželeno tako zaradi okoljske koristi kot za povečanje produktivnosti. Vendar pa se kakovost zraka ni izboljšala v enaki meri. Še vedno močno ogroža zdravje ljudi in okolje, zato so potrebna dodatna prizadevanja, da bi poskrbeli tako za zdravje evropskih državljanov kot okolja¹⁶.

Izvajanje direktiv o kakovosti zunanjega zraka

Direktivi EU o kakovosti zunanjega zraka sta sicer uspešno določili skupne standarde EU za kakovost zraka in olajšali izmenjavo informacij o tem, ni pa jima uspelo zmanjšati onesnaženosti zraka in njenih škodljivih vplivov. Večina držav članic ne upošteva standardov kakovosti zraka in ni zadostno ukrepala, da bi čim bolj zmanjšala preseganje opredeljenih vrednosti.

Direktivi o kakovosti zunanjega zraka predstavljata tretjo generacijo politik EU o zraku od zgodnjih 80. let prejšnjega stoletja in sta podedovali 15 do 20 let stare standarde kakovosti zraka, ki so večinoma manj strogi od smernic Svetovne zdravstvene organizacije. Primer tega je PM_{2,5} – leta 2017 na primer je bilo 8 % urbanega prebivalstva v EU izpostavljenega ravnem, ki presegajo standarde EU o kakovosti zraka. Če za ta izračun uporabimo priporočila Svetovne zdravstvene organizacije, se delež izpostavljenega prebivalstva poveča celo na 77 %¹⁷. Poročevalec zato pozdravlja zavezo iz evropskega zelenega dogovora, da se opravi revizija standardov kakovosti zraka in da se ti standardi uskladijo s standardi Svetovne zdravstvene organizacije. Hkrati pa opozarja, da je treba ambicijo EU, da prevzame svetovni primat na področju podnebja, podkrepiti z ambicioznim načrtom in ukrepi za zmanjšanje onesnaženosti zraka, ki bodo določali visoke standarde za vsa onesnaževala zraka.

Krepitev mreže za spremljanje kakovosti zraka in obveščanja o tem

EU je vzpostavila mrežo za spremljanje kakovosti zraka z več kot 4.000 merilnimi postajami in 16.000 vzorčevalnimi mesti na podlagi meril, opredeljenih v direktivah o kakovosti zunanjega zraka¹⁸. Po drugi strani pa določbe, ki urejajo lokacije merilnih postaj, dopuščajo določeno mero manevrskega prostora, ki bi lahko vplival na meritve in ustreznost posredovanih podatkov. Poročevalec v zvezi s tem poziva Komisijo, naj prilagodi zahteve iz direktive in poskrbi, da se bo kakovost zraka v državah članicah merila na ustreznih lokacijah in pri virih emisij ter da bodo zbrani podatki vsebovali informacije o tem, kje so najvišje koncentracije onesnaževal zraka. Zato poziva Komisijo, naj pregleda in uvede nova obvezna pravila za

¹⁵ Direktiva (EU) 2016/2284 z dne 14. decembra 2016 o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka, spremembi Direktive 2003/35/ES in razveljavitvi Direktive 2001/81/ES.

¹⁶ Onesnaženost zraka: naše zdravje še vedno ni dovolj zaščiteno, Posebno poročilo št. 23/2018, Evropsko računsko sodišče, 2018.

¹⁷ *Executive Summary of the Fitness Check* (Povzetek preverjanja ustreznosti), Evropska komisija, 2019.

¹⁸ Prav tam

določanje lokacije merilnih postaj in vzorčevalnih mest.

Direktivi o kakovosti zunanjega zraka nista osredotočeni na to, da bi zmanjšali emisije tam, kjer ljudje najbolj trpijo zaradi onesnaženega zraka, ali tam, kjer so koncentracije najvišje. Poročevalec zato poziva k vključitvi novih kazalnikov in indeksov kakovosti zraka, kot so gostota prebivalstva okoli merilnih postaj in vzorčevalnih mest, ki bodo bolje odražali izpostavljenost ljudi onesnaženosti zraka.

Covid-19 in onesnaženost zraka

Pandemija covid-19 je dobro pokazala, da sta zdravje ljudi in zdravje ekosistemov neločljivo povezana. Ukrepi za nadzor pandemije, ki jih je uvedla večina držav EU, so privedli do znatnega upada emisij onesnaževal zraka, zlasti iz cestnega, letalskega in mednarodnega ladijskega prometa. Prav tako obstajajo dokazi, da lahko dolgoročna izpostavljenost onesnaženosti zraka poveča dovzetnost za okužbo s covidom-19¹⁹.

Poročevalec poudarja, da je treba pri oblikovanju novih politik uporabiti znanje o onesnaženosti zraka, pridobljeno med pandemijo covid-19, in boj proti onesnaževanju zraka umestiti v osrčje načrta EU za okrevanje, če želimo državljanom zagotoviti zdravje in večjo odpornost pred prihodnjimi nevarnostmi.

Strožje politike za glavne vire onesnaževanja

Onesnaževanje zraka je čezmejna težava, ki zadeva vse regije. Njegovi viri so zelo raznoliki, zato se je z njim treba spopasti celostno. Poročevalec meni, da bodo novi ukrepi zamen, če kakovost zraka ne bo ustrezno prednostno obravnavana in vključena v vsa zakonodaja, tudi v zakonodajo EU o preprečevanju emisij pri viru, torej na področju podnebja, energije, prometa, industrije, kmetijstva in odpadkov, obenem pa je treba poskrbeti za boljšo sinergijo med vsemi področji politike.

Ne le, da večina držav ne izpolnjuje standardov kakovosti zraka, temveč ne izpolnjujejo niti zavez glede zmanjšanja emisij, določenih v direktivah o nacionalnih zgornjih mejah emisij. Poročevalec poudarja, da so potrebni strogi ukrepi za glavne vire emisij in onesnaževala zraka, zlasti za promet (predvsem cestni, pomorski in letalski), industrijske obrate, kmetijstvo in proizvodnjo energije. Poziva pa tudi k pospešitvi zelenega prehoda na urbanih območjih, koreniti preobrazbi industrijskega sektorja in razvoju podeželskih območij v bolj trajnosten in odporen model.

Izboljšave načrtov za kakovost zraka in izvrševanje direktiv o kakovosti zunanjega zraka

Načrti za kakovost zraka so sicer osrednja zahteva direktiv o kakovosti zunanjega zraka, a kadar države članice ne izpolnjujejo standardov kakovosti zraka, pogosto ne prinašajo pričakovanih rezultatov. Poročevalec zato poziva Komisijo, naj sprejme ukrepe, s katerimi bo izboljšala pripravo in izvajanje načrtov za kakovost zraka, določila minimalne zahteve in delila primere dobre prakse. Poročevalec tudi meni, da bi morali direktivi o kakovosti zunanjega zraka od držav članic obvezno zahtevati, da Komisiji vsako leto poročajo o izvajanju načrtov za kakovost zraka.

¹⁹ Evropska agencija za okolje, 2020.

Od oktobra 2019 zoper 20 držav teče 32 postopkov za ugotavljanje kršitev²⁰. Poročevalec meni, da vztrajno nedoseganje standardov kakovosti zraka v državah članicah kaže, da se ne zavzemajo dovolj za učinkovitejše ukrepanje in da sedanji postopki izvrševanja niso dovolj učinkoviti, zato poziva k njihovi reviziji.

Spodbujanje ozaveščanja in dejavnosti državljanov

Eden od ciljev direktiv o kakovosti zunanjega zraka je zagotoviti, da so informacije o kakovosti zraka na voljo javnosti. V praksi se žal ugotavlja, da so informacije o morebitnih vplivih onesnaženosti zraka na zdravje, ki jih objavljajo države članice, redke, nejasne in jih je težko najti²¹. Poročevalec meni, da imata obveščena in ozaveščena javnosti odločilno vlogo pri zmanjševanju onesnaženosti zraka, saj lahko spremeni navade ljudi, ter spodbuja udeležbo javnosti pri izvajanju direktiv o kakovosti zunanjega zraka. Zato poziva k ukrepom, ki bodo olajšali obveščanje o kakovosti zraka, na primer s standardizirano klasifikacijo kakovosti zraka po vsej EU, ter k uvedbi kampanj ozaveščanja javnosti o onesnaževalih zraka in njihovih posledicah.

²⁰ Evropska komisija, 2019.

²¹ Evropsko računsko sodišče, 2018.

PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

o izvajanju direktiv o kakovosti zunanjega zraka: Direktiva 2004/107/ES in Direktiva 2008/50/ES (2020/2091(INI))

Evropski parlament,

- ob upoštevanju sporazuma, sprejetega na 21. konferenci pogodbenic Okvirne konvencije Organizacije združenih narodov o spremembi podnebja (COP21) 12. decembra 2015 v Parizu (Pariški sporazum),
- ob upoštevanju agende OZN za trajnostni razvoj do leta 2030 in ciljev trajnostnega razvoja OZN,
- ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti člena 191,
- ob upoštevanju Direktive 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo¹,
- ob upoštevanju Direktive 2004/107/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 15. decembra 2004 o arzeniu, kadmiju, živem srebru, niklju in policikličnih aromatskih ogljikovodikih v zunanjem zraku²,
- ob upoštevanju Direktive (EU) 2016/2284 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o zmanjšanju nacionalnih emisij nekaterih onesnaževal zraka, spremembi Direktive 2003/35/ES in razveljavitvi Direktive 2001/81/ES (direktiva o nacionalnih zgornjih mejah emisij)³,
- ob upoštevanju Izvedbenega sklepa Komisije 2011/850/EU z dne 12. decembra 2011 o določitvi pravil za direktivi 2004/107/ES in 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z vzajemno izmenjavo informacij in poročanjem o kakovosti zunanjega zraka⁴,
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (COM(2019)0640),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 17. maja 2018 z naslovom Evropa, ki varuje: Čist zrak za vse (COM(2018)0330),
- ob upoštevanju predloga Komisije z dne 4. marca 2020 za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi Uredbe (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (COM(2020)0080),

¹ UL L 152, 11.6.2008, str. 1.

² UL L 23, 26.1.2005, str. 3.

³ UL L 344, 17.12.2016, str. 1.

⁴ UL L 335, 17.12.2011, str. 86.

- ob upoštevanju preverjanja ustreznosti direktiv o kakovosti zunanjega zraka (2008/50/ES in 2004/107/ES), ki ga je Komisija izvedla 28. novembra 2019 (SWD(2019)0427),
- ob upoštevanju poročila Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu z dne 26. junija 2020 o napredku pri izvajanju Direktive (EU) 2016/2284 o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka (COM(2020)0266),
- ob upoštevanju poročila Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 8. januarja 2021 o drugih obetih za čist zrak (COM(2021)0003),
- ob upoštevanju načrta Komisije za začetno oceno učinka za revizijo direktiv o kakovosti zunanjega zraka,
- ob upoštevanju evropske politike o varnosti in zdravju pri delu, zlasti sporočila Komisije z dne 10. januarja 2017 o varnejšem in bolj zdravemu delu za vse - Posodobitev zakonodaje in politike EU za varnost in zdravje pri delu (COM(2017)0012) in Direktive 2004/37/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varovanju delavcev pred nevarnostmi zaradi izpostavljenosti rakotvornim ali mutagenim snovem pri delu⁵,
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 14. oktobra 2020 o strategiji EU za zmanjšanje emisij metana (COM(2020)0663),
- ob upoštevanju Direktive 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o industrijskih emisijah (celovito preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja)⁶,
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 14. oktobra 2020 o strategiji na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (COM(2020)0667) in resolucije Evropskega parlamenta z dne 10. julija 2020 o trajnostni strategiji za kemikalije⁷,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 13. marca 2019 o Evropi, ki varuje: čist zrak za vse⁸,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 28. novembra 2019 o izrednih podnebnih in okoljskih razmerah⁹, – ob upoštevanju predhodnega mnenja Odbora regij z dne 2. julija 2020 o prihodnosti politike EU za čist zrak v okviru cilja ničelne stopnje onesnaževanja¹⁰,
- ob upoštevanju posebnega poročila Evropskega računskega sodišča št. 23/2018 z dne 11. septembra 2018 o onesnaženosti zraka: naše zdravje še vedno ni dovolj zaščiteno,

⁵ UL L 158, 30.4.2004, str. 50.

⁶ UL L 334, 17.12.2010, str. 17.

⁷ Sprejeta besedila, P9_TA(2020)0201.

⁸ Sprejeta besedila, P8_TA(2019)0186.

⁹ Sprejeta besedila, P9_TA(2019)0078.

¹⁰ UL C 324, 1.10.2020, str. 35.

- ob upoštevanju poročila Evropske agencije za okolje št. 09/2020 z dne 23. novembra 2020 o kakovosti zraka v Evropi – poročilo za leto 2020,
 - ob upoštevanju evropske ocene izvajanja, ki jo je pripravil EPRS z dne 18. januarja 2021 o politiki EU o kakovosti zraka: izvajanje izbrane zakonodaje EU in njene priloge I z naslovom Kartiranje in ocena lokalnih politik o kakovosti zraka. Kaj se lahko na področju politike kakovosti zraka naučimo iz omejitve gibanja med pandemijo covid-19?,
 - ob upoštevanju študije z naslovom *Air Pollution and COVID-19* (Onesnaževanje zraka in covid-19), ki jo je januarja 2021 pripravil tematski sektor za gospodarsko in znanstveno politiko ter kakovost življenja,
 - ob upoštevanju študije z naslovom *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* (Mesta vzorčenja za kakovost zraka – Reprezentativnost in primerljivost meritev v skladu z Direktivo 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo), ki jo je za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane 8. marca 2019 pripravil tematski sektor za gospodarsko in znanstveno politiko ter kakovost življenja,
 - ob upoštevanju resolucije Svetovne zdravstvene organizacije z dne 26. maja 2015 z naslovom *Health and environment: addressing the health impact of air pollution* (Zdravje in okolje: obravnavanje vpliva onesnaženosti zraka na zdravje),
 - ob upoštevanju člena 54 Poslovnika ter člena 1(1)(e) sklepa konference predsednikov z dne 12. decembra 2002 o postopku pridobitve dovoljenja za pripravo samoiniciativnih poročil in priloge 3 k temu sklepu,
 - ob upoštevanju mnenja Odbora za promet in turizem,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane (A9-0037/2021),
- A. ker je čist zrak bistvenega pomena za zdravje in kakovost življenja ljudi kot tudi za okolje ter je bil v ciljih trajnostnega razvoja opredeljen kot svetovna prednostna naloga na področju zdravja;
- B. ker je onesnaženost zraka po naravi čezmejna in ker obstaja znatna izmenjava onesnaževal zraka med državami članicami, pa tudi med EU in tretjimi državami, kot je navedeno v poročilu Komisije o drugih obetih za čist zrak; ker so v številnih primerih škodljivi učinki slabe kakovosti zraka postali lokalna težava za države članice, ki ne morejo ukrepati v zvezi z viri emisij zunaj svojega ozemlja;
- C. ker je onesnaženost zraka največje okoljsko tveganje v Evropi¹¹, ki neenakomerno prizadene vse regije, socialno-ekonomske in starostne skupine in glede na najnovejše ocene Evropske agencije za okolje o zdravstvenih posledicah, ki jih je mogoče pripisati

¹¹ *Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease* (Onesnaženost zunanjega zraka: svetovna ocena izpostavljenosti in breme bolezni), Svetovna zdravstvena organizacija, Ženeva, 2016.

izpostavljenosti onesnaženemu zraku, povzroči skoraj 400.000 prezgodnjih smrti vsako leto; ker je bilo leta 2018 dolgotrajni izpostavljenosti koncentracijam drobnih delcev 2,5 (PM_{2,5}) pripisanih okoli 397.000 prezgodnjih smrti v EU-28; ker naj bi v EU v letu 2018 izpostavljenosti koncentracijam NO₂ povzročila približno 54.000 prezgodnjih smrti, izpostavljenost koncentracijam O₃ pa približno 19.400 prezgodnjih smrti¹²;

- D. ker je onesnaženost zraka povezana z boleznimi dihal ter srca in ožilja, možgansko kapjo in rakom, nedavne študije pa jo povezujejo tudi s škodljivimi vplivi na plodnost, nosečnost in novorojenčke, pa tudi z demenco¹³, strukturnimi spremembami v možganih otrok, Alzheimerjevo boleznijo, sistemskim vnetjem in kognitivno okvaro¹⁴ ter smrtnostjo zaradi sladkorne bolezni¹⁵; ker se je skupno število prezgodnjih smrti zaradi onesnaženosti zraka od leta 1990 zmanjšalo za več kot 50 %¹⁶;
- E. ker dokazi kažejo, da lahko izpostavljenost onesnaženosti zraka vpliva na zdravstvene posledice ljudi, zbolelimi zaradi covid-19, predvsem zaradi poškodb dihalnega in imunskega sistema in izražanja beljakovin, ki virusu omogočijo vstop v celice¹⁷;
- F. ker naj bi se v skladu s poročilom Komisije o drugih obetih za čist zrak število prezgodnjih smrti zaradi onesnaženega zraka do leta 2030 verjetno zmanjšalo za približno 55 % v primerjavi z letom 2005, če bodo države članice izvajale vse ukrepe, določene v okviru veljavne zakonodaje EU, ki ureja vire onesnaževanja zraka;
- G. ker so onesnaženosti zraka najbolj izpostavljeni prebivalci mest in ker na splošno samo vsak deseti človek živi v mestu, ki izpolnjuje smernice Svetovne zdravstvene organizacije o kakovosti zraka¹⁸; ker danes na mestnih in primestnih območjih živi 75 % prebivalstva EU¹⁹;
- H. ker je 98 % prebivalcev v mestih EU izpostavljenih ravnem ozona, ki so višje od smernic Svetovne zdravstvene organizacije; ker je 77 % prebivalcev EU-28 izpostavljenih ravnem PM_{2,5}, ki so višje od smernic Svetovne zdravstvene

¹² poročilo Evropske agencije za okolje št. 09/2020 z dne 23. novembra 2020 *Air Quality in Europe – 2020 report* (Kakovost zraka v Evropi – poročilo za leto 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*, *The Lancet*, zvezek 389, št. 10070, Elsevier Ltd., 2017, str. 718–726.

¹⁴ Guxens, M. et al.: *Air Pollution Exposure During Fetal Life, Brain Morphology, and Cognitive Function in School-Age Children*, *Biological Psychiatry*, zvezek 84, št. 4, Elsevier Inc., 2018, str. 295–303.

¹⁵ Lim, C. C. et al.: *Association between long-term exposure to ambient air pollution and diabetes mortality*, *US Environmental Research*, zvezek 165, Elsevier Inc., 2018, str. 330–336.

¹⁶ *Air pollution: how it affects our health* (Onesnaženost zraka: kako vpliva na naše zdravje), Evropska agencija za okolje, København, 2020, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/health-impacts-of-air-pollution>

¹⁷ Študija z naslovom *Air Pollution and COVID-19* (Onesnaženost zraka in covid-19), ki jo je januarja 2021 pripravil tematski sektor Evropskega parlamenta za gospodarsko in znanstveno politiko ter kakovost življenja. Tudi z elementi onesnaženosti zraka na podeželju, onesnaženosti zraka v zaprtih prostorih, vidiki ranljivosti in odpornosti naše družbe proti boleznim dihal in družbenim neenakostim, ki so posledica onesnaženosti zraka.

¹⁸ *Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease* (Onesnaženost zunanlega zraka: svetovna ocena izpostavljenosti in breme bolezni), Svetovna zdravstvena organizacija, Ženeva, 2016.

¹⁹ *Eurostat statistical book* (dokument Eurostata s statističnimi podatki) z dne 7. septembra 2016 z naslovom *Urban Europe – Statistics on cities, towns and suburbs* (Urbana Evropa – Statistika o mestih in predmestjih).

organizacije²⁰;

- I. ker je bila v reviji *Lancet Planetary Health* 19. januarja 2021 objavljena študija o oceni vpliva onesnaženosti zraka na smrtnost v skoraj tisoč mestih v Evropi²¹; ker je pokazala da se deset mest z najnižjo smrtnostjo zaradi onesnaženosti z NO₂ in PM_{2,5} nahaja pretežno v severni Evropi; ker se izzivi v zvezi s kakovostjo zraka med posameznimi območji zelo razlikujejo in ker glavni vzroki težav segajo od sistemov ogrevanja do prometa; ker se kakovost zraka kljub gospodarski rasti v primerjavi z letom 1990 na splošno izboljšuje;
- J. ker ima onesnaženost zraka hude gospodarske posledice in posledice za človeško življenje, kot so skrajševanje pričakovane življenjske dobe, višji zdravstveni stroški, zmanjševanje produktivnosti dela, degradacija ekosistemov, izguba biotske raznovrstnosti in podnebne spremembe; ker stroški onesnaženosti zraka za družbo, zdravje in gospodarske dejavnosti v Evropi na leto skupaj znašajo med 330 in 940 milijard EUR in ker stroški vseh ukrepov za izboljšanje kakovosti zraka na leto znašajo 70 do 80 milijard EUR²²; ker stroški neukrepanja, tudi s škodljivimi vplivi onesnaženosti zraka na zdravje državljanov, gospodarstvo in družbo, daleč presegajo stroške ukrepanja, čeprav vključuje različne ukrepe politike; ker bi lahko celovito izvajanje obstoječe zakonodaje EU za čist zrak glede na ocene Komisije do leta 2030 zagotovilo neto koristi v višini do 42 milijard EUR na leto, zlasti zaradi nižje smrtnosti in stopnje obolenosti²³;
- K. ker je bilo v EU v obdobju med 1990 in 2018 zabeleženo zmanjšanje emisij vseh onesnaževal zraka; ker je bilo največje zmanjšanje zabeleženo pri žveplovih oksidih (SO_x), in sicer za 90 %, medtem ko so se nemetanske hlapne organske spojine (NMHOS) zmanjšale za približno 60 %, dušikovi oksidi (NO_x) pa za 55 %; ker so se emisije drobnih delcev (PM_{2,5}) od leta 1990 zmanjšale za skoraj polovico, emisije amonijaka (NH₃) pa za približno četrtno²⁴; ker emisije NH₃ od leta 2010 stagnirajo;
- L. ker bi moralo glede na zadnje razpoložljive podatke iz leta 2018 deset držav članic zmanjšati svoje emisije amonijaka za do 10 % v manj kot dveh letih, šest oziroma pet držav članic pa bi moralo zmanjšati svoje emisije delcev PM_{2,5} in emisij NO_x do 30 % ali več, da bi dosegle najvišje vrednosti za leto 2021, kot so določene v direktivi o

²⁰ Poročilo Evropske agencije za okolje št. 09/2020 z dne 23. novembra 2020 z naslovom *Air Quality in Europe – 2020 report* (Kakovost zraka v Evropi – poročilo za leto 2020).

²¹ Khomenko, S. et al.: *Premature mortality due to air pollution in European cities: a health impact assessment*, *The Lancet Planetary Health*, Elsevier Inc., 2021.

²² Evropska ocena izvajanja, ki jo je pripravil EPRS z dne 18. januarja 2021 z naslovom *EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation* (Politika EU o kakovosti zraka: izvajanje izbrane zakonodaje EU), str. 26.

²³ Amann, 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 (Final Report) (Podpora oblikovanju drugih obetov za čist zrak, posebna pogodba 6 na podlagi okvirne pogodbe ENV.C.3/FRA/2017/0012 (končno poročilo))*, Evropska komisija, Bruselj, 2020.

²⁴ *Air pollution statistics – emission inventories* (Statistični podatki o onesnaženosti zraka – popis emisij), Eurostat, Luksemburg, 2020, www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_pollution_statistics_-_emission_inventories&oldid=403107.

nacionalnih zgornjih mejah emisij²⁵;

- M. ker onesnaženost zraka vodi do degradacije okolja in zelo negativno vpliva na naravne ekosisteme in biotsko raznovrstnost, vključno z evtrofikacijo, zakisljevanjem in poškodbami vegetacije zaradi prizemnega ozona, kakovostjo vode in tal ter ekosistemskimi storitvami, ki jih podpirajo, pa tudi na podnebje ter lahko poškoduje grajeno okolje in kulturno dediščino; ker so O₃, NH₃ in NO_x onesnaževala zraka, ki trenutno najbolj škodijo ekosistemom; ker sta zaradi onesnaženosti zraka evtrofikaciji trenutno izpostavljeni približno dve tretjini ekosistemov v EU;
- N. ker lahko nalaganje dušikovih spojin, ki se v zrak izpuščajo v obliki NO_x in NH₃, povzroči evtrofikacijo, tj. presežek hranilnih snovi; ker žveplove in dušikove spojine povzročajo zakisljevanje; ker lahko evtrofikacija in zakisljevanje vplivata na kopenske in vodne ekosisteme ter lahko privedeta do sprememb biotske raznovrstnosti in pojava novih tujerodnih vrst; ker lahko zakisljevanje privede tudi do povečane mobilizacije strupenih kovin v vodi ali tleh, s čimer se poveča tveganje njihovega vnosa v prehransko verigo;
- O. ker visoke ravni O₃ poškodujejo rastlinske celice ter ovirajo razmnoževanje in rast rastlin, zaradi česar se zmanjšujejo donosi pridelka, rast gozdov in biotska raznovrstnost; ker se zaradi spreminjajočih se podnebnih razmer ter povečanja emisij ogljikovega dioksida (CO₂) in drugih onesnaževal, kot je reaktivni dušik, spreminja odziv vegetacije na O₃; ker ti modifikatorji vplivajo na količino O₃, ki ga sprejmejo listi, zato se spremenijo obseg učinkov na rast rastlin, donos pridelka in ekosistemske storitve²⁶;
- P. ker imajo lahko strupena kovinska onesnaževala, kot so svinec (Pb), živo srebro (Hg) in kadmij (Cd), škodljive učinke tako na ljudi kot na rastline in živali in ker prispevajo k nalaganju in kopičenju strupenih kovin v tleh, usedlinah in organizmih, tudi če je njihova koncentracija v ozračju majhna; ker se strupene kovine in obstojna organska onesnaževala poleg tega, da so strupeni za okolje, običajno kopičijo v živalih in rastlinah (bioakumulacija) ter prehranjevalnih verigah (biomagnifikacija), kar pomeni, da se njihove koncentracije v tkivih organizmov na višjih ravneh prehranske verige večajo;
- Q. ker se je raven vseh onesnaževal zraka v cestnem prometu znatno znižala, čeprav sta se potniški in tovorni promet v primerjavi z letom 1990 povečala; ker cestni promet še vedno največ prispeva k emisijam dušikovih oksidov (39 % vseh emisij NO_x v EU) in je drugi največji povzročitelj emisij črnega ogljika (26 %) in svinca (16 %) v EU; ker je glavni vir onesnaženosti zraka na mestnih območjih, in sicer zaradi emisij iz vozil (emisije izpušnih plinov v prometu) ter zaradi obrabe zavor in pnevmatik (emisije v prometu, ki ne vključujejo izpušnih plinov); ker so dizelska vozila odgovorna za približno 75 % vseh stroškov onesnaženosti zraka, povezanih s cestnim prometom v

²⁵ Poročilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 8. januarja 2021 o drugih obeh za čist zrak (COM(2021)0003).

²⁶ Regionalni urad Svetovne zdravstvene organizacije za Evropo v Københavnu: *Air Quality Guidelines for Europe, European Series* (Smernice za kakovost zraka za Evropo, evropska serija), zvezek 2, Svetovna zdravstvena organizacija, Ženeva, 2000.

Evropi²⁷;

- R. ker je kmetijstvo tretji največji vir primarnih emisij PM₁₀ v EU, kot je poudarila Evropska agencija za okolje; ker emisije NH₃ iz kmetijstva vsako pomlad prispevajo svoje k obdobjem visoke koncentracije delcev v Evropi, pa tudi h kratkoročnim in dolgoročnim negativnim učinkom na zdravje²⁸; ker so emisije metana iz kmetijstva pomembna predstopnja prizemnega ozona, ki je škodljiv za človekovo zdravje;
- S. ker sektor za proizvodnjo in distribucijo energije povzroča več kot polovico emisij SO_x²⁹ in petino emisij NO_x³⁰ v 33 državah članicah Evropske agencije za okolje;
- T. ker termoelektrarne na premog in lignit veliko prispevajo k emisijam živega srebra v EU in ker 62 % emisij živega srebra iz industrije EU povzročajo termoelektrarne na premog³¹; ker je živo srebro nevaren nevrotoksin, ki škodi živčnemu sistemu tudi pri razmeroma nizki izpostavljenosti;
- U. ker so leta 2005 v morjih okoli Evrope (Baltsko in Severno morje, severovzhodni del Atlantskega oceana, Sredozemsko in Črno morje) emisije žveplovega dioksida (SO₂) iz mednarodnega ladijskega prometa po ocenah znašale 1,7 milijona ton na leto, emisije NO₂ 2,8 milijona ton, emisije PM_{2,5} pa 195.000 ton³²; ker je bilo v znanstveni študiji, ki jo je naročila Komisija, ugotovljeno, da bodo morske emisije NO_x brez ukrepanja v enem desetletju verjetno na ravni emisij NO_x s kopnega³³;
- V. ker je okvir politik EU o kakovosti zunanega zraka sicer dobro strukturiran, zakonodaja EU o kakovosti notranjega zraka pa je razdrobljena; ker je morda potreben celovitejši pristop politike EU k onesnaženosti zraka, ki bo zagotovil, da bo zakonodaja o kakovosti zunanega zraka, varnosti in zdravju pri delu, kemikalijah in stavbah popolnoma skladna in se vzajemno krepila, zlasti da se zagotovi varnost delavcev in širše javnosti pred nevarnimi snovmi v potrošniških proizvodih;
- W. ker je bilo 13 od 18 tekočih postopkov za ugotavljanje kršitev proti 18 državam članicam sproženih zaradi emisij PM₁₀, ki presegajo mejne vrednosti EU, 11 zaradi

²⁷ Poročilo Evropske agencije za okolje št. 09/2020 z dne 23. novembra 2020 z naslovom *Air Quality in Europe – 2020 report* (Kakovost zraka v Evropi – poročilo za leto 2020).

²⁸ Ocena kazalnikov Evropske agencije za okolje z dne 23. februarja 2018 z naslovom *Emissions of primary PM_{2,5} and PM₁₀ particulate matter* (Emisije primarnih delcev PM_{2,5} in delcev PM₁₀).

²⁹ Prikaz podatkov Evropske agencije za okolje z dne 18. junija 2015 z naslovom *Sector share of sulphur oxides emissions* (Delež emisij žveplovih oksidov po sektorjih): https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-sulphur-oxides-emissions#tab-chart_1

³⁰ Prikaz podatkov Evropske agencije za okolje z dne 18. junija 2015 z naslovom *Sector share of nitrogen oxides emissions* (Delež emisij dušikovih oksidov po sektorjih): https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-nitrogen-oxides-emissions#tab-chart_1

³¹ Poročilo Evropske agencije za okolje z dne 19. septembra 2018 z naslovom *Mercury in Europe's environment. A priority for European and global action*. (Merkur v evropskem okolju. Prednostna naloga za ukrepanje na evropski in svetovni ravni.)

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*, Flemish Institute for Technological Research 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*, International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg, 2018.

emisij NO₂ in ena zaradi emisij SO₂, medtem ko je zaradi neizvajanja zahtev za spremljanje sproženih šest dodatnih postopkov za ugotavljanje kršitev; ker bi morali mejne vrednosti za PM₁₀ in SO₂ dosežati od leta 2005;

- X. ker je za leto 2019 17 držav članic poročalo o preseganju standardov kakovosti zraka EU za NO₂, 14 držav članic o preseganju za PM₁₀, štiri o preseganju za PM_{2,5} in ena za SO₂;
- Y. ker trenutne razmere zahtevajo, da se zagotavlja več podpore državam (tehnološke, logistične in finančne podpore ter smernic) za izboljšanje izvajanja obstoječe zakonodaje;
- Z. ker je okrajno sodišče nedavno odločilo, da ima vlada regije Bruselj, kjer imajo sedež evropske institucije, zakonsko obveznost, da na najprometnejših cestah, kot je Rue de la Loi, v šestih mesecih namesti sisteme za merjenje kakovosti zraka, ki morajo meriti koncentracije NO₂, grobih delcev (PM₁₀) in drobnih delcev (PM_{2,5});
- AA. ker večina prebivalstva EU meni, da so javni ukrepi za spodbujanje dobre kakovosti zraka nezadostni, in ker jih več kot 70 % odstotkov pričakuje, da bo EU predlagala dodatne ukrepe³⁴; ker je izboljšanje kakovosti zraka povezano tudi s spreminjanjem miselnosti družbe, česar ni lahko doseči z zakonskimi spremembami, temveč predvsem s kampanjami ozaveščanja o prednostih politik za čist zrak;

Delno učinkovito orodje, ki ga je treba izboljšati

1. priznava, da so trije stebri politike EU za čist zrak uspešno prispevali k zmanjšanju emisij in koncentracij večine onesnaževal zraka v Evropi; poudarja, da so bili z direktivama EU o kakovosti zunanjega zraka sicer uspešno določeni skupni standardi EU za kakovost zraka in da omogočata izmenjevanje informacij o kakovosti zraka, da pa sta bili pri zmanjševanju onesnaženja zraka in zamejitvi njegovih škodljivih vplivov na zdravje, kakovost življenja in okolje le delno učinkoviti; opozarja, da veliko držav članic tudi po tem, ko je Komisija sprožila postopke za ugotavljanje kršitev, in po izdaji sodnih odločb, ki zahtevajo skladnost z direktivama o kakovosti zunanjega zraka, veljavnih standardov kakovosti zraka še vedno ne spoštuje v celoti in ni zadostno ukrepalo za izboljšanje kakovosti zraka in za to, da bi določene vrednosti čim manj presegale;
2. poudarja, da se je na večini evropskega ozemlja povečalo število bolezni, povezanih z onesnaženostjo zraka, kot so astma, nevrotoksične bolezni in bolezni, ki jih povzročajo endokrini motilci, zato je upravičeno, da se evropska zakonodaja v zvezi s tem v celoti izvaja, hkrati pa tudi, da Komisija hitro in učinkovito sproži postopke za ugotavljanje kršitev, če države članice zakonodaje ne spoštujejo;
3. se zaveda, da onesnaženost zraka ne pozna meja ter da prihaja do znatne izmenjave onesnaževal zraka med državami članicami, pa tudi med državami EU in tretjimi državami, kot je izpostavljeno v poročilu o drugih obetih za čist zrak; poudarja, da

³⁴ Preverjanje ustreznosti evropskih direktiv o kakovosti zunanjega zraka (2008/50/ES in 2004/107/ES), ki ga je Komisija izvedla 28. novembra 2019 (SWD(2019)0427).

države članice ne morejo ukrepati v zvezi z viri emisij, ki so zunaj njihovega ozemlja; spodbuja Komisijo, naj za celostno in celovito oblikovanje nove politike o kakovosti zraka upošteva kompleksno naravo onesnaženosti zraka (npr. nastajanje sekundarnih delcev, prenašanje onesnaženosti zraka na svetovni ravni in na ravni EU);

4. ugotavlja, da direktivi o kakovosti zunanjega zraka temeljita na 15 do 20 let starih standardih in da so nekateri od njih veliko nižji od veljavnih smernic Svetovne zdravstvene organizacije ter ocenjenih referenčnih ravni na podlagi presežka tveganja za nastanek raka v življenjskem obdobju in ravni, predlaganih na podlagi najnovejših znanstvenih ugotovitev o vplivu na zdravje ljudi in okolje; pozdravlja, da je bila v evropskem zelenem dogovoru dana zaveza, da bodo standardi kakovosti zraka pregledani, in poziva Komisijo, naj po celoviti oceni učinka na zdravstvene, okoljske, družbene in gospodarske vidike vrednosti PM_{10} , $PM_{2,5}$, SO_2 in O_3 z zakonodajnimi spremembami direktiv o kakovosti zunanjega zraka uskladi s smernicami Svetovne zdravstvene organizacije, vrednosti benzena (C_6H_6) in benzo(a)pirena (BaP) pa z njenimi referenčnimi ravnmi; vztrajno poudarja, da se smernice Svetovne zdravstvene organizacije trenutno pregledujejo in bodo kmalu objavljene; poudarja, da je treba standarde EU za kakovost zraka takoj, ko bodo na voljo nove smernice Svetovne zdravstvene organizacije, posodobiti in vključiti obveznost, da se morajo standardi v skladu z najnovejšimi znanstvenimi in tehničnimi ugotovitvami redno pregledovati, da bodo usklajeni s smernicami Svetovne zdravstvene organizacije, ki se prav tako redno posodobljajo; poziva Komisijo, naj upošteva tudi najnovejše kritične obremenitve za varstvo ekosistemov, ki so določene v Konvenciji o onesnaževanju zraka na velike razdalje preko meja;
5. poudarja, da je po podatkih, ki jih je zbrala Evropska agencija za okolje, večina prebivalcev mest v evropskih državah, ki so jih spremljali med letoma 2000 in 2015, kljub zmanjšanju emisij PM_{10} izpostavljena koncentracijam, ki presegajo letne vrednosti, priporočene v smernicah Svetovne zdravstvene organizacije; poziva Komisijo, naj predlaga zakonodajo za področja, na katerih obstajajo pravne vrzeli, hkrati pa preuči tudi dodatne koristi, ki bi jih imela za druge razsežnosti onesnaženosti, na primer s hrupom; poziva Komisijo, naj preuči posledice onesnaževanja zraka v zaprtih prostorih in kako bi lahko z zakonodajo odpravila vse relevantne vire onesnaževanja zraka v zaprtih prostorih;
6. priporoča, da pregledani standardi kakovosti zraka in zahteve za spremljanje na podlagi preučitve najnovejših znanstvenih ugotovitev po potrebi zajemajo tudi druga onesnaževala, ki zakonsko niso urejena in dokazano negativno vplivajo na zdravje in okolje v EU, kot so ultrafini delci, črni ogljik, živo srebro in amonijak; poudarja, da je želja EU, da bi imela vodilno vlogo pri prehodu na zdrav planet, in želi spomniti, da mora, če želi prevzeti vodilno vlogo v svetovnem merilu, biti za zgled in med drugim sprejeti in izvajati ambiciozne standarde kakovosti za vsa onesnaževala zraka;
7. ugotavlja, da je velika večina postopkov za ugotavljanje kršitev, ki jih je Komisija sprožila doslej, povezanih s preseganjem mejnih vrednosti, kar kaže, da so te najlažje izvršljiv element direktive o kakovosti zunanjega zraka; poziva Komisijo, naj predlaga, naj se sedanje ciljne vrednosti (za O_3 , As, Cd, Ni in BaP) nadomestijo z mejnimi vrednostmi; poudarja, da letni standardi omogočajo, da se nenadna povečanja koncentracij onesnaževal spregledajo, zlasti v primeru $PM_{2,5}$;

8. poziva Komisijo, naj pripravi nadzorni seznam snovi ali spojin, ki iz zdravstvenih razlogov vzbujajo zaskrbljenost javnosti ali znanosti, kot je na primer mikroplastika, da bo mogoče slediti novim ugotovitvam o vplivu teh vse bolj aktualnih spojin in snovi na zdravje ljudi in da bi lahko pri njihovem spremljanju ukrepali na najustreznejši način in z najustreznejšo metodologijo;

Merjenje onesnaženosti zraka

9. poudarja, da je treba poskrbeti, da bodo države članice kakovost zraka merile na ustreznih lokacijah in pri virih emisij, da stopnja onesnaženosti zraka ne bo podcenjena ali precenjena in da bodo rezultati reprezentativni; poziva države članice, naj izboljšajo svoje mreže za spremljanje kakovosti zraka, v okviru teh mrež podajo več informacij o stopnji onesnaženosti, ki obstaja na njihovem ozemlju, in ocenijo raven kakovosti svoje mreže za spremljanje, da bodo lahko prepoznale in obravnavale kronično in občasno onesnaženost zraka; poziva Komisijo, naj v zvezi s tem izvršuje obveznosti iz direktive ter zagotovi, da so vzorčevalna mesta za vsako posamezno območje primerljiva in reprezentativna, tudi tako, da državam članicam pomaga pri vzpostavitvi kombiniranega sistema stalnih mest spremljanja in modeliranja, ki se lahko dopolni s pasivnimi vzorčevalnimi mesti, da se zagotovijo reprezentativni rezultati in preprečijo sistemske pomanjkljivosti, pa tudi tako, da se usposobijo in zaposlijo strokovnjaki ter zagotovi večja točnost pri inšpekcijskih pregledih, kontrolah in spremljanju in da se vzpostavi platforma za izmenjavo primerov dobre prakse; poudarja, da je treba ves čas usposabljanje nove strokovnjake, med drugim s prekvalifikacijo oseb, ki so delale na drugih področjih in želijo postati dejavne na tem področju, ter brezposelne mlade; poudarja, da lahko zaradi tega, ker imajo države članice možnost, da izberejo mesta spremljanja, s katerih sporočajo podatke Evropski agenciji za okolje, pride do podcenjevanja koncentracij onesnaževal zraka;
10. je seznanjen, da so države članice na podlagi meril iz direktiv o kakovosti zunanjega zraka postavile mrežo za spremljanje kakovosti zraka z več kot 4000 merilnimi postajami in 16.000 vzorčevalnimi mesti; poudarja, da določbe o lokaciji postaj vsebujejo več meril in omogočajo tudi nekaj prožnosti, kar otežuje preverjanje, tako da se pogosto zgodi, da mreže za spremljanje kakovosti zraka v mestih ne zagotavljajo podatkov o lokacijah, kjer se pojavljajo najvišje koncentracije onesnaževal zraka, zaradi česar utegne biti preseganje mejnih vrednosti spregledano; poziva Komisijo, naj z izvedbenim aktom v skladu s členom 28 Direktive 2008/50/ES državam članicam takoj zagotovi smernice o tem, kako naj vzpostavijo svoje mreže za spremljanje kakovosti zraka; poziva Komisijo, naj s predlogoma revidiranih direktiv o kakovosti zunanjega zraka pregleda pravila o lokaciji merilnih postaj in vzorčevalnih mest ter v zvezi s tem uvede nove zavezujoče določbe, na primer tako, da po potrebi zahteva bodisi vzpostavitev dodatnih merilnih mest za boljše merjenje onesnaženosti zraka bodisi določi minimalno število merilnih postaj na vir emisij (promet, industrija, kmetijstvo ali gospodinjstva);
11. meni, da mora biti učinkovitejša mreža za spremljanje kakovosti zraka sposobna meriti tudi vpliv glavnih virov onesnaževanja na standarde kakovosti zraka v bližnjih vaseh in zaščitenih ekosistemih ter zagotoviti več informacij o onesnaževalih, ki se ocenjujejo;
12. predlaga, da se uvede kombinacija stalnih mest spremljanja in modeliranja, ki se lahko

dopolni s pasivnimi vzorčevalnimi mesti, saj je s stalnimi mesti spremljanja težko zajeti veliko raznolikost onesnaževal zraka; poudarja, da je mogoče vzorčenje dopolniti z modeliranjem kakovosti zraka; zato poudarja, da bi bilo treba v direktivi o kakovosti zunanjega zraka v postopek ocenjevanja kakovosti zraka jasneje vključiti modeliranje kakovosti zraka (z ustrezno geografsko porazdelitvijo); poudarja, kako pomembni so podatki v realnem času za kakovost zraka; poudarja, da bi morala Komisija vedno upoštevati najnovejše tehnične merilne sisteme, norme in standarde;

13. čeprav direktivi o kakovosti zunanjega zraka vključujeta nekaj določb o zmanjšanju emisij tam, kjer ljudje najbolj trpijo zaradi onesnaženega zraka, oziroma tam, kjer so koncentracije najvišje, poudarja, da so potrebne nadaljnje smernice Komisije o umestitvi vzorčevalnih mest na makroravni, da bi okrepili izvajanje teh določb; poudarja, da so manj premožne socialno-ekonomske skupine bolj izpostavljene onesnaženemu zraku, saj pogosteje živijo blizu virov velikega onesnaževanja, tako zunanjega zraka, na primer na bolj prometnih in industrijskih območjih, kot tudi v zaprtih prostorih, na primer zaradi ogrevanja bivališča z neakovostnim kurivom; glede tega poudarja, da je treba v zakonodaji EU ustrezno in bolj upoštevati izpostavljenost ljudi onesnaženemu zraku, in poziva Komisijo, naj v indekse kakovosti zraka vključi nove kazalnike, na primer gostoto prebivalstva okoli merilnih postaj in vzorčevalnih mest, da se oblikujejo merila za izpostavljenost splošnega prebivalstva in določbe o reprezentativnosti mest spremljanja, ter naj zagotovi izmenjavo obstoječih primerov dobre prakse na tem področju, kot je vzpostavitev prednostnih območij za izboljšanje kakovosti zraka; vendar poudarja, da ta nova merila ne smejo nadomestiti mejnih vrednosti, temveč naj jih le dopolnjujejo, saj so se mejne vrednosti doslej izkazale za najlažje izvršljive standarde, ter da morajo po vsej EU veljati enaki standardi kakovosti zraka;

Izkušnje, pridobljene med pandemijo covid-19

14. poudarja, da je pandemija dobro pokazala, da sta zdravje ljudi in zdravje ekosistema neločljivo povezana; poudarja, da je treba pri oblikovanju novih politik uporabiti znanje o onesnaženosti zraka, pridobljeno med pandemijo covid-19;
15. ugotavlja, da so se zaradi ukrepov omejitve gibanja za obvladovanje širjenja pandemije začasno močno zmanjšali promet in industrijske dejavnosti, posledično so se ravni emisij in onesnaženosti zraka zmanjšale kot nikoli prej v zgodovini, koncentracije onesnaževal pa so padle daleč pod zakonsko določene meje in priporočila Svetovne zdravstvene organizacije, kar nedvoumno potrjuje, da človekove dejavnosti vplivajo na okolje; predlaga, naj se vsi ukrepi analizirajo, da bi razumeli njihov vpliv; z obžalovanjem ugotavlja, da lahko stalna, dolgotrajna izpostavljenost onesnaženemu zraku poveča negativni vpliv boleznih dihal, kot je covid-19; je zaskrbljen zaradi tveganja, da se bo onesnaženost vrnila na prejšnje ravni ali celo poskočila na še višje ravni, in svari pred tem, da bi se sprejetje lokalnih ukrepov za zmanjšanje onesnaženosti zraka odložilo ali preklicalo; poudarja, da bi znatno zmanjšanje onesnaženosti zraka dolgoročno zelo koristilo zdravju ljudi, pa tudi kmetijstvu in naravnim ekosistemom; zato poudarja, da mora biti boj proti onesnaževanju zraka v osrčju načrta EU za okrevanje ter da so obvezne zahteve EU glede kakovosti zraka in njihovo učinkovito izvajanje ključnega pomena za zagotavljanje zdravja državljanov in izboljšanje njihove odpornosti na prihodnje nevarnosti za zdravje; poziva države

članice, naj bodo pri svojih politikah za čist zrak bolj ambiciozne, med drugim s ciljno usmerjeno uporabo sredstev iz mehanizma EU za okrevanje in odpornost;

16. ugotavlja, da je pandemija covid-19 pokazala, da so zmanjšanje motornega prometa in spremembe v vzorcih mobilnosti učinkovito orodje za zmanjšanje onesnaženosti zraka v mestih; zato meni, da bi bilo treba spodbujati dobre prakse, kot so nakupovanje v lokalnih trgovinah, prostovoljno delo na daljavo, elektronska uprava ali prožno razporejanje delovnega časa;

Spodbujanje uspešnih lokalnih politik za kakovost zraka

17. opozarja, da je mogoče jasne trende zmanjševanja onesnaženosti zraka opaziti zlasti, kadar se izvaja več politik skupaj, zato je za uspeh lokalnih politik bistvenega pomena, da se po vsej EU skladno pristopi k njihovemu snovanju in izvajanju; poudarja, da je za doseganje skladnosti politik potrebno tudi sodelovanje med različnimi organi, ter poziva Komisijo in države članice, naj v zvezi s tem tesno sodelujejo z nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi organi; poziva države članice, naj razvijejo skladne in dolgoročne strategije za čistejši zrak; poziva Komisijo, naj v direktivi o kakovosti zunanjega zraka vključi nove pravne določbe, s katerimi bo preprečila, da bi se lokalne politike in ukrepi, ki so se pri izboljševanju kakovosti zraka izkazali za učinkovite, ukinili brez poglobljene analize ali ocene;
18. pozdravlja preverjanje ustreznosti direktiv o kakovosti zunanjega zraka, ki ga je Komisija objavila leta 2019; poziva Komisijo, naj preuči, kako bi lahko hitreje in učinkoviteje sodelovala z nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi organi, da bi tudi s finančnimi sredstvi EU spodbujali skladnost z zakonodajo o kakovosti zraka; poziva Komisijo, naj nacionalnim, regionalnim in lokalnim organom, ki imajo pri izvrševanju in izvajanju zakonodaje o kakovosti zraka težave, zagotovi tehnično pomoč in strokovno znanje;
19. spodbuja države članice ter lokalne in regionalne organe, naj razvijejo in izvajajo strateške načrte za trajnostno mobilnost v mestih, ki bodo temeljili na dokazih in bodo namenjeni usklajenemu načrtovanju politik, pobud in subvencij za različne prometne sektorje in vrste prevoza, kot so ukrepi za spodbujanje uvedbe električnega polnjenja in drugih alternativnih goriv ali pogonskih sistemov, kot so utekočinjeni zemeljski plin (UZP), litij-ionske baterije, vodik, gorivne celice in energija iz omrežja, naložbe v trajnostni in dostopen javni prevoz, ukrepi za obnovo obstoječega voznega parka, naložbe v tehnologije, povezane s čistimi načini prevoza in mobilnostjo kot storitvijo, ter za infrastrukturo za aktivno, deljeno in brezemisijsko mobilnost, nizkoemisijska območja, sisteme za polnjenje vozil in ukrepe na podlagi povpraševanja za ozaveščanje javnosti ter izboljšanje dejavnosti komuniciranja o vlogi EU pri spopadanju z onesnaževanjem zraka;
20. poudarja, da morajo mesta postati bolj zdrava in znatno znižati ravni onesnaženosti zraka; poziva lokalne organe, naj razvijejo trajnostne urbanistične načrte, ki bodo vključevali ukrepe, kot so oblikovanje zelenih območij, pešcove in območja brez avtomobilov v mestnih središčih ter spodbujanje hoje in kolesarjenja, uporabe dostopnega javnega prevoza, rešitev skupne in trajnostne mobilnosti, pri čemer naj hkrati zagotavljajo sobivanje s prometom motornih vozil; poudarja, da je mogoče s

širokimi, dobro vzdrževanimi pločniki in kolesarskimi stezami brez ovir predvsem na osrednjih ulicah dnevnih migracij, ki so vključeni v obstoječa cestna omrežja, hkrati pa so varno ločeni od vozniških pasov, spodbuditi aktivno mobilnost, na primer kolesarjenje in hojo; poziva nacionalne, regionalne in lokalne organe, naj v skladu s tem sprejmejo ambiciozne politike in ukrepe; meni, da bi morala biti temelj dolgoročnega načrtovanja urbanih okolij „mesta, dostopna v 15 minutah“, v katerih bi bili dom, služba, javne storitve in trgovine peš ali z javnim prevozom dostopni v 15 minutah; poziva Komisijo, naj vsako leto podeli nagrade mestom ali regijam, ki so sprejeli najboljše ukrepe za zmanjšanje onesnaženosti zraka z vidnim učinkom in oprijemljivimi rezultati, da bo lokalne in nacionalne organe tako spodbudila, da bodo postali bolj dejavni in učinkoviti, ter naj te ukrepe spodbuja na evropski ravni;

21. poudarja, da se Komisija v svoji nedavni strategiji za trajnostno in pametno mobilnost zavzema za povečanje deleža kolektivnega prevoza, hoje in kolesarjenja, pa tudi za avtomatizirano, povezano in multimodalno mobilnost, da bi zlasti v mestih znatno zmanjšali onesnaževanje in prometne zastoje ter izboljšali zdravje in dobrobit državljanov;
22. poziva k ustreznim naložbam v obsežno kolesarsko infrastrukturo, zlasti na mestnih območjih, da bi bili vsi ranljivi udeleženci v cestnem prometu varni in bi se povečala privlačnost kolesarjenja kot učinkovitega in zdravega načina prevoza na delo; poudarja, da je treba zagotoviti enostavno prehajanje med vlakom in kolesom, da bi omogočili trajnosten način prevoza na delo med mestom in podeželjem; spodbuja, da se v ta namen razširi mreža EuroVelo;
23. želi spomniti, da je javni prevoz, zlasti na podeželju, pogosto nepriljubljen, nereden in drag;

Vpliv politik EU o kakovosti zraka

24. pozdravlja, da je Komisija napovedala akcijski načrt za ničelno onesnaženje; opozarja, da sta ohranjanje narave in kakovost zraka prepletena, ter poudarja, da je onesnaženost zraka breme, za katerega je potreben celosten pristop, saj zaradi evtrofikacije in zakisljevanja negativno vpliva na življenje tal in vode; opozarja, da bodo novi ukrepi zaman, če kakovost zraka v skladu z najnovejšimi znanstvenimi ugotovitvami ne bo ustrezno prednostno obravnavana in vključena v vse politike EU, tudi zakonodajo EU o preprečevanju emisij pri viru, torej na področju podnebja, energije, prometa, industrije, kmetijstva in ravnanja z odpadki, obenem pa je treba poskrbeti za boljšo sinergijo med vsemi področji politike in za to, da si ne bodo nasprotovala; poziva Komisijo in države članice, naj na vseh področjih in na vseh ravneh tesneje sodelujejo ter preučijo vse možne tehnične rešitve za zmanjšanje emisij na tehnološko nevtralen način, da bi lokalnim organom pomagale, da se podajo na ambiciozno, a zahtevno pot k ničelnim emisijam in čistejšemu zraku;
25. opozarja na vse večjo povezanost med onesnaženostjo zraka in podnebnimi spremembami, kar je razvidno iz dviga temperatur in pogostejših vročinskih valov, ki vodijo v povečanje koncentracij ozona; meni, da je celosten pristop k boju proti onesnaževanju zraka združljiv z analizo posebnih značilnosti posameznih onesnaževal za vsak primer posebej, na primer ozona, ki je brezbarven plin jedkega vonja in ni

glavno onesnaževalo, za njegovo preprečevanje pa so potrebni ukrepi za dolgoročno zmanjšanje njegovih predstopenj (NO_x in hlapnih organskih spojin);

26. poziva Komisijo in države članice, naj ocenijo učinkovitost vse zakonodaje o emisijah in jo poostrijo, pri tem pa zagotovijo njeno učinkovito izvajanje; poudarja, da je edini učinkoviti način za zagotavljanje čistega zraka, da se emisije zmanjšajo pri viru; opozarja, da večina držav članic ne bo izpolnila svojih obveznosti glede zmanjšanja emisij do leta 2020 in 2030, ki jih imajo v skladu z direktivo o nacionalnih zgornjih mejah emisij; poudarja, da so potrebni strogi ukrepi, če naj se zmanjšajo emisije iz vseh sektorjev, zlasti cestnega, pomorskega in letalskega prometa, industrijskih obratov, stavb, kmetijstva in proizvodnje energije; poudarja, da je treba standarde EU za kakovost zraka in emisije vključiti v trgovinsko politiko EU, da bi preprečili prenos emisij zunaj EU, kar bi še dodatno povečalo vpliv čezmejnega onesnaževanja zraka na kakovost zraka v EU; priporoča, naj se ustrezna finančna podpora iz obstoječih skladov EU nameni ciljem v zvezi s čistim zrakom, da bi državam članicam pomagali pri njihovih ukrepih;
27. poziva Komisijo, naj hitro začne postopke za ugotavljanje kršitev, da bi zagotovila učinkovito izpolnjevanje obveznosti iz direktive o nacionalnih zgornjih mejah emisij glede zmanjšanja emisij; poudarja, da mora biti cilj ukrepov EU za zmanjšanje emisij v vseh sektorjih začrtati jasno pot za zmanjšanje emisij in onesnaževanja iz teh sektorjev na nič; poziva, naj bo politika za zakonsko urejanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka skladna;
28. obžaluje, da je bil v poročilu Komisije z naslovom Drugi obeti za čist zrak (COM(2021)0003) predlagan mehanizem prilagodljivosti za oddelek 5 direktive o nacionalnih zgornjih mejah emisij; poudarja, da je v letu 2018 enajst držav članic zahtevalo, naj se njihovi cilji glede zgornje meje emisij prilagodijo; poziva Komisijo, naj omeji uporabo možnosti za prilagajanje evidence emisij zgolj na toliko, kot je nujno potrebno, in naj preuči, ali so države članice pred zahtevano prilagoditvijo evidence emisij sprejele ukrepe, s katerimi bi nadomestile morebitne nepredvidene emisije v posameznem sektorju;
29. poudarja, da zakonodaja EU o onesnaženosti zraka ne ureja emisij metana, ki prav tako niso zajete s podnebno politiko EU; pozdravlja pred kratkim objavljeno strategijo EU za zmanjšanje emisij metana in spodbuja Komisijo, naj se učinkovito spoprime s potrebo po zmanjšanju njegovih emisij, zlasti iz kmetijstva in odpadkov;
30. z zaskrbljenostjo ugotavlja, da se sicer emisije večine onesnaževal zraka v EU še naprej zmanjšujejo, vendar emisije amonijaka (NH₃), zlasti iz kmetijskega sektorja, še vedno naraščajo, zaradi česar so za države članice EU izziv, ko skušajo doseči mejne vrednosti onesnaženosti zraka, ki si jih je zadala EU; poudarja, da gre v mestnih območjih emisijam amonijaka pripisati približno 50 % zdravstvenih posledic onesnaženosti zraka, saj je amonijak pomembna predstopnja drobnih delcev; poziva države članice, naj svoje nacionalne strateške načrte skupne kmetijske politike izkoristijo kot priložnost za boj proti onesnaženosti zraka, ki jo povzroča kmetijski sektor; poziva Komisijo in države članice, naj v okviru direktive o industrijskih emisijah med drugim preučijo, kako bi lahko te emisije zmanjšale;

31. poudarja, da je cilj evropskega zelenega dogovora zmanjšati vpliv EU na okolje in da mora industrija, glede na to, da pomembno prispeva k splošnim pritiskom na okolje, ustrezno prispevati tudi k uresničevanju tega splošnega cilja; izraža zaskrbljenost, ker se gradijo novi industrijski obrati, katerih zmogljivost je namenoma tik pod mejnimi vrednostmi iz direktive o industrijskih emisijah, da bi bili izključeni s področja uporabe direktive; v zvezi s tem pozdravlja napovedano revizijo direktive o industrijskih emisijah, katere cilj je bolj obravnavati onesnaževanje iz velikih industrijskih obratov, spodbujati industrijske dejavnosti z najmanjšim možnim negativnim vplivom na okolje in zagotoviti njihovo popolno združljivost z okoljsko, podnebno in energetske politiko EU ter njeno politiko krožnega gospodarstva; poziva Komisijo, naj začne od držav članic zahtevati, da objavijo informacije o skladnosti in dovoljenjih;
32. v zvezi s tem meni, da bi bilo v direktivo o industrijskih emisijah primerno vključiti še druge sektorje, čim bolj omejiti izjeme od direktive, pregledati koncept trenutno najboljših razpoložljivih tehnologij, sprejeti skladen, v rezultate usmerjen pristop k spodbujanju industrijske dejavnosti s čim manjšim negativnim vplivom na okolje ter vključiti določbe za spodbujanje napredka v fazo izdaje dovoljenja ali odločanja o uporabi referenčnih dokumentov o najboljših razpoložljivih tehnologijah;
33. spodbuja lokalne organe, naj v sklopu svojih načrtov za kakovost zraka izvajajo informacijske kampanje in sheme, s katerimi bodo spodbudile k tem, da se stavbe prenovijo ter v gospodinjstvih zamenjajo stari, neučinkoviti in onesnažujoči sistemi ogrevanja in hlajenja, saj so ti sistemi v veliki meri odgovorni za onesnaževanje zraka s snovmi, nevarnimi za zdravje; meni, da je lahko daljinsko ogrevanje, ki temelji na trajnostnih rešitvah, dobra alternativa razpršenim in zelo neučinkovitim posameznim virom ogrevanja;
34. ugotavlja, da bo proizvodnja energije iz trdih goriv v bližnji prihodnosti glavni vir emisij živega srebra v zrak v Evropi; v zvezi s tem pozdravlja, da se je vsaj deset držav članic EU zavezalo, da bodo postopno opustile uporabo premoga; poziva ostale države članice EU, naj ga kot vir energije postopno opustijo najpozneje do leta 2030;
35. poudarja, da se je količina emisij večine onesnaževal, povezanih s prometom, v zadnjih desetletjih sicer zelo zmanjšala, a v EU še vedno obstajajo žarišča, kjer je raven onesnaženosti zraka previsoka, zlasti na mestnih območjih, kjer je še vedno skoraj vsak šesti prebivalec izpostavljen koncentracijam onesnaženosti zraka, ki za nekatera onesnaževala presegajo standarde EU za kakovost zraka; poudarja, da previsoke ravni onesnaženosti zraka zaradi prometa še posebej ogrožajo zdravje ljudi, ki živijo na mestnih območjih in blizu prometnih vozlišč;
36. opozarja, da je cestni promet glavni vir NOx v Evropi; poziva Komisijo, naj razvije stroge standarde EU za emisije onesnaževal zraka iz avtomobilov (prihodnji standardi Euro 7 za lahka vozila in standardi Euro VII za težka vozila), in sicer na tehnološko nevtralen način in brez razlikovanja glede na goriva; poudarja, da bi bilo treba nove postopke preizkušanja vozil pregledati, da bi se razširil obseg onesnaževal, ki se merijo v skladu z ureditvijo, povečala natančnost in učinkovitost teh postopkov ter odpravile vrzeli, s tem pa zagotovili, da bodo standardi emisij spoštovani v dejanskih pogojih vožnje;

37. poudarja, da je treba na trgu zagotoviti spodbude za brezemisijska ali nizkoemisijska vozila ter državam članicam podati usmerjevalna priporočila, da se jih spodbudi k izvajanju široke palete spodbud za brezemisijska in nizkoemisijska vozila, hkrati pa zagotoviti, da bodo te spodbude usmerjale k vozilom z najnižjimi dejanskimi emisijami, ki nastajajo med vožnjo; poudarja, da so razpoložljivost in dostopnost infrastrukture za polnjenje, tudi v zasebnih in javnih stavbah v skladu z direktivo o energetski učinkovitosti stavb, ter konkurenčnost brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil bistvenega pomena za večjo naklonjenost potrošnikov tem vozilom;
38. meni, da se lahko kakovost zraka v žariščih izboljša samo s preходом na bolj trajnosten in manj onesnažujoč prometni sistem ter mobilnostno infrastrukturo, s katero bo mogoče zlasti v mestih zmanjšati prometne zastoje, obenem pa čim bolj učinkovito uporabiti vsa razpoložljiva sredstva ter upoštevati najnovejše znanstvene ugotovitve in tehnološke inovacije; poziva Komisijo, naj državam članicam pomaga pri rednem preverjanju kakovosti njihove prometne infrastrukture, da bi lahko opredelile območja, kjer je potrebna prometna razbremenitev in optimizacija, ter naj sprejme ustrezne ukrepe na teh področjih, da bi kakovost zraka postala samostojna prednostna naloga, med drugim z uporabo razpoložljivih sredstev EU in z boljšo usmerjenostjo glavnih mehanizmov financiranja, kot sta Evropski sklad za regionalni razvoj in Kohezijski sklad;
39. ponovno poudarja, kako pomemben je obsežen prehod s cestnega na druge, manj onesnažujoče oblike prevoza, kot so kombinirani prevoz, celinske plovne poti in železniški prevoz, v ta namen pa bi lahko izkoristili evropsko leto železnic leta 2021; v zvezi s tem poudarja, da je treba železniško infrastrukturo izboljšati in posodobiti s popolnim izvajanjem evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), odpraviti ozka grla in dokončati manjkajoče povezave (zlasti v okviru vseevropskega prometnega omrežja) ter dodatno olajšati in spodbujati intermodalnost in multimodalnost; meni, da bi bilo treba ta pristop za zadnji del povezave in srednje razdalje združiti s potrebnimi ukrepi za učinkovitejši in bolj trajnosten cestni promet;
40. poudarja, da je mogoče onesnaževanje zraka zaradi cestnega prometa najlažje zmanjšati tako, da se spodbuja prehod s konvencionalnih na čistejša alternativna goriva, kot je opisano v Direktivi 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva; meni, da bo prihodnja revizija Uredbe (EU) 2019/631 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila pospešila začetek uporabe brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil;
41. poziva Komisijo in države članice, naj poskrbijo za to, da se bodo emisijski standardi iz veljavne zakonodaje bolj spoštovali, in ozaveščajo o možnostih prilagoditve rabljenih avtomobilov okoljskim standardom, na primer z naknadnim opremljanjem;
42. poudarja, da kombinirani prevoz blaga pomaga zmanjševati emisije iz prometa, saj spodbuja prehod s cestnega tovornega prometa na prevoz z nižjimi emisijami, na primer na brezemisijske rečne koridorje;
43. poudarja, da je treba upoštevati strukturne omejitve, ki bi lahko ovirale uvedbo alternativnih načinov prevoza v najbolj oddaljenih regijah in na otokih; poziva Komisijo in uprave najbolj oddaljenih regij, naj za te regije pripravijo akcijski načrt za

spodbude in financiranje, predvsem za področje prometa;

44. poudarja, da onesnaževanje zraka, ki je posledica pomorskega prometa, v EU letno povzroči več kot 50.000 smrti in ga je treba zato še zmanjšati³⁵; poudarja, da mora EU sprejeti ustrezne in učinkovite ukrepe za zakonsko ureditev pomorskega prometa; opozarja, da morajo pristaniška mesta, ki se soočajo z dodatnim onesnaževanjem zaradi ladijskega prometa, žerjavov, križarjenj in različnih prevoznih sredstev, te vidike obravnavati, če želijo izboljšati kakovost svojega zraka; z zaskrbljenostjo ugotavlja, da se negativni učinki ladij na kakovost zraka še naprej povečujejo, saj ta sektor raste; poziva Komisijo, naj čim prej izpolni svojo zavezo, da bo zakonsko uredila dostop do pristanišč za ladje, ki najbolj onesnažujejo, in od zasidranih ladij zahteva, da za polnjenje in oskrbo z gorivom uporabljajo razpoložljivo infrastrukturo, kot je električna energija z obrežja, da bi zmanjšali emisije onesnaževal ter tako zaščitili obalna območja in tamkajšnje prebivalstvo; poziva Komisijo in države članice, naj v vseh evropskih pristaniščih uvedejo brezemisijske standarde za priveze;
45. poudarja, da so območja nadzora nad emisijami bistvena orodja za omejitev onesnaževanja zraka zaradi ladijskega prometa in prispevajo k boju proti podnebnim spremembam, zmanjševanju škodljivih vplivov na zdravje ljudi in morsko biotsko raznovrstnost; zato poziva, naj se območja nadzora nad emisijami nahajajo na vseh morskih območjih EU; poziva države članice, naj strogo nadzirajo območja nadzora nad emisijami v svojih teritorialnih vodah;
46. opozarja na učinek letalstva na onesnaženost zraka in na s tem povezane negativne vplive na zdravje; želi v zvezi s tem spomniti, da je mogoče kakovost zraka izboljšati z oskrbo mirujočih letal z električno energijo na letališčih, zato države članice poziva, naj poskrbijo, da bodo njihovi nacionalni okviri politike upoštevali, da je treba v skladu z Direktivo 2014/94/EU na letališčih zagotoviti oskrbo z električno energijo;

Načrti za kakovost zraka

47. ugotavlja, da so načrti za kakovost zraka sicer osrednja zahteva direktiv o kakovosti zunanjega zraka, kadar države članice ne izpolnjujejo standardov kakovosti zraka, a pogosto ne prinašajo pričakovanih rezultatov; poziva Komisijo, naj z izvedbenim aktom v skladu s členom 28 Direktive 2008/50/ES čim prej določi sklop minimalnih zahtev in primere dobre prakse za pripravo in izvajanje načrtov za kakovost zraka, da bodo v teh načrtih določeni časovno omejeni ukrepi, ki bodo ustrezni glede na problem onesnaževanja, ki ga morajo obravnavati; poziva Komisijo, naj zagotovi, da bo za izvedbo načrtovanih ukrepov na voljo dovolj sredstev in da bodo vključeni zanesljivi izračuni zmanjšanja za merjenje izvajanja; meni, da je to, da je postopek priprave načrtov za kakovost zraka trenutno dolgotrajen, ogroža njihovo učinkovitost in da bi morali biti načrti bolj ciljno usmerjeni in osredotočeni na kratko- in srednjeročne rezultate usmerjene ukrepe ter obravnavati emisije iz znanih glavnih virov onesnaževanja; poudarja, da bi, če bi vse države članice sprejele bolj usklajene in primerljive ukrepe, ti ukrepi postali učinkovitejši in bi bili splošno bolj sprejeti;

³⁵ Brandt, J., Silver, J. D., in Frohn, L. M.: *Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System* (Ocena zunanjih učinkov onesnaženja zraka na zdravstvene stroške na nacionalni ravni z uporabo modelskega sistema EVA), znanstveno poročilo CEEH št. 3, 2011.

poudarja, kako pomembno vlogo imajo občinski in lokalni organi pri pripravi in izvajanju načrtov za kakovost zraka, saj se dejavniki onesnaževanja zraka in njegov vpliv pojavljajo lokalno;

48. ugotavlja, da države članice pripravljajo javna letna poročila o vseh onesnaževalih, ki jih zajema direktiva o kakovosti zunanjega zraka, in v skladu s členom 27 direktive vsako leto poročajo Komisiji; hkrati pa obžaluje, da direktiva o kakovosti zunanjega zraka od držav članice ne zahteva niti, da bi morale Komisiji poročati o izvajanju načrtov za kakovost zraka, niti da jih morajo posodobiti, če se sprejmejo novi ukrepi ali če ni zadostnega napredka; poleg tega poudarja, da Komisija predloženih načrtov za kakovost zraka in ukrepov, ki jih vsebujejo, ne analizira in ne daje povratnih informacij o njih; ugotavlja, da bi lahko državam članicam z ustreznim in kritičnim odzivom na načrte za kakovost zraka, ki so jih predložile, pomagala oblikovati boljše načrte za kakovost zraka z učinkovitejšimi ukrepi pomagale pripraviti boljše načrte, ki bi vsebovali učinkovitejše ukrepe, s katerimi bi lahko preprečili nespoštovanje standardov kakovosti zraka; poziva Komisijo, naj vzpostavi preglednejši in bolj odziven sistem za izmenjavo informacij, zahteva letno poročanje o izvajanju načrtov za kakovost zraka in vzporedno s tem uvede postopek za oceno predloženih načrtov za kakovost zraka, da bi zagotovila, da se bo kakovost zraka z ukrepi držav članic hitro in učinkovito izboljševala;
49. poudarja, da mora biti na lokalni in regionalni ravni dovolj strokovnega znanja in virov za pripravo načrtov o kakovosti zraka ter za izbiro, izvajanje in oceno ukrepov za izboljšanje kakovosti zraka; v zvezi s tem poudarja, da je treba povečati seznanjenost z razpoložljivimi finančnimi sredstvi, tehničnimi viri in prožnimi možnostmi, ki se lahko prilagodijo lokalnim in regionalnim okoliščinam;

Izvrševanje direktiv o kakovosti zunanjega zraka

50. želi opozoriti, da je v zvezi z izvajanjem direktiv o kakovosti zunanjega zraka februarja 2021 zoper 20 držav članic teklo 31 postopkov za ugotavljanje kršitev; priznava, da nekateri od teh postopkov za ugotavljanje kršitev potekajo že od leta 2009 in da kljub tekočim postopkom za ugotavljanje kršitev v državah članicah še vedno prihaja do prekoračitev koncentracij onesnaženosti; meni, da vztrajno in sistematično preseganje vrednosti, določenih s standardi kakovosti zraka, v državah članicah kaže, da se ne zavzemajo dovolj za sprejetje učinkovitejših ukrepov, s katerimi bi varovale zdravje svojih državljanov in okolje, in da sedanji postopek izvrševanja ni dovolj učinkovit; poziva Komisijo, naj pregleda sedanji postopek izvrševanja direktiv o kakovosti zunanjega zraka;
51. je zaskrbljen zaradi neizvrševanja direktive o nacionalnih zgornjih mejah emisij; opozarja, da od leta 2010 ni bil sprožen noben postopek za ugotavljanje kršitev zaradi emisij, ki so presegale zgornje meje, določene z direktivo o nacionalnih zgornjih mejah emisij, čeprav tri države članice nikoli niso poročale o emisijah NH₃, ki bi bile pod njihovo zgornjo mejo;
52. poziva Komisijo, naj pravno ukrepa takoj, ko izve, da se zakonodaja EU o kakovosti zraka ne spoštuje, ter se v primeru ugotovljenih kršitev hitro odzove, tako da zadevo predloži Sodišču in sprejme sankcije; poziva Komisijo, naj redno pripravlja jasne in

celovite preglede tekočih postopkov za ugotavljanje kršitev in brez odlašanja objavi svojo korespondenco z državami članicami, ki ne spoštujejo veljavne zakonodaje; poziva Komisijo, naj da na voljo virov, ki so potrebni, da se bo lahko hitro ukrepalo zoper države članice, ki ne bodo spoštovale veljavne zakonodaje;

53. želi poleg tega spomniti, da tudi posebno poročilo Računskega sodišča št. 23/2018 o onesnaženosti zraka navaja veliko število postopkov za ugotavljanje kršitev, povezanih z mejnimi vrednostmi za kakovost zraka, in dokaze o pomanjkljivem izvajanju zakonodaje o kakovosti zraka po vsej Uniji; ugotavlja, da se te vrzeli pri izvajanju sčasoma povečujejo, zlasti ker vedno znova prihaja do dolgih zamud v različnih fazah postopkov za ugotavljanje kršitev, ki po navadi trajajo šest do osem let; meni, da je rok dveh let, v katerem mora Komisija izdati obvestilo o prekoračitvi mejnih vrednosti, predolg, da bi omogočal pravočasno izvrševanje;
54. poziva države članice, naj bolje izvajajo veljavno zakonodajo, kot se zahteva v sodbah Sodišča Evropske unije;

Izboljšanje obveščeniosti, ozaveščanja in vključevanja javnosti

55. meni, da sta obveščanje in ozaveščanje javnosti bistvena za zmanjšanje onesnaženosti zraka in za to, da se državljanom omogoči, neposredno sodelujejo pri sprejemanju ukrepov za izboljšanje kakovosti zraka; želi opozoriti, da države članice, regije in mesta indekse kakovosti zraka različno določajo ter da trenutno za nekatera onesnaževala manjkajo mejne vrednosti obveščanja in opozarjanja; poziva Komisijo in države članice, naj vzpostavijo standardiziran sistem razvrščanja kakovosti zraka, ki bo veljal po vsej EU; poziva Komisijo, države članice ter ustrezne regionalne in lokalne organe, naj uvedejo programe, s katerimi bodo spodbujali naložbe za izboljšanje kakovosti zraka;
56. poudarja, da so informacije, ki jih države članice predložijo v zvezi z vplivom onesnaženosti zraka na zdravje, pomanjkljive, nejasne in javnosti težko dostopne; a hkrati ugotavlja, da pa je pri praktičnem izvajanju obveznosti držav članic v skladu z direktivama o kakovosti zunanjega zraka opazen pozitiven razvoj, kar zadeva obveščanje javnosti o kakovosti zraka; poziva k nadaljnjemu usklajevanju informacij o kakovosti zraka, ki so na voljo javnosti na vseh ravneh v državah članicah in regijah, pri čemer je treba zagotoviti, da je mogoče enostavno in v realnem času pridobiti točne informacije o kakovosti zraka; poziva Komisijo, države članice ter ustrezne regionalne in lokalne organe, naj na podlagi najnovejših informacij začnejo izvajati kampanje obveščanja in ozaveščanja javnosti o temah, kot so različne vrste onesnaževal zraka in njihov vpliv na zdravje ljudi, ali o aktualni stopnji onesnaženosti zraka na njihovem ozemlju, vključno z informacijami, namenjenimi ranljivim skupinam, ter naj objavijo lestvico območij kakovosti zraka, ki so najbolj in najmanj napredovala; meni, da bi lahko tudi s kampanjami ozaveščanja o pogubnih posledicah onesnaženosti zraka v bližini ustreznih virov onesnaževanja in/ali postavitev ekranov s podatki o kakovosti zraka izboljšali ozaveščenost in obveščeniost javnosti ter spodbudili spremembo vedenja in vzorcev, ki bi lahko prispevala h kakovosti zraka;
57. poziva Komisijo in države članice, naj uporabljajo in promovirajo orodja za spodbujanje sodelovanja javnosti pri izvajanju direktiv o kakovosti zunanjega zraka, na

primer da države članice razvijejo spletno orodje oziroma aplikacijo za obveščanje državljanov o kakovosti zraka in njenem vplivu na zdravje ljudi, s katero bodo državljanji lahko zahtevali vzpostavitev merilnih postaj ali vzorčevalnih mest in se bodo sporočale kršitve v zvezi s kakovostjo zraka ali Komisiji zagotovile povratne informacije o vprašanjih v zvezi z ukrepi držav članic za kakovost zraka;

58. poudarja, da imajo organizacije civilne družbe, okoljski aktivisti in raziskovalni novinarji zaradi svoje bližine in neposrednega dostopa do podatkov na terenu bistveno vlogo pri spodbujanju in nadzoru izvajanja zakonodaje o kakovosti zunanega zraka in jih je zato treba celovito vključiti v posvetovanja;
59. poziva Komisijo, naj direktivi o kakovosti zunanega zraka dopolni z določbami, s katerimi bo državljanom izrecno zagotovljena pravica do pravnega varstva v skladu z Aarhuško konvencijo; poziva Svet, naj olajša njeno izvajanje, kar je zlasti pomembno, kadar Svet nastopa v vlogi zakonodajalca;

Druga priporočila

60. poziva Komisijo, naj razmisli o možnosti, da bi kakovost notranjega zraka, ki bi zajemala kakovost zraka v zaprtih prostorih vsaj v javnih in komercialnih nepremičninah, uredila posebej ali v okviru zakonodaje o trajnostnih stavbah;
61. meni, da je bistveno, da se vsako leto izvede skupna analiza podatkov iz mreže za spremljanje kakovosti zraka in pripravi javno dostopno letno poročilo, ki naj vključuje analize prostorskih in časovnih podatkov ter ocene učinka na kakovost življenja in ekosisteme, pa tudi priporočila, kako ukrepati v primeru zaznane stalne ali občasne onesnaženosti zraka;
62. meni, da bi si morale države članice prizadevati, da bodo zgledu mest z dobro prakso na tem področju na splošno sledila tudi druga mesta, in sicer s pripravo in izvajanjem načrtov za ukrepanje v nepredvidljivih oziroma izrednih razmerah, ki jih je treba čim prej začeti izvajati, kadar so napovedane ali izmerjene visoke koncentracije plinastih onesnaževal in delcev, ki ogrožajo javno zdravje;
63. poudarja, da je treba izboljšati pogoje dela delavcev v prometu z boljšo zaščito tistih, ki so vsak dan izpostavljeni visokim ravnom onesnaženosti zraka in strupenim plinom, ter z vlaganjem v njihovo prekvalifikacijo, izpopolnjevanje in usposabljanje;
64. poudarja, da bodo inovacije in raziskave o nizkoemisijskih tehnologijah in tehnologijah za zmanjševanje emisij pripomogle k zmanjšanju emisij v vseh sektorjih; poziva Komisijo, naj spoštuje načelo tehnološke nevtralnosti;
65. spodbuja Komisijo in države članice, naj z ukrepi na področju kakovosti zraka jamčijo za inovacije in konkurenčnost v s tem povezanih sektorjih ter si hkrati prizadevajo za doseg ciljev glede ničelnega onesnaževanja;
66. poziva Komisijo in države članice, naj še naprej podpirajo forume in spodbujajo posvetovanja z drugimi državami, da bi opredelili učinkovite rešitve ter olajšali izvajanje evropskih, nacionalnih in lokalnih politik za doseganje sprejemljivih

standardov kakovosti zraka;

◦

◦ ◦

67. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu, Komisiji ter vladam in parlamentom držav članic.

26.2.2021

MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o izvajanju direktiv o kakovosti zunanjega zraka: Direktiva 2004/107/ES in Direktiva 2008/50/ES (2020/2091(INI))

Pripravljaivec mnenja: Carlo Fidanza

POBUDE

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, da v svoj predlog resolucije vključi naslednje pobude:

- A. whereas particulate matter, especially fine particulate matter (PM_{2.5}), causes the most serious health effects according to the World Health Organization (WHO); whereas work is currently ongoing to define daily limit values for particulate matter and PM_{2.5};
1. Points out that while transport-related emissions of most pollutants have fallen substantially in recent decades, persistent hotspots remain in the EU, where levels of air pollution are too high, especially in urban areas, where almost one in six inhabitants continue to be exposed to concentrations of air pollution above EU air quality standards for certain pollutants; underlines that excessive levels of air pollution from transport pose a particular risk to the health of people living in urban areas and near transport hubs;
 2. Recalls that, according to the WHO, air pollution poses the biggest environmental risk to human health, as it increases the incidence of respiratory and cardiovascular diseases and the risk of heart attacks, cancer, diabetes, obesity and dementia;
 3. Welcomes the creation of the Commission's zero-pollution action plan and points to the need for clear objectives to bring about genuine change, accompanied by specific targets for the different Member States and regions;
 4. Expresses concern that some EU air quality standards are not fully aligned with well-established health recommendations; encourages the Commission to update reference values for ultrafine particles, methane and black carbon in line with the forthcoming WHO recommendations;

5. Believes that in order to improve air quality in hotspots, it is vital to move towards a more sustainable and less polluting transport system and design of mobility infrastructure, aimed at reducing road congestion, especially in urban areas, while using all the available means as effectively as possible and taking account of the most recent scientific evidence and the latest technological innovations; calls on the Commission to assist Member States in carrying out regular quality checks of their transport infrastructure in order to identify the areas in need of decongestion and optimisation, and to take appropriate measures in these areas, including by making use of the available EU funding and by better targeting of the principal funding mechanisms, such as the European Regional Development Fund and Cohesion Fund, to make air quality a priority in its own right;
6. Encourages the Member States and local and regional authorities to devise and implement strategic and evidence-based sustainable urban mobility plans, aiming at a coordinated planning of policies, incentives and subsidies, that target the various sectors and modes of transport, such as measures to encourage the roll-out of e-charging and other alternative fuels or propulsion systems, such as liquefied natural gas (LNG), lithium ion batteries, hydrogen, fuel cells and power from the grid, and investment in sustainable and accessible public transport, measures to renew the existing vehicle fleet, investments in technologies relating to clean transport modes and mobility as a service, as well as for infrastructure for active, shared and zero-emission mobility, low emission zones, vehicles charging schemes, and demand-related measures to raise public awareness and step up communication activities surrounding the EU's role in tackling air pollution;
7. Points to the need to take account of structural constraints that may affect the introduction of alternative transport modes in outermost regions and islands; calls for the Commission and the governments of the outermost regions to envisage an action plan aimed at providing incentives and specific funding for transport in these regions;
8. Highlights the importance of sufficient expertise and resources at local and regional levels for drafting air quality plans and elaborating the choice, implementation and evaluation of measures to improve air quality; underlines the need, in this respect, to raise awareness about the available funding, technical resources and flexible pathways that can be tailored to local and regional realities;
9. Points out that the Commission's recent Sustainable and Smart Mobility Strategy advocates increasing the modal shares of collective transport, walking and cycling, as well as automated, connected and multimodal mobility, in order to significantly lower pollution and congestion from transport, especially in cities, and improve citizens' health and wellbeing;
10. Points out that public transport services, especially in rural areas, are frequently unsatisfactory, irregular and expensive;
11. Calls for appropriate investment in extensive cycling infrastructure, particularly in urban areas, in order to ensure the safety of all vulnerable road users and increase the attractiveness of cycling as an efficient and healthy mode of commuting; stresses the importance of ensuring smooth intermodality between rail and cycling in order to offer

sustainable commuting between rural and urban areas; encourages the expansion of the EuroVelo network to this end;

12. Recalls that the Commission committed to a zero-pollution action plan in its communication on the European Green Deal; considers that updating the current EU air quality legislation and ensuring its timely implementation is of paramount importance to tackling air pollution successfully;
13. Reiterates the importance of a substantial modal shift away from road and towards less polluting forms of transportation, such as combined transport, inland waterways and rail, making particular use of the European Year of Rail in 2021; underlines, in this regard, the urgent need to improve and modernise railroad infrastructure by fully implementing the European Railway Traffic Management System (ERTMS), removing bottlenecks and completing missing links, notably in the framework of the Trans-European Transport Network, and to further ease and encourage intermodality and multimodality; believes that for the last mile and medium distances, this approach should be combined with the need to make road transport more efficient and more sustainable;
14. Emphasises the need to improve the working conditions of transport workers by better protecting workers who are exposed to high levels of air pollution and toxic fumes on a daily basis, and by investing in their reskilling, upskilling and training;
15. Points out that the proper implementation and enforcement of the Ambient Air Quality Directives has proved challenging; urges, therefore, that Directive 2008/50/EC and all other existing legislation relating to transport emissions be properly implemented and promptly enforced before new measures are proposed; encourages the Commission and the Member States to further cooperate with the WHO on the update of the Global Air Quality Guidelines on the basis of the latest available evidence, to conduct, at the end of this process, an impact assessment in the field of air quality and, if necessary, to consider the possibility of an eventual revision of the existing EU legislation;
16. Welcomes the Commission's fitness check of the Ambient Air Quality Directives from 2019; calls on the Commission to explore means for swift and more efficient cooperation with national, regional and local authorities in order to promote compliance with air quality legislation, including through EU funding; calls on the Commission to provide technical assistance and expertise to national, regional and local authorities encountering difficulties in enforcing and implementing air quality legislation;
17. Recalls that in its 2005 impact assessment in advance of its proposal for the current Ambient Air Quality Directives, the Commission assessed the direct costs of complying with the proposed directives at between EUR 5 and EUR 8 billion, and the monetised health benefits at between EUR 37 and EUR 119 billion per annum in 2020, thereby concluding that the benefits of the air quality policy would greatly outweigh the costs of implementation;
18. Encourages the Commission and the Member States to ensure that air quality policies guarantee innovation and competitiveness in the related sectors while striving towards zero pollution ambitions;

19. Recalls that there are currently 31 infringement procedures ongoing against 18 Member States for flawed monitoring or exceedances of air pollution concentration levels, which attests to a widespread gap in the implementation of the Ambient Air Quality Directives across the Union; calls on the Commission to reduce the delays in the various stages of these infringement procedures to prevent this implementation gap from getting wider;
20. Recalls, in addition, that the European Court of Auditors' Special Report No 23/2018 on air pollution also refers to the large number of infringement procedures relating to air quality limits and evidence of a widespread implementation gap in air quality legislation across the Union; notes that this implementation gap gets more protracted over time, not least because of the recurrent lengthy delays in the various stages of the infringement procedures – usually between six and eight years; considers that the two-year period for the Commission to issue a notification over an exceedance of limit values is too long for ensuring timely enforcement;
21. Notes with concern the remarks of the European Court of Auditors that air quality plans aimed at remedial action of limit value exceedances are often not effective, owing in particular to the lack of sufficient targeted measures to reduce emissions at source;
22. Recalls that road transport remains the largest source of nitrogen oxide emissions and contributes to between 10 % and 11% of particle emissions in the Union; recalls that as overall particulate emissions from road transport decline, the proportion emitted by vehicles from tyre, brake and clutch wear as well as road wear becomes increasingly significant; calls on the Commission to assess ways to reduce non-exhaust emissions from road transport; expects, furthermore, that the upcoming revision of the post-Euro 6/VI emission standards for cars, vans, lorries and buses will set ambitious and achievable targets on air pollution standards for all vehicles, based on real driving conditions;
23. Calls on the Commission and the Member States to ensure that emission standards in existing legislation are better enforced and to raise awareness of opportunities for their alignment with ecological standards of second-hand cars, such as through retrofitting;
24. Stresses that the most effective way to reduce air pollution from road transport is to promote the shift from conventional fuel towards cleaner alternative fuels, as described in Directive 2014/94/EU on the deployment of alternative fuels infrastructure; believes that the upcoming revision of Regulation (EU) 2019/631 setting CO₂ emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles would accelerate the uptake of zero and low-emission vehicles;
25. Points out that maritime transport is also a significant contributor to air pollution around European coasts; calls on the Commission, in the context of the upcoming revision of the Alternative Fuels Infrastructure Directive, to incentivise the use of shore-side electricity in ports in order to boost the uptake of the technology concerned;
26. Underlines the impact of aviation on air pollution and the corresponding negative effects on health; recalls, in this respect, that the supply of electricity to stationary aeroplanes at airports can improve air quality and therefore urges the Member States to

ensure that their national policy frameworks take account of the need to install an electricity supply at airports in accordance with Directive (EU) 2014/94;

27. Recalls the vast discrepancies in how and where ambient air pollution is measured and monitored in the EU; considers this to be a serious problem and calls for uniform criteria in how air pollution is measured and where sampling stations are installed; regrets the fact that in some cases, air quality readings are unreliable or cannot be obtained owing to a lack of sensor networks; underlines that adequate, harmonised and standardised air pollution reporting and monitoring methods and procedures should be put in place in all Member States to guarantee that the data that is collected is exact, unadulterated and comparable; calls on the Commission and the Member States, in this respect, to improve the monitoring and implementation of the Ambient Air Quality Directives in order to close the related loopholes; encourages the further use and integration of satellite data from the Copernicus Atmosphere Monitoring Service, in addition to innovative and scalable air quality monitoring through low-cost air pollution sensors and artificial intelligence methods, and the systematic deployment of 5G and Gigabit infrastructure along urban and rural large-scale transport corridors and near transport hubs in order to improve reporting and monitoring;
28. Underlines the fact that civil society organisations, environmental activists and investigative journalists, on account of their proximity and direct access to the data on the ground, play a crucial role in promoting and controlling the implementation of ambient air quality legislation, and should therefore be fully involved in the consultation procedures.

INFORMACIJE O SPREJETJU V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Datum sprejetja	25.2.2021
Izid končnega glasovanja	+ : 29 - : 17 0 : 3
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	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 Kundera (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, Peter Vitanov (Petar Vitanov), Elisavet Vozemberg-Vrionidi (Elissavet Vozemberg-Vrionidi), Lucia Vuolo, Roberts Zile, Kosma Złotowski
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Ziļe, 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, Elisavet Vozemberg-Vrionidi (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, Peter Vitanov (Petar Vitanov)
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Koundura (Elena Kountoura)
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani

INFORMACIJE O SPREJETJU V PRISTOJNEM ODBORU

Datum sprejetja	4.3.2021
Izid končnega glasovanja	+: 43 -: 33 0: 3
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Nikos Androulakis (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 Focchi, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokalis (Petros Kokkalis), Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Ryszard Antoni Legutko, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolores Montserrat, Alessandra Moretti, Dan-Ștefan Motreanu, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Søgaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Peter Vitanov (Petar Vitanov), Alexandr Vondra, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	João Ferreira, Sven Giegold, Norbert Lins

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V PRISTOJNEM ODBORU**

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 Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner
S&D	Nikos Androulakis (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, Peter Vitanov (Petar Vitanov), Tiemo Wölke
The Left	Malin Björk, João Ferreira, Anja Hazekamp, Petros Kokalis (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 Focchi, Joanna Kopcińska, Ryszard Antoni Legutko, Rob Rooken, 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, Dolores Montserrat, Dan-Ștefan Motreanu, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Christine Schneider, Edina Tóth, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glück

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

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani