



Plenarhandling

A9-0037/2021

8.3.2021

BETÄNKANDE

om genomförandet av luftkvalitetsdirektiven: Direktiv 2004/107/EG och direktiv 2008/50/EG (2020/2091(INI))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Javi López

INNEHÅLL

	Sida
MOTIVERING – BAKGRUND OCH SLUTSATSER	3
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	8
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM	29
INFORMATION OM ANTAGANDET I DET ANSVARIGA UTSKOTTET	36
SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET	37

MOTIVERING – BAKGRUND OCH SLUTSATSER

Inledning

Enligt Världshälsoorganisationen (WHO)¹ är luftföroreningar är den största miljörelaterade hälsorisk i Europa, och varje år vållar de nästan 400 000 förtida dödsfall och blir dessutom till direkt skada för miljön. De för människans hälsa skadligaste föroreningarna i Europa är partiklar (PM), kvävedioxid (NO₂) och marknära ozon (O₃)². Under 2018 framgick det av uppskattningar av hur långvarig exponering för luftföroreningar i EU-28 påverkar hälsan, att PM_{2,5} svarade för ca 379 000 förtida dödsfall, medan NO₂ vållade omkring 54 000 dödsfall och O₃ svarade för 19 400 förtida dödsfall³.

Luftföroreningar kan ha antropogent, naturligt eller blandat ursprung, beroende på källan till dem. Bland de naturliga källorna märks vulkanerna, växtligheten, blixarna, jordmånen, vinderosionen och haven. Utsläppen från källor med anknytning till människans verksamhet kommer från flera olika sektorer, fördelade över hela ekonomin. Partiklar kommer mestadels från uppvärmning, industri och transporter. NO_x (kväveoxider, som innefattar bland annat kväveoxid (NO) och kvävedioxid (NO₂)) släpps ut från transporter och energiproduktion. Merparten av svaveloxiderna (SO_x) släpps ut i samband med energiproduktion och transporter av annat slag än vägtransporter. Nästan alla utsläpp av ammoniak (NH₃) kommer från jordbruket, medan utsläppen av flyktiga organiska föreningar (VOC) för det mesta kommer från färger och kemikalier som används vid tillverkning och underhåll och utsläppen av kolmonoxid (CO) kommer från uppvärmning och transporter. Metanutsläppen (CH₄) kommer mestadels från jordbruket samt avfalls- och energisektorena⁴.

Luftföroreningarnas inverkan på hälsa och ekosystem

De huvudsakliga dödsorsakerna som tillskrivs luftföroreningar är hjärtsjukdomar och stroke, följda av lungsjukdomar och lungcancer. Exponering för luftföroreningar kan också leda till nedsatt lungfunktion, infektioner i andningsorganen och svår astma och kan ha en koppling till diabetes, fetma, systemisk inflammation, Alzheimers sjukdom och demens⁵. Luftföroreningarna påverkar hälsan på olika sätt inom olika befolkningsgrupper. Utsatta grupper såsom barn, gravida kvinnor, äldre personer och personer som tidigare haft hjärtbesvär är känsligast för luftföroreningar. Det finns också belägg för att personer med lägre socioekonomisk status är mera utsatta för luftföroreningar, eftersom de med större sannolikhet bor i områden med sämre luftkvalitet⁶.

¹ Luftföroreningarna är också förödande för naturliga ekosystem och biologisk mångfald och försämrar miljön. De mest miljöskadliga luftföroreningarna är O₃, SO₂, NO_x och ammoniak⁷. NO_x och ammoniak för med sig eutrofiering, till följd av alltför riklig tillförsel av närsalter, och

¹ *Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease*, Världshälsoorganisationen 2016.

Air quality in Europe — 2020, rapport nr 9/20, Europeiska miljöbyrån 2020.

³ Se föregående.

⁴ *EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation*, Europaparlamentets utredningstjänst (EPRS 2021).

⁵ EEA, 2020.

⁶ Se föregående.

⁷ Se föregående.

detta kan leda till förändringar i artmångfalden och till invasioner av nya arter. Uppskattningar från 2018 visar att de kritiska belastningsgränserna för eutrofiering överskridits i snart sagt alla europeiska länder och i omkring 65 % av Europas ekosystemområde⁸. NO_x och svaveldioxid leder till försurning så att pH-värdet i vatten och mark förändras, till skada för livet på land och i vatten. Av uppskattningar från 2018 framgår det att de kritiska belastningsgränserna för försurning överskridits i omkring 6 % av Europas ekosystemområde⁹. O₃ skadar grödor, skogar och växtlighet genom att tillväxten blir långsammare, och påverkar den biologiska mångfalden¹⁰.

Ett flertal luftförorenande ämnen påverkar också klimatförändringarna, och det finns ett nära samband mellan luftföroreningar och klimatförändringar. Vissa av dem, till exempel O₃ och sot, är också växthusgaser som direkt bidrar till den globala uppvärmningen. Andra (till exempel vissa former av partiklar) fungerar avkylande. Eftersom växthusgaser och luftförorenande ämnen ofta kommer från samma utsläppskälla kan det bli till dubbel nytta om man minskar utsläppen av någotdera¹¹.

Luftföroreningarnas sammanlagda inverkan på hälsa, ekosystem samt grödors och skogars avkastning tar sig bland annat formen av avsevärda kostnader, både för marknaden och utanför den. Kostnaderna för marknaden föranleds bland annat av minskad arbetskraftsproduktivitet, ökade hälsoutgifter, förluster av grödors och skogars avkastning samt påverkan på turistnäringen. Bland kostnaderna utanför marknaden märks kostnader till följd av ökad dödlighet och sjuklighet, sämre luft och vatten, sjukare ekosystem samt klimatförändringar¹².

EU:s luftvårdspolitik

Bättre luftkvalitet har i flera tiotals år varit en aktuell fråga för EU. I dagens läge har EU som viktigaste strategiska dokument för luftkvalitet programmet för ren luft i Europa, vilket antogs 2013. Där fastställs två huvudsakliga mål för 2030: Att minska antalet förtida dödsfall till följd av partiklar och O₃ med 52 % och att minska till 35 % det ekosystemområde där gränsvärdena för eutrofiering överskrids. Bägge målen ska uppnås genom en kombination av lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder. På senare tid konstaterades det i den europeiska gröna given att EU är fast beslutet att arbeta för en minskning av luftföroreningarna från de sektorer som har största utsläpp och att åtgärda de sammanhängande utmaningar som luftföroreningar innebär genom att anta en handlingsplan för nollföroreningar, där bättre luftkvalitet i EU kommer att finnas med bland de huvudsakliga målen.

För att tillförsäkra sina invånare en god luftkvalitet har EU inrättat en policyram där särskilda åtgärder vidtagits utgående från tre huvudpelare för politiken:

- En första pelare som består av de två luftkvalitetsdirektiven¹³ vilka har som huvudsakligt mål att fastställa gemensamma metoder för övervakning och bedömning av luftkvalitet, att fastställa normer som ska följas inom hela EU, att säkerställa att information om

⁸ EPRS, 2021.

⁹ Se föregående.

¹⁰ Se föregående.

¹¹ EEA, 2020.

¹² EPRS, 2021.

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa och direktiv 2004/107/EG av den 15 december 2004 om arsenik, kadmium, kvicksilver, nickel och polycykliska aromatiska kolväten i luften.

luftkvaliteten görs tillgänglig för allmänheten och att upprätthålla god luftkvalitet och förbättra luftkvaliteten, om den inte är god¹⁴.

- En andra pelare som innefattar direktivet om nationella utsläppstak¹⁵, där det fastställs nationella utsläppsminskningmål för huvudsakliga förorenande ämnen, alltså SO₂, NO_x, VOC, NH₃ och PM_{2,5}.
- En tredje pelare där det ingår ett flertal EU-rättsakter om luftföroreningar från specifika källor inom sektorer såsom industri och transporter.

I detta betänkande kommer tyngdpunkten i första hand att vara förlagd till de två luftkvalitetsdirektiven.

Under perioden 2000-2018 fick vi tack vare EU:s politik uppleva en allmän utsläppsminskning, som ledde till att kopplingen mellan utsläpp och ekonomisk verksamhet i hög grad bröts, vilket är önskvärt både för bättre miljö och för ökad produktivitet. Luftkvalitetsförbättringarna har dock inte varit lika stora, utan luftföroreningar är fortfarande till stor skada för människors hälsa och miljön och det måste göras mer för att garantera Europas invånares och dess miljöns hälsa¹⁶.

Genomförandet av luftkvalitetsdirektiven

EU:s luftkvalitetsdirektiv har visserligen varit bra genom att vi tack vare dem fått gemensamma luftkvalitetsnormer i EU och lättare kunnat samla in och utbyta uppgifter om luftkvaliteten, men de har inte med framgång kunnat minska vare sig luftföroreningarna eller skadeverkningarna av dem. Flertalet medlemsstater följer inte luftkvalitetsnormerna, och har inte heller gjort tillräckligt för att minimera normöverskridandena.

Luftkvalitetsdirektiven utgör den tredje generationen inom EU:s luftkvalitetspolitik sedan början av 1980-talet och i dem har man övertagit luftkvalitetsnormer som redan hunnit få 15 eller 20 år på nacken och mestadels är svagare än WHO:s riktlinjer. Så är fallet för PM_{2,5}. Under 2017 utsattes 8 % av stadsborna i EU för nivåer som överskred gränsvärdena i EU:s luftkvalitetsnormer, och vid en mätning utgående från WHO:s rekommendationer ökade denna andel till 77 %¹⁷. Föredraganden välkomnar därför åtagandet i den europeiska gröna given om att se över luftkvalitetsnormerna och anpassa dem till WHO:s normer, och påpekar samtidigt att EU:s föresats att bli en av de världsledande i klimatfrågor måste åtföljas av en ambitiös agenda och ambitiösa åtgärder för att minska luftföroreningar, och fastställa ambitiösa normer för alla luftförorenande ämnen.

Att stärka övervakningsdatanätet för luftkvalitet samt informationen om luftkvalitet

EU har inrättat ett övervakningsdatanät för luftkvalitet med över 4 000 övervakningsstationer och 16 000 provtagningspunkter, utgående från kriterier som fastställs i luftkvalitetsdirektiven¹⁸. Bestämmelserna för var övervakningsstationerna ska förläggas lämnar

¹⁴ EPRS, 2021.

¹⁵ Direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar och om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG. *Luftföroreningar: vår hälsa är fortfarande inte tillräckligt skyddad*. Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 23/2018.

¹⁷ Sammanfattning av kontrollen av ändamålsenligheten, kommissionen, 2019 (EC, 2019).

¹⁸ Se föregående.

emellertid ett visst mått av handlingsfrihet som kan påverka mätningarna och relevansen av de data som tas fram. Här uppmanar föredraganden kommissionen att skärpa skyldigheterna i direktivet för att säkerställa att luftkvaliteten i medlemsstaterna mäts på lämpliga ställen och vid lämpliga utsläppskällor och att det framgår av de data som insamlats var halterna av luftförorenande ämnen är högst. Föredraganden uppmanar också med kraft kommissionen att se över var övervakningsstationerna och provtagningspunkterna är förlagda och fastställa nya obligatoriska bestämmelser om detta.

Luftkvalitetsdirektiven fokuserar inte på utsläppsminskning på de ställen där människor lider svårast av luftföroreningar eller där föroreningshalterna är högst. Föredraganden efterlyser därför nya indikatorer i luftkvalitetsindexen, så att människors exponering för luftföroreningar framgår bättre, till exempel i form av folktätheten kring övervakningsstationer och provtagningspunkter.

Covid-19 och luftföroreningar

Covid-19-pandemin är ett exempel på den oupplösliga kopplingen mellan människornas hälsa och ekosystemens hälsa. De isoleringsåtgärder som flertalet EU-länder infört för att hejda pandemins spridning har avsevärt minskat utsläppen av luftföroreningar, särskilt från vägtransporter, luftfart och internationell sjöfart. Det finns också rön som talar för att långvarig exponering för luftföroreningar kan öka mottagligheten för covid-19¹⁹.

Föredraganden framhåller att man vid utformningen av ny politik dels måste ta med de lärdomar om luftföroreningar som covid-19-pandemin gett, dels måste låta luftföroreningsbekämpningen stå i centrum för EU:s återhämtningsplan, för att människors hälsa ska garanteras och motståndskraften mot framtida hot öka.

En rigorös politik när det gäller de huvudsakliga föroreningskällorna

Luftföroreningar är ett gränsöverskridande problem som berör alla regioner och har många olika källor, och därför behöver ett helhetsperspektiv för att kunna åtgärdas. Föredraganden anser att eventuella nya åtgärder inte kommer att tjäna till någonting om inte luftkvaliteten åsätts den prioritet den förtjänar och integreras i all unionslagstiftning, också EU:s lagstiftning om utsläppskällor, exempelvis klimat-, energi-, transport-, industri-, jordbruks- och avfallslagstiftningen, samtidigt som man måste tillförsäkra synergier mellan alla områden av politiken.

Inte nog med att flertalet medlemsstater inte följer luftkvalitetsnormerna, utan de kommer inte heller att kunna fullgöra åtagandena om utsläppsminskningar enligt direktivet om nationella utsläppstak. Föredraganden påpekar att man måste ta krafttag mot de huvudsakliga utsläpparna och luftföroreningskällorna, särskilt inom transportväsendet (framför allt vägtransporter och sjö- och luftfart), industrianläggningar, jordbruk och energiproduktion, och uppmanar med kraft till en påskyndad grön omställning av våra stadsområden, en djupgående omvandling av vår industrisektor, jämte arbete för att vår landsbygd ska börja följa en mer hållbar och motståndskraftig modell.

Förbättring av luftkvalitetsplanerna och genomförandet av luftkvalitetsdirektiven

¹⁹ EEA, 2020.

Luftkvalitetsplanerna är ett väsentligt krav i luftkvalitetsdirektiven om en medlemsstat inte följer luftkvalitetsnormerna, men dessa planer har mestadels bevisligen misslyckats med att ge de resultat som förväntats av dem. Föredraganden uppmanar därför kommissionen att vidta åtgärder för att det ska gå bättre att ta fram luftkvalitetsplaner och genomföra dem, och därvid fastställa en uppsättning minimikrav och delgivning av bästa praxis. Föredraganden anser också att luftkvalitetsdirektiven måste ålägga medlemsstaterna att till kommissionen rapportera om genomförandet av luftkvalitetsplanerna, med årlig rapporteringsskyldighet.

I oktober 2019 var fortfarande 32 överträdelseförfaranden anhängiga mot 20 medlemsstater²⁰. Att medlemsstaterna ideligen låter bli att följa luftkvalitetsnormerna uppfattar föredraganden som ett tecken på att de inte gått in för att vidta mer effektiva åtgärder och inte heller har effektiva förfaranden för att genomdriva normefterlevnad. Föredraganden vill ha en översyn av dessa förfaranden.

Att främja medborgarnas aktivitet och åtgärder

Ett av målen för luftkvalitetsdirektiven är att säkerställa att allmänheten informeras om luftkvaliteten, men i praktiken är informationen om hur luftföroreningar kan påverka hälsan knapphändig, otydlig och svår att hitta²¹. Föredraganden anser det viktigt att allmänheten får information och väcks till medvetenhet för att luftföroreningarna ska kunna åtgärdas, eftersom detta kan föranleda en vaneförändring och även uppmuntra till offentligt deltagande i genomförandet av luftkvalitetsdirektiven, och yrkar därför på åtgärder för att det ska gå lättare att informera om luftkvaliteten, såsom en standardisering av luftkvalitetsklassificeringen överallt i EU och informationskampanjer om luftförorenande ämnen och deras påverkan.

²⁰ Kommissionen, 2019.

²¹ Revisionsrätten, 2018.

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om genomförandet av luftkvalitetsdirektiven: Direktiv 2004/107/EG och direktiv 2008/50/EG (2020/2091(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av det avtal som antogs vid den 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (COP21) i Paris den 12 december 2015 (Parisavtalet),
- med beaktande av FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling och FN-målen för hållbar utveckling,
- med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 191,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa¹,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/107/EG av den 15 december 2004 om arsenik, kadmium, kvicksilver, nickel och polycykliska aromatiska kolväten i luften²,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG (direktivet om nationella utsläppstak)³,
- med beaktande av kommissionens genomförandebeslut 2011/850/EU av den 12 december 2011 om fastställande av regler för Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/107/EG och 2008/50/EG vad gäller ömsesidigt utbyte av information och rapportering av luftkvaliteten⁴,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 11 december 2019 *Den europeiska gröna given* (COM(2019)0640),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 17 maj 2018 *Ett EU som skyddar: Ren luft för alla* (COM(2018)0330),
- med beaktande av kommissionens förslag av den 4 mars 2020 till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordning (EU) 2018/1999 (Europeisk klimatlag) (COM(2020)0080),

¹ EUT L 152, 11.6.2008, s. 1.

² EUT L 23, 26.1.2005, s. 3.

³ EUT L 344, 17.12.2016, s. 1.

⁴ EUT L 335, 17.12.2011, s. 86.

- med beaktande av kommissionens kontroll av ändamålsenligheten för EU:s luftkvalitetsdirektiv (2008/50/EG, 2004/107/EG) av den 28 november 2019 (SWD(2019)0427),
- med beaktande av kommissionens rapport av den 26 juni 2020 till Europaparlamentet och rådet om framstegen när det gäller genomförandet av direktiv (EU) 2016/2284 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar (COM(2020)0266),
- med beaktande av kommissionens rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén av den 8 januari 2021 *Den andra utsiktsrapporten om ren luft* (COM(2021)0003),
- med beaktande av kommissionens färdplan för en inledande konsekvensbedömning inför översynen av luftkvalitetsdirektiven,
- med beaktande av EU:s politik för hälsa och säkerhet på arbetsplatsen, särskilt kommissionens meddelande av den 10 januari 2021 *Säkrare och hälsosammare arbetsplatser för alla – modernisering av EU:s lagstiftning och politik på arbetsmiljöområdet* (COM(2017)0012) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/37/EG av den 29 april 2004 om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för carcinogener eller mutagena ämnen i arbetet⁵,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 14 oktober 2020 om en EU-strategi för att minska metanutsläppen (COM(2020)0663),
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp (samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar)⁶,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 14 oktober 2020 *Kemikaliestrategi för hållbarhet På väg mot en giftfri miljö* (COM(2020)0667), samt Europaparlamentets resolution av den 10 juli 2020 om en kemikaliestrategi för hållbarhet⁷,
- med beaktande av sin resolution av den 13 mars 2019 om ett Europa som skyddar: *Ren luft för alla*⁸,
- med beaktande av sin resolution av den 28 november 2019 om klimat- och miljönödläget⁹, med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den 2 juli 2020 *Framtiden för EU:s politik för ren luft inom ramen för ambitionen om noll föroreningar*¹⁰,

⁵ EUT L 158, 30.4.2004, s. 13.

⁶ EUT L 334, 17.12.2010, s. 17.

⁷ Antagna texter, P9_TA(2020)0201.

⁸ Antagna texter, P8_TA(2019)0186.

⁹ Antagna texter, P9_TA(2019)0078.

¹⁰ EUT C 324, 1.10.2020, s. 35.

- med beaktande av Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 23/2018 *Luftföroreningar: vår hälsa är fortfarande inte tillräckligt skyddad*,
- med beaktande av Europeiska miljöbyråns (EEA) rapport nr 09/2020 *Air quality in Europe — 2020 report*,
- med beaktande av Europaparlamentets utredningstjänsts (EPRS) bedömning av genomförandet på EU-nivå av den 18 januari 2021 *EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation* och bilaga I till den *Mapping and assessing local policies on air quality. What air quality policy lessons could be learnt from the COVID-19 lockdown?*,
- med beaktande av studien *Air Pollution and COVID-19* från Europaparlamentets utredningsavdelning för ekonomisk politik, vetenskapspolitik och frågor om livskvalitet i januari 2021,
- med beaktande av studien *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* från Europaparlamentets utredningsavdelning för ekonomisk politik, vetenskapspolitik och frågor om livskvalitet av den 8 mars 2019,
- med beaktande av Världshälsoorganisationens resolution av den 26 maj 2015 *Health and the environment: addressing the health impact of air pollution*,
- med beaktande av artikel 54 i arbetsordningen och artikel 1.1 e i och bilaga 3 till talmanskonferensens beslut av den 12 december 2002 om förfarandet för beviljande av tillstånd att utarbeta initiativbetänkanden,
- med beaktande av yttrandet från utskottet för transport och turism,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (A9-0037/2021), och av följande skäl:
 - A. Ren luft är ett måste för människors hälsa och livskvalitet, liksom också för miljön och har utsetts till en global hälsoprioritering i målen för hållbar utveckling.
 - B. Luftföroreningar är gränsöverskridande och det förekommer ett märkbart utbyte av luftföroreningar, såväl mellan medlemsstaterna som mellan EU-länder och tredjeländer, såsom det påpekats i den andra utsiktsrapporten om ren luft. Skadeverkningarna av dålig luftkvalitet har ofta blivit ett lokalt problem för medlemsstater som inte kan göra något åt utsläppskällor utanför sitt territorium.
 - C. Luftföroreningar är den största enskilda miljörelaterade hälsoriskerna i EU¹¹. De slår ojämnt mot regioner, socioekonomiska grupper och åldersgrupper, och orsakar varje år nästan 400 000 förtida dödsfall, enligt EEA:s senaste uppskattningar om hälsokonsekvenser som kan tillskrivas luftföroreningar. Under 2018 kom koncentrationer av partiklar av typ 2,5 (PM_{2,5}) att vålla 379 000 förtida dödsfall till följd

¹¹ Världshälsoorganisationen: *Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease*. Världshälsoorganisationen, Geneve, 2016.

av långvarig exponering i EU- 28. Exponering för koncentrationer av NO₂ och O₃ uppskattas ha vållat 54 000 respektive 19 400 förtida dödsfall i EU under 2018¹².

- D. Luftföroreningar har ett samband med andningssjukdomar och hjärt-kärlsjukdomar, slaganfall och cancer, och i aktuella studier förknippas de också med fertilitetsstörningar samt skador på gravida och nyfödda, jämte demens¹³, strukturella förändringar i hjärnan hos barn, Alzheimers sjukdom, systematisk inflammation, kognitiv svikt¹⁴ och diabetesrelaterad dödlighet¹⁵. Det sammanlagda antalet förtida dödsfall till följd av luftföroreningar har minskat med över 50 % sedan 1990¹⁶.
- E. Det finns belegg för att exponering för luftföroreningar kan påverka sjukdomsutgången för personer som får covid-19, framför allt till följd av skador på andningsorganen och immunsystemet och proteinuttryck som gör det möjligt för viruset att tränga in i celler¹⁷.
- F. Enligt kommissionens andra utsiktsrapport om ren luft kommer antalet förtida dödsfall till följd av luftföroreningar per år sannolikt att minska med omkring 55 % fram till 2050 jämfört med 2005, såvida medlemsstaterna genomför alla åtgärder för reglering av luftföroreningar vid källan, som finns i unionslagstiftningen i dag.
- G. Stadsbefolkningen är mest utsatt för luftföroreningar och i hela världen bor endast en invånare av tio i en stad som följer WHO:s riktlinjer för luftkvalitet¹⁸. Nuförtiden bor 75 % av EU:s befolkning i stadsområden och stadsperiferiska områden¹⁹.
- H. 98 % av stadsbefolkningen i EU exponeras för ozonhalter som överskrider Världshälsoorganisationens riktlinjer. 77 % av befolkningen i EU-28 exponeras för PM_{2,5} som överskrider Världshälsoorganisationens riktlinjer²⁰.
- I. I tidskriften *Lancet Planetary Health* publicerades den 19 januari 2021 en studie om hur luftföroreningar påverkar dödligheten i nästan tusen städer i Europa²¹. Därvid framkom det att de tio städerna med lägst dödlighet till följd av föroreningar med NO₂ och PM_{2,5} huvudsakligen är belägna i norra Europa. Utmaningarna för luftkvaliteten är olika på

¹² EEA:s rapport nr 09/2020 *Air quality in Europe — 2020 report*.

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*. Ingår i *The Lancet*, vol. 389, nr 10070, Elsevier Ltd., 2017, ss. 718–726.

¹⁴ Guxens, M. et al. *Air Pollution Exposure During Fetal Life, Brain Morphology, and Cognitive Function in School-Age Children*. Ingår i *Biological Psychiatry*, vol. 84, nr 4, Elsevier Inc., 2018, ss. 295–303.

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

¹⁶ EEA, *Air pollution: how it affects our health*. EEA, Köpenhamn, 2020, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/health-impacts-of-air-pollution>

¹⁷ Studien från Europaparlamentets utredningsavdelning för ekonomisk politik, vetenskapspolitik och frågor om livskvalitet i januari 2021: *Air pollution and COVID-19. Including elements of air pollution in rural areas, indoor air pollution, vulnerability and resilience aspects of our society against respiratory disease, social inequality stemming from air pollution*.

¹⁸ Världshälsoorganisationen *Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease*. Världshälsoorganisationen, Geneve, 2016.

¹⁹ Eurostats statistikbok av den 7 september 2016 *Urban Europe – Statistics on cities, towns and suburbs*.

²⁰ Europeiska miljöbyråns (EEA) rapport nr 09/2020 *Air quality in Europe — 2020 report*.

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

olika orter, och den huvudsakliga problemkällan varierar från uppvärmningssystem till transporter. Trots den ekonomiska tillväxten har överlag luftkvaliteten blivit bättre, jämfört med 1990.

- J. Luftföroreningar för med sig avsevärda mänskliga och ekonomiska kostnader, såsom förkortad livslängd, ökade hälso- och sjukvårdskostnader, minskad arbetskraftsproduktivitet, försämrade ekosystem och förlust av biologisk mångfald, vartill kommer klimatförändringar. Luftföroreningarna innebär varje år en sammantagen kostnad på mellan 330 och 940 miljarder euro för samhälle, hälsa och ekonomisk verksamhet i Europa, medan kostnaderna för samtliga åtgärder som leder till bättre luftkvalitet uppgår till mellan 70 och 80 miljarder euro per år²². Kostnaderna ifall ingenting görs, också för luftföroreningarnas skadeverkningar på människors hälsa och för samhälle och ekonomi, överstiger med bred marginal kostnaderna för att åtgärda luftföroreningarna, trots att detta kräver olika slags politiska åtgärder. Enligt kommissionens uppskattningar skulle ett fullständigt genomförande av EU:s nuvarande lagstiftning om ren luft kunna ge nettovinster på upp till 42 miljarder euro om året fram till 2030, framför allt till följd av minskad dödlighet och sjuklighet²³.
- K. Under tiden mellan 1990 och 2018 minskade utsläppen av alla luftföroreningar i EU. Störst var minskningen i fråga om svaveloxider (SO_x), som minskade med 90 %, och därpå följde lättflyktiga organiska ämnen utom metan (NMVOC) och kväveoxider (NO_x), som minskade med ungefär 60 % respektive 55 %. Utsläppen av fina partiklar (PM_{2,5}) har minskat med närapå hälften sedan 1990 och ammoniakutsläppen (NH₃) med ungefär en fjärdedel²⁴. Utsläppen av NH₃ kulminerade under 2010.
- L. Enligt de senaste tillgängliga uppgifterna från 2018 behövde tio medlemsstater minska sina ammoniakutsläpp med upp till 10 % på mindre än två år, medan sex medlemsstater behövde minska sina utsläpp av PM_{2,5} och fem medlemsstater sina utsläpp av NO_x med upp till 30 % för att följa utsläppstaken i direktivet om nationella utsläppstak²⁵.
- M. Luftföroreningar förstör miljön och blir till stor skada för naturliga ekosystem och biologisk mångfald, också till följd av eutrofiering, försurning och skador på växtligheten till följd av marknära ozon. Likaså skadar de vatten- och markkvaliteten och de ekosystemtjänster dessa stöder, vartill kommer att de är klimatskadliga och kan skada bebyggelsen och kulturarvet. De luftföroreningar som i dag gör mest skada på ekosystemen är O₃, NH₃ och NO_x. Inemot två tredjedelar av den ekosystemareal som i dagens EU är exponerad för eutrofiering har blivit det till följd av luftföroreningar.
- N. När kväveföreningar släpps ut i luften i form av NO_x och NH₃ kan följden bli eutrofiering, alltså övergödning med närsalter. Både svavelföreningar och kväveföreningar leder till försurning. Både försurning och eutrofiering kan påverka

²² Europaparlamentets utredningstjänsts (EPRS) bedömning av av den 18 januari 2021 av genomförandet på EU-nivå *EU policy on air quality: implementation of selected EU legislation*, s. 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)*, Europeiska kommissionen, Bryssel, 2020.

²⁴ Eurostat, *Air pollution statistics – emission inventories*, Eurostat, Luxemburg, 2020, www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_pollution_statistics_-_emission_inventories&oldid=403107

²⁵ Kommissionens rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén av den 8 januari 2021 *Den andra utsiktsrapporten om ren luft* (COM(2021)0003).

landekosystem och akvatiska ekosystem och leda till förändringar i artmångfalden och invasion av nya arter. Försurningen kan också leda till att giftiga metaller i vatten eller mark i högre grad frigörs, så att risken för att de ska komma in i näringskedjan ökar.

- O. Höga ozonhalter skadar växternas celler, stör deras förökning och tillväxt och minskar således avkastningen av jordbruksgrödor samt skogarnas tillväxt och den biologiska mångfalden. Ändrade klimatförhållanden och ökade utsläpp av koldioxid och andra förorenande ämnen, såsom reaktivt kväve, ändrar växtlighetens respons på ozonet. Detta påverkar mängden ozon som tas upp av blad och löv, så att omfattningen av konsekvenserna för växternas tillväxt, avkastningen av grödor och ekosystemtjänster förändras²⁶.
- P. Giftiga metaller såsom bly (Pb), kvicksilver (Hg) och kadmium (Cd) kan skada växter och djur och dessutom människor. Fastän koncentrationerna av dessa ämnen i atmosfären kan vara låga bidrar de det oaktat till att giftiga metaller lagras och ackumuleras i mark, sediment och organismer. Giftiga metaller och långlivade organiska föreningar är inte bara miljögifter utan de har en tendens att bioackumuleras i djur och växter och att biomagnifieras, vilket innebär att ju högre upp i näringskedjan en organism befinner sig, desto högre blir halterna av dessa ämnen i organismens vävnader.
- Q. Trots att persontrafiken och godstrafiken ökat sedan 1990 har alla luftföroreningar från vägtrafiken minskat åtskilligt sedan dess. Vägtrafiken ger fortfarande det största bidraget till utsläppen av kväveoxider (med 39 % av EU:s sammanlagda utsläpp av detta slag) och det näst största bidraget till utsläppen av sot (26 %) och bly (16 %). Likaså är vägtrafiken den största utsläppskällan i stadsområden till följd av utsläpp från fordon (trafikens avgasutsläpp) och även utsläpp till följd av slitage på bromsar och däck (trafikens utsläpp av annat slag än avgaser). Dieselfordonen svarar för omkring 75 % av alla de kostnader som luftföroreningar från vägtrafiken föranleder i Europa²⁷.
- R. Jordbruket är den tredje största källan till primära utsläpp av PM₁₀, såsom det betonats av EEA. Jordbrukets ammoniakutsläpp bidrar till de fall av momentant höga partikelkoncentrationer vi varje vår får uppleva i Europa, och är dessutom hälsoskadliga på både kort och lång sikt²⁸. Jordbrukets metanutsläpp är en viktig föregångare till marknära ozon, som är skadligt för människors hälsa.
- S. Sektorn för produktion och distribution av energi svarar för över hälften av utsläppen av svaveloxider²⁹ och en femtedel av utsläppen av kväveoxider³⁰ i EEA:s 33 medlemsländer.

²⁶ WHO:s regionkontor för Europa i Köpenhamn *Air Quality Guidelines for Europe*. Ingår i *European Series*, vol. 2, Världshälsoorganisationen, Geneve, 2000.

²⁷ Europeiska miljöbyråns (EEA) rapport nr 09/2020 *Air quality in Europe — 2020 report*.

²⁸ EEA:s indikatorbedömning av den 23 februari 2018 *Emissions of primary PM_{2.5} and PM₁₀ particulate matter*.

²⁹ EEA:s datavisualisering av den 18 juni 2015 *Sector share of sulphur oxides emissions*.

https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-sulphur-oxides-emissions#tab-chart_1

³⁰ EEA:s datavisualisering av den 18 juni 2015 *Sector share of nitrogen oxides emissions*.

https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-nitrogen-oxides-emissions#tab-chart_1

- T. Stenkols- och brunkolseldade kraftverk bidrar avsevärt till kvicksilverutsläppen i EU och 62 % av kvicksilverutsläppen från EU:s industri kommer från kolkraftverk³¹. Kviksilver är ett farligt nervgift som skadar nervsystemet även vid relativt låga exponeringshalter.
- U. I haven omkring Europa (Östersjön, Nordsjön, Nordostatlanten, Medelhavet och Svarta havet) uppgick under 2005 utsläppen av svaveldioxid (SO₂) från internationell sjöfart till uppskattningsvis 1,7 miljoner ton per år, medan de årliga utsläppen av NO₂ var 2,8 miljoner ton och av PM_{2,5} 195 000 ton³². Av en vetenskaplig undersökning beställd av kommissionen framgick det att om det inte görs någonting mera kommer sjöfartens utsläpp av kväveoxider sannolikt att inom ett årtionde motsvara de landbaserade utsläppen av kväveoxider³³.
- V. EU har en välstrukturerad ram för politiken för uteluftens kvalitet, men unionslagstiftningen för inomhusluft är däremot oenhetlig. Det kan behövas ett mer helhetsbetonat grepp inom EU:s politik för luftföroreningar som garanterar att lagstiftningen om luftkvalitet, hälsa och säkerhet på arbetsplatsen, kemikalier och byggnader är fullt konsekvent och inbördes förstärkande, framför allt för att arbetstagarna och allmänheten ska skyddas mot farliga ämnen i konsumentprodukter.
- W. Av 18 pågående överträdelseförfaranden mot 18 medlemsstater inleddes 13 på grund av att utsläppen av PM₁₀ överskridit EU:s gränsvärden, medan 11 föranleddes av utsläpp av NO₂ och ett av utsläpp av SO₂, medan sex ytterligare överträdelseförfaranden fortfarande är aktuella till följd av att man inte genomfört övervakningskraven. Gränsvärdena för PM₁₀ och SO₂ borde ha följts redan 2005.
- X. Under 2019 rapporterade 17 medlemsstater att deras utsläpp av NO₂ överskridit EU:s luftkvalitetsnormer, medan 14 medlemsstater rapporterade detsamma för PM₁₀, 4 för PM_{2,5} och en medlemsstat för SO₂.
- Y. I dagens läge är det påkallat med mera stöd till olika länder (tekniskt, logistiskt och ekonomiskt stöd och riktlinjer) för att de bättre ska kunna genomföra befintlig lagstiftning.
- Z. I ett beslut på sistone från en lokal domstol fastställdes det att det lokala självstyrelseorganet i regionen Bryssel, där EU-institutionerna är baserade, är juridiskt skyldigt att inom sex månader införa system för mätning av luftkvaliteten utmed de mest trafikerade vägarna, såsom Rue de la Loi/Wetstraat, och att man där måste mäta koncentrationerna av NO₂, grova partiklar (PM₁₀) och fina partiklar (PM_{2,5}).
- AA. Merparten av EU:s invånare tycker att det görs för litet från offentligt håll för att åstadkomma god luftkvalitet och över 70 % av EU:s invånare väntar sig att EU ska

³¹ EEA:s rapport av den 19 september 2018 *Mercury in Europe's environment. A priority for European and global action*.

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.

föreslå ytterligare åtgärder³⁴. Bättre luftkvalitet handlar också om mentalitetsförändringar i samhället. Sådana är det inte lätt att lagstifta fram, utan de måste komma genom upplysningskampanjer om nyttan med luftvårdspolitik.

Ett delvis effektivt redskap som behöver förbättras

1. Europaparlamentet inser att de tre pelarna i EU:s luftvårdspolitik lyckats minska utsläppen och koncentrationerna av flertalet luftföroreningar i Europa. Parlamentet erkänner att EU:s luftkvalitetsdirektiv visserligen varit bra genom att vi tack vare dem fått gemensamma luftkvalitetsnormer för EU och lättare kunnat utbyta uppgifter om luftkvaliteten, men att de endast delvis kunnat minska luftföroreningarna och deras skadeverkningar för hälsa, livskvalitet och miljö. Parlamentet påpekar att många medlemsstater fortfarande inte följer dagens luftkvalitetsnormer till fullo och inte gjort tillräckligt för att förbättra luftkvaliteten och minimera normöverskridandena, inte ens efter att kommissionen inlett överträdelseförfaranden och det utfärdats domstolsförelägganden om att luftkvalitetsdirektiven ska följas.
2. Europaparlamentet framhåller att det nästan överallt på Europeiska unionens territorium konstaterats en ökning av antalet luftföroreningsbetingade sjukdomar, såsom astma, neurotoxiska sjukdomar och sjukdomar föranledda av hormonstörande ämnen. Detta påkallar inte bara en oinskränkt tillämpning av unionslagstiftningen, utan också att kommissionen snabbt och effektivt inleder överträdelseförfaranden såvida medlemsstaterna inte följer gällande lag.
3. Europaparlamentet inser att luftföroreningar inte känner några gränser och att det förekommer ett märkbart utbyte av luftföroreningar, såväl mellan medlemsstaterna som mellan EU-länder och tredjeländer, såsom det påpekats i den andra utsiktsrapporten om ren luft. Parlamentet påpekar att medlemsstaterna inte kan åtgärda källor till luftföroreningar utanför sina gränser. Parlamentet uppmanar kommissionen att beakta vilken invecklad fråga luftföroreningarna är (där ingår ju sådant som uppkomsten av sekundära partiklar och global och EU-omfattande överföring av luftföroreningar) vid utarbetandet av en ny luftkvalitetspolitik, för att säkerställa ett integrerat helhetsperspektiv.
4. Europaparlamentet konstaterar att luftkvalitetsdirektiven bygger på luftkvalitetsnormer som redan hunnit få 15 eller 20 år på nacken, och i vissa fall är åtskilligt svagare än Världshälsoorganisationens (WHO) nuvarande riktlinjer och de nivåer som föranleds av senaste vetenskapliga rön om påverkan på människors hälsa och miljöpåverkan. Parlamentet välkomnar åtagandet i den europeiska gröna given om att se över luftkvalitetsnormerna och uppmanar kommissionen att anpassa värdena för PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂ och O₃ till WHO:s riktlinjer, samt värdena för bensen (C₆H₆) och bens[a]pyren till WHO:s referensvärden, genom att ändra lagstiftningen i luftkvalitetsdirektiven, efter att resultaten föreligger från en omfattande konsekvensbedömning ur synvinkel av hälsa, miljö, samhälle och ekonomi. Parlamentet framhåller att WHO:s riktlinjer håller på att ses över och att de helt snart kommer att offentliggöras. Parlamentet påpekar att EU:s luftkvalitetsnormer måste uppdateras så fort WHO:s nya riktlinjer blivit tillgängliga och att det måste tas med en skyldighet om

³⁴ Kommissionens kontroll av ändamålsenligheten för EU:s luftkvalitetsdirektiv (2008/50/EG, 2004/107/EG) av den 28 november 2019 (SWD(2019)0427),

regelbundet återkommande översyn av dem, utgående från senaste vetenskapliga och tekniska rön, så att de kommer att följa WHO:s regelbundet uppdaterade riktlinjer. Parlamentet uppmanar kommissionen att också beakta de senaste värdena för kritisk belastning till skydd av ekosystem, enligt vad som fastställs i konventionen om långväga gränsöverskridande luftföroreningar.

5. Europaparlamentet betonar att uppgifter som insamlats av Europeiska miljöbyrån ger vid handen att de flesta stadsborna i europeiska länder som övervakats under perioden mellan 2000 och 2015 är exponerade för koncentrationer som överstiger det årliga värde som rekommenderas i WHO:s riktlinjer, trots att utsläppen av PM₁₀ minskat. Parlamentet anmodar kommissionen att föreslå lagstiftning i de fall där det finns luckor i nuvarande lagstiftning, och dessutom se efter vilka sidovinster som kunde göras inom andra områden av föroreningsproblematiken, till exempel i fråga om buller. Parlamentet anmodar kommissionen att undersöka vilka konsekvenser som inomhusluftförorening för med sig, tillsammans med lagstiftning mot alla relevanta källor till inomhusluftförorening.
6. Europaparlamentet rekommenderar att de reviderade luftkvalitetsnormerna och övervakningskraven också, när så är lämpligt, utgående från en bedömning av vetenskapens senaste rön, bör täcka andra förorenande ämnen som det inte finns någon lagstiftning om och som påvisats skada hälsa och miljö inom EU, såsom ultrafina partiklar, sot, kvicksilver och ammoniak. Parlamentet framhåller att EU hyser ambitionen att leda omställningen till att jorden blir en hälsosam planet och påminner om att ifall EU vill bli en av de världsledande på detta område, då bör EU föregå med gott exempel genom att bland annat anta ambitiösa kvalitetsnormer för alla luftförorenande ämnen och se till att de följs.
7. Europaparlamentet konstaterar att det stora flertalet överträdelseförfaranden som kommissionen hittills inlett handlar om överskridande av gränsvärden. Av detta framgår att gränsvärdena har varit de inslag i luftkvalitetsdirektiven, som det är lättast att tillse efterlevnaden av. Parlamentet uppmanar kommissionen att föreslå att de nuvarande målvärdena (för O₃, As, Cd, Ni och bens[a]pyren) ska ersättas med gränsvärden. Parlamentet påpekar att normer som gäller på årsbasis gör det möjligt för toppbelastningar i fråga om föroreningshalter att passera obemärkt.
8. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att upprätta en bevakningslista över ämnen eller föreningar som av hälsoskäl inger betänkligheter bland allmänheten eller på vetenskapligt håll, till exempel mikroplast, för att man ska kunna vidta åtgärder med anledning av nya rön om hur dessa alltmer aktuella föreningar och ämnen påverkar människors hälsa och förfara på lämpligaste sätt vid övervakningen av dem.

Att mäta luftföroreningar

9. Europaparlamentet betonar att det måste garanteras att medlemsstaterna mäter luftkvaliteten på lämpliga ställen och vid utsläppskällorna, för att inte luftföroreningarna ska underskattas eller överskattas och för att resultaten ska bli representativa. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att förbättra sina övervakningsnätverk för att de ska få veta mer om nivåerna av förorening på sitt territorium och att se efter vilken kvalitet dessa nätverk har, för att de ska kunna peka ut fall både av ihållande och av

tillfällig luftförorening och vidta åtgärder för att lösa problematiken. Parlamentet uppmanar kommissionen att genomdriva direktivets skyldigheter på den här punkten och se till att provtagningsplatserna är jämförbara och representativa för varje enskilt område, också genom att omedelbart stödja medlemsstaterna med att inrätta ett sammansatt system av fasta övervakningsplatser och modellering, vilket på frivillig grund kan kompletteras med passiva provtagningsplatser, så att representativa resultat kan garanteras och systeminbyggda brister kan undvikas. Stöd bör också ges till utbildning och anställande av experter och till säkerställande av större träffsäkerhet i samband med inspektioner, kontroll och övervakning, liksom till att det inrättas en plattform för utbyte av god praxis. Parlamentet betonar att nya experter måste utbildas på fortlöpande basis, också genom omskolning dels av personer som haft andra arbetsuppgifter och vill arbeta inom detta område, dels av unga arbetslösa. Parlamentet betonar att det också är möjligt att koncentrationerna av luftföroreningar underskattas, till följd av att medlemsstaterna själva får välja från vilka övervakningsplatser de rapporterar in uppgifter till EEA.

10. Europaparlamentet vidgår att medlemsstaterna inrättat ett övervakningsnätverk för luftkvalitet utgående från gemensamma kriterier som fastställts i luftkvalitetsdirektiven. Nätverket omfattar över 4 000 övervakningsstationer och 16 000 provtagningsplatser. Parlamentet påpekar att bestämmelserna för var övervakningen ska förläggas omfattar ett flertal kriterier och erbjuder ett mått av handlingsfrihet, något som ofta leder till att övervakningsnäten i städerna inte anger var någonstans de högsta koncentrationerna av luftföroreningar förekommer, med åtföljande risk för att man inte lägger märke till när gränsvärden överskrids. Parlamentet uppmanar med kraft kommissionen att omedelbart vägleda medlemsstaterna med hjälp av en genomförandeakt i enlighet med artikel 28 i direktiv 2008/50/EG om hur de ska inrätta sina övervakningsnätverk. Parlamentet uppmanar kommissionen att i förslagen till reviderade luftkvalitetsdirektiv se över bestämmelserna för var övervakningsstationer och provtagningsplatser ska förläggas och införa nya bindande bestämmelser för detta ändamål, till exempel i form av att kommissionen vid behov antingen får kräva ytterligare övervakningsplatser för att luftföroreningarna ska mätas bättre eller fastställa ett minimiantal mätstationer per utsläppskälla (transporter, industri, jordbruk eller bostäder).
11. Europaparlamentet anser att ett effektivare övervakningsnätverk för luftkvalitet också måste kunna mäta hur större föroreningskällor påverkar luftkvalitetsnormerna i närbelägna byar och skyddade ekosystem och ge mera information om vilka föroreningar som görs till föremål för bedömning.
12. Europaparlamentet föreslår att det inrättas en kombination av fasta övervakningsplatser och modellering, vilket på frivillig grund kan kompletteras med passiva provtagningsplatser, eftersom det finns så många olika slag av föroreningar att det är svårt att greppa dem utgående från fasta övervakningsplatser. Parlamentet betonar att provtagning kan kompletteras med modellering av luftkvaliteten. Parlamentet påpekar därför att modellering av luftkvaliteten bör finnas med i luftkvalitetsdirektiven (med lämplig geografisk spridning) så att den blir ett tydligare inslag i arbetet med att bedöma luftkvaliteten. Parlamentet understryker vikten av realtidsdata om luftkvalitet. Parlamentet påpekar att kommissionen alltid bör beakta de modernaste tekniska mätsystemen, normerna och standarderna.

13. Europaparlamentet betonar att luftkvalitetsdirektiven visserligen innehåller en del bestämmelser om att minska luftföroreningarna på de ställen där människorna lider mest av dem eller där koncentrationerna är högst, men att det dock behövs ytterligare vägledning från kommissionen om var provtagningsplatserna ska förläggas för att ge ökad tyngd åt genomförandet av dessa bestämmelser. Parlamentet konstaterar att de mindre bemedlade socioekonomiska grupperna är mera utsatta för luftföroreningar, eftersom de med större sannolikhet bor nära källor till svåra föroreningar, både utomhus, såsom från trafiken och industriområden och inomhus, såsom från bostadsuppvärmning med lågvärdiga fasta bränslen. Parlamentet understryker här att människors exponering för luftföroreningar på ett lämpligare och bättre sätt måste återspelas i unionsrätten och uppmanar med kraft kommissionen att ta med nya indikatorer i luftkvalitetsindexen, såsom folktätheten kring övervakningsstationer och provtagningsplatser, för att på så sätt fastställa kriterier för ”allmänhetens exponering” och införa bestämmelser för hur övervakningsplatserna ska bli representativa, samt för delande av bästa praxis på detta område, såsom genom att det inrättas prioriterade områden för luftkvalitetsförbättring. Parlamentet betonar dock dels att dessa nya kriterier bör komma som tillägg till och inte ersätta gränsvärdena som hittills visat sig vara de normer som det går lättast att säkerställa efterlevnaden av, dels att samma luftkvalitetsnormer måste gälla i hela EU.

Vad man lärt av covid-19-krisen

14. Europaparlamentet påpekar att covid-19-pandemin är ett exempel på de oupplösliga kopplingarna mellan människornas hälsa och ekosystemens hälsa. Parlamentet framhåller att man vid utformningen av ny politik måste ta med de lärdomar om luftföroreningar som covid-19-pandemin gett.
15. Europaparlamentet konstaterar att nedstängningsåtgärderna för att hejda pandemins spridning ledde till en drastisk nedgång i trafik och industriverksamhet och således till att utsläppen och luftföroreningarna minskade som aldrig förut i hela Europa och koncentrationerna av förorenande ämnen kom att bli åtskilligt lägre än de lagfasta gränsvärden och WHO:s rekommendationer, vilket klart och tydligt visar hur människans verksamhet påverkar miljön. Parlamentet föreslår att alla åtgärder undersöks för att man ska förstå deras inverkan och konstaterar med beklagande att fortsatt exponering för luftföroreningar kan komma att förvärra inverkan av luftvägssjukdomar såsom covid-19. Parlamentet oroar sig över att föroreningarna kan återgå till tidigare nivåer eller, vad värre är, till ännu högre nivåer, och varnar för alla uppskov med eller annulleringar av lokala åtgärder som avser att minska luftföroreningar. Parlamentet framhåller att en avsevärd minskning av luftföroreningarna med tiden skulle bli till stor nytta för människors hälsa, liksom också för jordbruket och de naturliga ekosystemen. Parlamentet understryker därför att luftföroreningsbekämpning måste stå i centrum för EU:s återhämtningsplan, och att obligatoriska luftkvalitetskrav för EU, vilkas efterlevnad effektivt genomdrivs, är utslagsgivande för att människors hälsa ska kunna garanteras och deras motståndskraft mot framtida hälsohot förbättras. Parlamentet uppmanar med kraft medlemsstaterna till en mera ambitiös luftvårdspolitik, också genom målinriktad användning av medel från EU:s facilitet för nationers återhämtning och resiliens.

16. Europaparlamentet konstaterar att covid-19-krisen visat att en minskning av trafiken med motorfordon, tillsammans med ändrade rörlighetsmönster, effektivt kan minska luftföroreningarna i städerna. Parlamentet anser därför att man bör arbeta för god praxis, såsom inköp i närbutiker, frivilligt distansarbete, elektronisk förvaltning eller förskjuten arbetstid.

Att främja framgångsrik lokal luftkvalitetspolitik

17. Europaparlamentet påpekar att en tydlig tendens i riktning mot minskad luftförorening kan skönjas i huvudsak när olika slags politik genomförs tillsammans, och att konsekvens vid utformningen och genomförandet av lokal politik inom hela EU därför är av grundläggande vikt för att politiken ska lyckas. Parlamentet understryker att konsekvens inom politiken också förutsätter samarbete mellan olika myndigheter, och uppmanar kommissionen och medlemsstaterna till nära samarbete med nationella, regionala och lokala myndigheter härvidlag. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att utarbeta konsekventa och långsiktiga strategier för renare luft. Parlamentet uppmanar kommissionen att i luftkvalitetsdirektiven ta med nya lagbestämmelser för att inte lokal politik och lokala åtgärder som visat sig effektivt kunna förbättra luftkvaliteten ska kunna upphävas, utan att det dessförinnan gjorts en grundlig analys eller bedömning av dem.
18. Europaparlamentet välkomnar kommissionens kontroll av luftkvalitetsdirektivens ändamålsenlighet, vilken offentliggjordes 2019. Parlamentet uppmanar kommissionen att undersöka möjligheterna till ett snabbt och effektivare samarbete med nationella, regionala och lokala myndigheter för att främja efterlevnaden av luftkvalitetslagstiftningen, bland annat genom EU-finansiering. Parlamentet uppmanar kommissionen att tillhandahålla tekniskt stöd och expertis till de nationella, regionala och lokala myndigheter som stöter på svårigheter vid verkställandet och genomförandet av luftkvalitetslagstiftningen.
19. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och de lokala och regionala myndigheterna att utarbeta och genomföra strategiska och evidensbaserade planer för hållbar rörlighet i städer, i syfte att uppnå en samordnad planering av strategier, incitament och subventioner, inriktade på de olika transportsektorerna och transportslagen, till exempel åtgärder för ökad användning av e-laddning och andra alternativa bränslen eller alternativa framdrivningssystem – såsom flytande naturgas (LNG), litiumjonbatterier, vätgas, bränsleceller och nätström – och investeringar i hållbar och lättillgänglig kollektivtrafik, åtgärder för att förnya bilparken, investeringar i teknik för rena transportslag och kombinerad mobilitet, liksom åtgärder för infrastruktur för aktiv, delad och utsläppsfri rörlighet, lågutsläpps zoner och system för fordonsladdning samt efterfrågerelaterade åtgärder, samt att öka medvetenheten bland allmänheten och satsa mer på kommunikationsinsatser kring EU:s roll när det gäller bekämpningen av luftföroreningar.
20. Europaparlamentet framhåller att städerna måste bli hälsosammare och få åtskilligt renare luft. Parlamentet uppmanar de lokala myndigheterna till hållbar stadsplanering, exempelvis i form av att det inrättas gröna områden, fotgängar zoner och bilfria zoner i stadskärnorna och människor uppmanas att gå till fots eller cykla, åka kollektivt, använda delade lösningar för hållbar rörlighet, varvid samexistensen med

motorfordonstrafiken bör säkerställas. Parlamentet framhåller att breda och väl underhållna trottoarer och cykelvägar, som är fria från hinder och i huvudsak förlagts till gator av central betydelse för pendeltrafiken som inlemmats i det befintliga vägnätet samtidigt som de på ett betryggande sätt avskilts från körbanorna, kan ge incitament till aktiv samfärdsel, såsom cykel- eller gångtrafik. Parlamentet uppmanar med kraft de nationella, regionala och lokala myndigheterna att utgående från detta anta en ambitiös politik med ambitiösa åtgärder. Parlamentet anser att grunden för den långsiktiga stadsplaneringen bör bestå i ”femtonminutersstäder”, där man till fots eller via kollektivtrafiken kan komma till bostäder, arbetsplatser, offentliga tjänster och butiker. Parlamentet uppmanar med kraft kommissionen att årligen prisbelöna de städer eller regioner som vidtagit de bästa åtgärderna för att med synlig verkan och konkreta resultat minska luftföroreningarna, för att lokala och nationella myndigheter ska spöras till ökad aktivitet och effektivitet, och att föra fram dessa åtgärder på europeisk nivå.

21. Europaparlamentet påpekar att kommissionen i sin nyligen framtagna strategi för hållbar och smart rörlighet förespråkar ökad kollektivtrafik jämte gång- och cykeltrafik samt automatiserad, sammankopplad och multimodal mobilitet, i syfte att avsevärt minska transportutsläppen och trafikstockningarna, särskilt i städerna, och förbättra allmänhetens hälsa och välbefinnande.
22. Europaparlamentet efterlyser särskilt investeringar i en väl utbyggd cyklingsinfrastruktur, särskilt i städerna, för att garantera alla oskyddade trafikanters säkerhet och göra cykling mer attraktivt som ett effektivt och hälsosamt sätt att pendla. Parlamentet framhåller att det måste bli lätt att byta mellan tåg och cykel för att det ska bli möjligt med hållbar pendling mellan stad och landsbygd. Vidare uppmantrar parlamentet i detta syfte till en utvidgning av Europeiska nätet av cykelvägar.
23. Europaparlamentet påpekar att kollektivtrafiken, i synnerhet på landsbygden, ofta är föga attraktiv, oregelbunden och dyr.

EU:s luftvårdspolitikens inverkan på luftkvaliteten

24. Europaparlamentet välkomnar tillkännagivandet av kommissionens handlingsplan för nollföroreningar. Parlamentet erinrar om det nära sambandet mellan naturvård och luftkvalitet och framhåller att luftföroreningar är en belastning som kräver ett helhetsperspektiv, eftersom de blir till skada för livet i både mark och vatten till följd av eutrofiering och försurning. Parlamentet förvarnar om att eventuella nya åtgärder inte kommer att tjäna till någonting om inte luftkvaliteten åsätts den prioritet den förtjänar och integreras i all EU-politik, i linje med vetenskapens senaste rön och EU:s lagstiftning om utsläppskällor, exempelvis klimat-, energi-, transport-, industri-, jordbruks- och avfallshanteringslagstiftningen, samtidigt som man måste säkerställa att politiken inte motverkar sitt eget syfte och att bättre synergier råder mellan alla politikområden. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att närmare samarbeta inom alla områden och på alla nivåer och att ta i beaktande alla tekniska lösningar med vars hjälp man kan minska utsläppen på ett teknikneutralt sätt, för att de lokala myndigheterna ska få hjälp med att slå in på en ambitiös om än utmaningsfylld väg, som leder i riktning mot nollutsläpp och renare luft.

25. Europaparlamentet påpekar det allt närmare sambandet mellan luftföroreningar och klimatförändringar, vilket framgår av att stigande temperaturer och oftare förekommande värmeböljor lett till ökade ozonhalter. Parlamentet anser att ett helhetsperspektiv på kampen mot luftföroreningar kan förenas med en analys från fall till fall av de särskilda egenskaperna hos varje enskilt förorenande ämne, till exempel i fråga om ozon, som är en färg- och luktlös gas som inte är en primär förorening och i fråga om vilket man måste vidta åtgärder för att minska de ozonbildande ämnena (NO_x och VOC) på långsiktig basis.
26. Europaparlamentet uppmanar med kraft kommissionen och medlemsstaterna till effektivitetsprövning av all utsläppslagstiftning och åtstramning av den, och därvid se till att den genomförs på ett verkningsfullt sätt. Parlamentet understryker att det enda sättet att garantera ren luft är att minska utsläppen vid källan. Parlamentet förvarnar om att flertalet medlemsstater inte kommer att fullgöra de åtaganden om utsläppsminskning för 2020 och 2030 som förutsätts i direktivet om nationella utsläppstak. Parlamentet betonar att det behövs rigorösa åtgärder för att minska utsläppen från alla sektorer, framför allt från vägtransporter och sjöfart, luftfart, industrianläggningar, byggnader, jordbruk och energiproduktion. Parlamentet understryker att EU:s luftkvalitets- och utsläppsnormer måste göras till en del av EU:s handelspolitik för att inte föroreningarna ska förflyttas utanför Europa och de gränsöverskridande luftföroreningarna få ännu värre effekter på EU:s luftkvalitet. Parlamentet rekommenderar att det anslås lämpliga EU-medel till mål i fråga om ren luft för att medlemsstaterna ska få stöd för sina åtgärder.
27. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att snabbt inleda överträdelseförfaranden för att utsläppsminskningens åtagandena enligt direktivet om nationella utsläppstak verkligen ska fullgöras. Parlamentet framhåller att EU:s sektorsövergripande utsläppsminskningens åtgärder klart och tydligt måste staka ut en väg i riktning mot nollutsläpp och noll föroreningar från de sektorer som berörs. Parlamentet efterlyser en konsekvent politik för lagstiftningen om utsläpp av växthusgaser och förorenande ämnen.
28. Europaparlamentet beklagar den flexibilitetsmekanism som i kommissionens rapport *Den andra utsiktsrapporten om ren luft* (COM(2021)0003) föreslagits för avsnitt 5 i direktivet om nationella utsläppstak. Parlamentet understryker att elva medlemsstater har begärt att få ändrade utsläppstak under 2018. Parlamentet uppmanar kommissionen att begränsa anpassningen av utsläppsinventeringen till vad som är absolut nödvändigt och att överväga om medlemsstaterna har vidtagit åtgärder för att kompensera för möjliga oförutsedda utsläpp från vissa branscher innan de ansöker om en anpassning av utsläppsinventeringen.
29. Europaparlamentet understryker att metanutsläppen inte regleras i EU:s luftföroreningslagstiftning och är inte specifikt reglerade inom EU:s klimatpolitik. Parlamentet välkomnar det nyligen offentliggjorda dokumentet om en EU-strategi för att minska metanutsläppen och uppmanar kommissionen att aktivt åtgärda behovet att minska metanutsläppen, särskilt från jordbruket och från avfall.
30. Europaparlamentet konstaterar med oro att medan utsläppen av de flesta luftförorenande ämnen oavbrutet minskar i Europeiska unionen fortsätter utsläppen av ammoniak

(NH₃), framför allt från jordbrukssektorn, att öka, så att de blir en utmaning för EU när EU söker uppnå sina gränsvärden för luftföroreningar. Parlamentet framhåller att i stadsområden står ammoniakutsläppen för cirka 50 % av de hälsoproblem som luftföroreningar orsakar och att ammoniak är en stor föregångare till partiklar. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att använda sina nationella strategiska planer inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken som en möjlighet att bekämpa luftföroreningar från jordbrukssektorn. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att också inom direktivet om industriutsläpp söka efter möjligheter att begränsa dessa utsläpp.

31. Europaparlamentet påpekar att den europeiska gröna given syftar till att minska EU:s miljöpåverkan, och att denna gröna giv, med tanke på industrins påtagliga bidrag till den sammanlagda miljöbelastningen, måste ge ett lämpligt bidrag till att målet om minskad miljöpåverkan faktiskt uppnås. Parlamentet oroar sig för att det byggs nya industrianläggningar vilkas kapacitet nätt och jämnt understiger gränsvärdena i direktivet om industriutsläpp, och att detta görs avsiktligt för att anläggningarna inte ska omfattas av direktivet. Parlamentet välkomnar här den aviserade översynen av direktivet om industriutsläpp, vilken syftar till att föroreningar från större industrianläggningar bättre ska kunna åtgärdas, samt för att gynna industriverksamhet med lägsta negativa miljöpåverkan och göra verksamheten fullständigt förenlig med EU:s miljö-, klimat- och energipolitik, samt med dess politik för en cirkulär ekonomi. Parlamentet uppmanar kommissionen att börja ålägga medlemsstaterna att göra uppgifterna om efterlevnad och tillstånd offentliga.
32. Europaparlamentet anser här att det vore på sin plats att ta med andra sektorer i direktivet om industriutsläpp, samt att begränsa undantagen från direktivet till minsta möjliga, se över dagens bästa tillgängliga teknik, anta ett konsekvent resultatorienterat synsätt om att främja den minst miljöskadliga industriverksamheten och ta med bestämmelser för att sporra till framsteg i det skede då tillstånd beviljas eller i fasen för referensdokument för bästa tillgängliga teknik (Bref-dokument).
33. Europaparlamentet uppmanar de lokala myndigheterna att, också som ett led i sina luftkvalitetsplaner, genomföra informationskampanjer och system med incitament till byggnadsrenoveringar och till att gamla, ineffektiva och förorenande system för uppvärmning och nedkylning av bostäder byts ut, eftersom sådana system till stor del svarar för att luften förorenas med hälsoskadliga ämnen. Parlamentet menar att hållbar fjärrvärme kan bli ett bra alternativ till individuell bostadsuppvärmning som är utspridd och mycket ineffektiv.
34. Europaparlamentet konstaterar att elproduktion med fasta bränslen kommer att vara den huvudsakliga källan till kvicksilverutsläpp i luften i Europa under en överskådlig framtid. Parlamentet välkomnar här de åtaganden som minst tio EU-medlemsstater har ingått om att fasa ut kol. Parlamentet uppmanar övriga EU-medlemsstater att fasa ut kol som energikälla senast 2030.
35. Europaparlamentet påpekar att de transportrelaterade utsläppen av de flesta föroreningar visserligen har minskat kraftigt under de senaste årtiondena, men att det kvarstår vissa särskilt utsatta områden i EU där luftföroreningarna är för höga – särskilt i stadsområden, där nästan en av sex invånare fortfarande exponeras för koncentrationer

av luftföroeningar som överskrider EU:s luftkvalitetsnormer för vissa föroeningar. Parlamentet understryker att överdrivet höga nivåer av transportrelaterade luftföroeningar utgör en särskild hälsorisk för personer som bor i städer och i närheten av transportknutpunkter.

36. Europaparlamentet påminner om att vägtransporter är den största källan till utsläpp av kväveoxider i Europa. Parlamentet uppmanar kommissionen att ta fram strikta EU-normer för bilars utsläpp av luftföroenande ämnen (framtida Euro 7-normer för lätta nyttofordon och Euro VII-normer för tunga fordon) på ett teknikneutralt sätt som inte diskriminerar mellan olika bränslen. Parlamentet understryker att de nya provningsförfarandena för fordon bör ses över, så att flera av de föroenande ämnen som tas upp i lagstiftningen mäts vid dem och de blir mera exakta och effektiva och för att kryphålen ska komma bort, så att det därmed säkerställs att utsläppsnormerna faktiskt följs vid verkliga körförhållanden.
37. Europaparlamentet understryker att marknaden för fordon med nollutsläpp eller låga utsläpp absolut måste få incitament och att medlemsstaterna likaså måste få vägledande rekommendationer, så att de uppmuntras genomföra en bred uppsättning incitament till utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, samtidigt som det säkerställs att dessa incitament går till de fordon som har de lägsta utsläppen vid verklig körning. Parlamentet betonar att tillgången och åtkomsten till laddningsinfrastruktur, både i privata och offentliga byggnader i enlighet med direktivet om byggnaders energiprestanda, och konkurrenskraften hos utsläppsfria och utsläppsnåla fordon är av avgörande betydelse för ökad acceptans bland konsumenterna.
38. Europaparlamentet anser att bättre luftkvalitet i särskilt utsatta områden ovillkorligen kräver en övergång till ett transportsystem och en utformning på rörlighetsinfrastrukturen som präglas av ökad hållbarhet och minskade utsläpp och som syftar till att minska trafikstockningarna, särskilt i städerna, samtidigt som alla tillgängliga medel används på effektivast möjliga sätt och med beaktande av de senaste vetenskapliga rönen och tekniska innovationerna. Parlamentet uppmanar kommissionen att hjälpa medlemsstaterna att utföra regelbundna kvalitetskontroller av sin transportinfrastruktur för att se efter var det behövs trängselminskning och optimering samt att vidta lämpliga åtgärder på dessa områden för att göra luftkvaliteten till en fristående prioritering, bland annat med hjälp av tillgängliga EU-medel och genom att inrikta sig bättre på de huvudsakliga finansieringsmekanismerna, till exempel Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden.
39. Europaparlamentet betonar åter vikten av en betydande trafikomställning bort från vägtransporter och till mindre föroenande transportslag, till exempel kombinerad transport, inre vattenvägar och järnväg, varvid man i synnerhet bör använda sig av Europaåret för järnvägen 2021. Parlamentet framhåller i detta sammanhang det akuta behovet av att förbättra och modernisera järnvägsinfrastrukturen genom att till fullo genomföra det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), avlägsna flaskhalsar och slutföra saknade delar av nätet, särskilt inom ramen för det transeuropeiska transportnätet, samt av att ytterligare underlätta och uppmuntra till intermodalitet och multimodalitet. Vad gäller sista milen-sträckor och medellånga sträckor anser parlamentet att detta förhållningssätt bör kombineras med åtgärder för att vägtransporterna ska bli effektivare och hållbarare.

40. Europaparlamentet betonar att det effektivaste sättet att minska luftföroreningarna från vägtransporter är att främja övergången från konventionellt bränsle till renare alternativa bränslen, i enlighet med direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Parlamentet menar att den kommande översynen av förordning (EU) 2019/631 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon kommer att påskynda spridningen av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon.
41. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att trygga en bättre efterlevnad av utsläppsnormerna enligt gällande lagstiftning samt att skapa medvetenhet om möjligheterna att anpassa begagnade bilar till miljönormerna, till exempel med hjälp av eftermodifiering.
42. Europaparlamentet betonar att kombinerade godstransporter bidrar till att minska utsläppen från transporterna genom att främja en övergång från vägtransporter av gods till utsläppsnåla transportsätt, till exempel utsläppsfria flodfartskorridorer.
43. Europaparlamentet understryker att man måste ta hänsyn till strukturella begränsningar som kan påverka införandet av alternativa transportslag i de yttersta randområdena och på öar. Parlamentet uppmanar kommissionen och förvaltningarna i de yttersta randområdena att utarbeta en handlingsplan som syftar till att skapa incitament och specifik finansiering för transporterna i dessa regioner.
44. Europaparlamentet framhåller att sjöfartens luftföroreningar orsakar över 50 000 dödsfall varje år i EU och måste därför minskas ytterligare³⁵. Parlamentet betonar att EU måste anta lämpliga och effektiva lagstiftningsåtgärder för sjöfarten. Parlamentet uppmärksammar att hamnstäder som drabbas av ytterligare föroreningar från sjöfart, lyftkranar, kryssningstrafik och olika transportfordon måste göra något åt detta ifall de vill förbättra sin luftkvalitet. Parlamentet påtalar med oro att sjöfarten kommer att bli ännu värre för luftkvaliteten, i takt med att sektorn expanderar. Parlamentet uppmanar kommissionen att snabbt fullgöra sitt åtagande om att reglera hamntillträdet för de mest förorenande fartygen och ålägga fartyg invid kaj att använda tillbudsstående laddnings- och tankningsinfrastruktur, såsom landström, för att minska utsläppen av föroreningar, till skydd för kustområdena och deras invånare. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att genomföra en norm för ”nollutsläpp vid kaj” i alla europeiska hamnar.
45. Europaparlamentet betonar att utsläppskontrollområden är viktiga för att luftföroreningar från fartyg ska kunna begränsas och bidrar till att motverka klimatförändringarna, eftersom de minskar skadeverkningarna för människors hälsa och för havens biologiska mångfald. Parlamentet vill därför att utsläppskontrollområdena ska utvidgas till alla EU:s havsområden. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna till strikt kontroll av utsläppskontrollområdena på sina territorialvatten.
46. Europaparlamentet framhåller luftfartens inverkan på luftföroreningarna, med därav följande hälsoskador. Parlamentet påminner i detta hänseende om att elförsörjning till stationära flygplan på flygplatser kan förbättra luftkvaliteten och riktar därför en

³⁵ Brandt, J., Silver, J. D., and Frohn, L. M. *Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System*, CEEH Scientific Report No 3, 2011.

kraftfull uppmaning till medlemsstaterna om att säkerställa att de i sina nationella policyramar tar hänsyn till behovet av att installera elförsörjning på flygplatser i enlighet med direktiv (EU) 2014/94.

Luftkvalitetsplaner

47. Europaparlamentet konstaterar att luftkvalitetsplanerna, som är ett centralt krav i luftkvalitetsdirektiven, ofta inte särskilt effektivt ger förväntade resultat, om inte medlemsstaterna följer luftkvalitetsnormerna. Parlamentet uppmanar kommissionen att, med hjälp av en genomförandeakt, så snart som möjligt, i enlighet med artikel 28 i direktiv 2008/50/EG, fastställa en uppsättning minimikriterier och exempel på bästa praxis för både utarbetandet och genomförandet av luftkvalitetsplaner, för att säkerställa att det i luftkvalitetsplanerna fastställs tidsbegränsade åtgärder som motsvarar de föroreningsproblem de ska åtgärda. Parlamentet uppmanar kommissionen att garantera att det finns tillräckliga anslag för att planerade åtgärder kan genomföras och att det tas med tillförlitliga minskningsberäkningar för att mäta genomförandet. Parlamentet anser att det är en fara för effektiviteten i luftkvalitetsplanerna att det tar så lång tid i dagens läge att utarbeta dem, och anser att dessa planer bör bli bättre målinriktade och koncentrera sig på resultatorienterade åtgärder på kort och medellång sikt, samt åtgärda utsläpp från huvudsakliga föroreningskällor som identifierats. Parlamentet påpekar att om det vidtogs mera harmoniserade och jämförbara åtgärder i alla medlemsstaterna skulle åtgärderna bli både effektivare och mera allmänt accepterade. Parlamentet framhåller att de kommunala och lokala myndigheterna är viktiga för utarbetandet och genomförandet av luftkvalitetsplaner, eftersom luftföroreningar har lokala drivkrafter och får lokala konsekvenser.
48. Europaparlamentet konstaterar att medlemsstaterna sammanställer offentliga årsrapporter om alla förorenande ämnen som omfattas av luftkvalitetsdirektiven, och årligen rapporterar till kommissionen i enlighet med artikel 27 i direktivet. Parlamentet beklagar att luftkvalitetsdirektiven varken ålägger medlemsstaterna att rapportera till kommissionen om genomförandet av luftkvalitetsplanerna, eller att uppdatera dem när nya åtgärder antas eller när framstegen varit otillräckliga. Parlamentet påpekar dessutom att kommissionen varken analyserar eller ger någon respons på de luftkvalitetsplaner som lämnats in eller på åtgärderna i dem. Parlamentet konstaterar att om medlemsstaterna fick rejäl och kritisk respons på de luftkvalitetsplaner de lämnat in skulle detta hjälpa dem att utforma bättre luftkvalitetsplaner med effektivare åtgärder, och även kunna förhindra att luftkvalitetsdirektiven inte efterlevs. Parlamentet uppmanar kommissionen att slå fast ett mer insynsvänligt och lyhört system för informationsutbyte och för det årliga kravet på rapporter om genomförandet av luftkvalitetsplanerna, tillsammans med ett förfarande för utvärdering av de luftkvalitetsplaner som inlämnats, för att säkerställa att medlemsstaternas åtgärder snabbt och effektivt kan förbättra luftkvaliteten.
49. Europaparlamentet betonar vikten av att det på lokal och regional nivå finns tillräcklig expertis och tillräckliga resurser för framtagandet av luftkvalitetsplaner samt för urvalet, genomförandet och utvärderingen av luftvårdsåtgärder. Parlamentet framhåller i detta sammanhang behovet av ökad medvetenhet om tillgänglig finansiering samt tillgängliga tekniska resurser och flexibla alternativ som kan skräddarsys efter lokala och regionala förhållanden.

Verkställigheten av luftkvalitetsdirektiven.

50. Europaparlamentet förvarnar om att i februari 2021 var fortfarande 31 överträdelseförfaranden anhängiga mot 20 medlemsstater för överträdelser av luftkvalitetsdirektiven. Parlamentet inser att vissa av dessa överträdelseförfaranden pågått sedan 2009 och att, trots överträdelseförfaranden, överskridanden av föroreningskoncentrationerna fortfarande inträffar i medlemsstaterna. Parlamentet anser att medlemsstater som ständigt och systematiskt överskrider luftkvalitetsnormerna visar sig sakna beredvillighet att anta effektivare åtgärder till skydd för sina invånares hälsa och för miljön, och i dagens läge inte heller har ett effektivt förfarande för att genomdriva normefterlevnad. Parlamentet uppmanar med kraft kommissionen att se över det nuvarande förfarandet för genomdrivande av att luftkvalitetsdirektiven efterlevs.
51. Europaparlamentet oroar sig över att direktivet om nationella utsläppstak inte genomförs. Parlamentet slår larm om att inga överträdelseförfaranden inletts sedan 2010 om att utsläpp överskridit utsläppstaken i direktivet om nationella utsläppstak, till och med fast tre medlemsstater aldrig rapporterat ammoniakutsläpp som underskridit deras utsläppstak.
52. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att vidta rättsliga åtgärder så fort den får veta att EU:s lagstiftning om luftkvalitet inte följs och att snabbt följa upp med hänskjutanden till domstolen och påföljder om överträdelse fastställs. Parlamentet uppmanar kommissionen att regelbundet ta fram tydliga och heltäckande översikter av pågående överträdelseförfaranden, och att utan dröjsmål offentliggöra sin skriftväxling med medlemsstater som inte följer gällande lag. Parlamentet uppmanar kommissionen att ställa till förfogande de anslag som behövs för att säkerställa en snabb uppföljning om medlemsstater inte rättat sig efter gällande lag.
53. Europaparlamentet påminner dessutom om att revisionsrätten i sin särskilda rapport 23/2018 om luftföroreningar också pekar på det stora antalet överträdelseförfaranden rörande gränsvärden för luftkvalitet och bevisen på stora brister i genomförandet av luftkvalitetslagstiftningen runt om i unionen. Parlamentet konstaterar att dessa brister i genomförandet blir allt större under årens gång, inte minst på grund av de återkommande långa fördröjningarna inom de olika etapperna av överträdelseförfarandena – vanligtvis mellan sex och åtta år. Parlamentet anser att den period på två år som kommissionen har på sig att meddela ett överskridande av gränsvärden är för lång för ett snabbt verkställande.
54. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att bättre genomföra gällande lagstiftning, såsom det förutsätts i Europeiska unionens domstols domar.

Att förbättra informationen till allmänheten samt dess medvetenhet och medverkan

55. Europaparlamentet anser att en upplyst och medveten allmänhet är utslagsgivande för att luftföroreningar ska kunna åtgärdas och för att medborgarna direkt ska kunna medverka i arbetet för bättre luftkvalitet. Parlamentet uppmärksammar att luftkvalitetsindexen definieras på olika sätt i olika medlemsstater, regioner och städer, och att det för vissa förorenande ämnen saknas informations- och larmtrösklar. Parlamentet uppmanar med kraft kommissionen och medlemsstaterna att fastställa ett

standardiserat system för klassificering av luftkvalitet i hela EU. Parlamentet uppmanar kommissionen, medlemsstaterna och av frågan berörda regionala och lokala myndigheter att starta program för underlättande av investeringar i bättre luftkvalitet.

56. Europaparlamentet betonar att den information som medlemsstaterna ger om hur luftföroreningar kan påverka hälsan är knapphändig, otydlig och inte lätt för allmänheten att få tag på. Parlamentet konstaterar dock att medlemsstaternas praktiska genomförande av sina skyldigheter enligt luftkvalitetsdirektiven utvecklats i en positiv riktning, till den del det gäller information av allmänheten om hur det är ställt med luftkvaliteten. Parlamentet yrkar på en ytterligare harmonisering av den luftkvalitetsinformation som finns att tillgå för allmänheten, på alla nivåer i medlemsstaterna och regionerna, varvid det samtidigt bör tillses att det går lätt att få tag på exakt information i realtid om luftkvaliteten. Parlamentet uppmanar kommissionen, medlemsstaterna och relevanta regionala och lokala myndigheter dels att dra i gång informationskampanjer för allmänheten och kampanjer för ökat allmänt medvetande om till exempel olika slags luftförorenande ämnen och deras påverkan på människors hälsa eller befintliga luftföroreningsnivåer på territoriet, där det också ska ingå information till utsatta grupper, dels att offentliggöra rangordningar av de bästa och sämsta framsteg som gjorts av luftkvalitetszonerna. Parlamentet anser att kampanjer för ökat medvetande om vilka förödande konsekvenser luftföroreningar får i närheten av källorna till dem, i förening med installation av informationstavlor om luftkvaliteten, också vore ägnade att förbättra allmänhetens medvetenhet och driva på en beteendeförändring som kan bidra till bättre luftkvalitet.
57. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att genomföra och arbeta för verktyg som uppmuntrar allmänhetens deltagande i genomförandet av luftkvalitetsdirektiven, till exempel att medlemsstaterna tar fram ett online-redskap och/eller en app som upplyser medborgarna om luftkvaliteten och dess konsekvenser för människors hälsa, ger dem möjlighet att kräva luftövervakningsstationer eller provtagningsplatser, rapporterar om överträdelser av reglerna för luftkvalitet eller ger respons till kommissionen om frågor som berör medlemsstaternas luftkvalitetsåtgärder.
58. Europaparlamentet understryker att organisationer i det civila samhället, miljöaktivister och undersökande journalister tack vare sin nära och direkta tillgång till uppgifter på fältet spelar en avgörande roll för främjandet och kontrollen av genomförandet av luftkvalitetslagstiftningen och därför måste göras fullständigt delaktiga i samråden.
59. Europaparlamentet uppmanar med kraft kommissionen att uppdatera luftkvalitetsdirektiven, så att de kommer att innefatta uttryckliga bestämmelser som garanterar medborgarna tillgång till rättslig prövning i linje med Århuskonventionen, och uppmanar rådet att underlätta genomförandet av konventionen, något som är särskilt viktigt när rådet fungerar som lagstiftare.

Andra rekommendationer

60. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att överväga att lagstifta om inomhusluftkvalitet, antingen skilt för sig, eller som ett led i lagstiftningen om miljöhållbara byggnader, så att inomhusluftkvaliteten i slutna utrymmen, åtminstone i offentliga och kommersiella fastigheter omfattas.

61. Europaparlamentet anser att resultaten från övervakningsnätverket genomgripande måste analyseras och att årsrapporter måste sammanställas. Dessa rapporter ska vara allmänt tillgängliga och där ska ingå analyser av rums- och tidsdata samt bedömningar av konsekvenserna för livskvaliteten och ekosystemen, åtföljda av rekommendationer för hur man ska åtgärda eventuella fall av kronisk eller momentan luftförorening som upptäckts.
62. Europaparlamentet tycker att medlemsstaterna bör försöka se till att exemplen från städer som uppvisat god praxis inom detta område följs av andra städer överlag, genom att de tillämpar beredskaps- eller krisplaner som ska aktiveras så snart som möjligt när det förutsägs eller faktiskt förekommer höga koncentrationer av folkhälsofarliga förorenande gaser och partiklar.
63. Europaparlamentet framhåller vikten av att förbättra transportarbetarnas arbetsförhållanden genom att bättre skydda arbetstagare som dagligen exponeras för höga halter av luftföroreningar och giftiga gaser samt genom att investera i deras omskolning, kompetenshöjning och fortbildning.
64. Europaparlamentet betonar att innovation och forskning kring lågutsläppsteknik och utsläppsminskade teknik kommer att bidra till minskade utsläpp inom alla sektorer. Parlamentet uppmanar med kraft kommissionen att högakta principen om teknikneutralitet.
65. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att säkerställa att luftkvalitetspolitiken tryggar innovationen och konkurrenskraften inom de berörda sektorerna, samtidigt som man eftersträvar att förverkliga nollutsläppsambitionerna.
66. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att fortsätta stödja forum och uppmuntra samråd med andra länder, såsom ett led i arbetet med att peka ut effektiva lösningar och underlätta genomförandet av sådan europeisk, nationell och lokal politik där det strävas efter acceptabla luftkvalitetsnormer.
 -
 - ◦
67. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen samt till medlemsstaternas regeringar och parlament.

26.2.2021

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över genomförandet av luftkvalitetsdirektiven: Direktiv 2004/107/EG och direktiv 2008/50/EG (2020/2091(INI))

Föredragande av yttrande: Carlo Fidanza

FÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott infoga följande förslag i det förslag till resolution som antas:

- A. Enligt Världshälsoorganisationen (WHO) orsakar partiklar, särskilt fina partiklar, de allvarligaste hälsoeffekterna. Man arbetar för närvarande med att fastställa dygnsgränsvärden för partiklar och fina partiklar.
1. Europaparlamentet påpekar att de transportrelaterade utsläppen av de flesta föroreningar visserligen har minskat kraftigt under de senaste årtiondena, men att det kvarstår vissa särskilt drabbade områden i EU där luftföroreningarna är för höga – särskilt i stadsområden, där nästan en av sex invånare fortfarande exponeras för koncentrationer av luftföroreningar som överskrider EU:s luftkvalitetsnormer för vissa föroreningar. Parlamentet understryker att överdrivet höga nivåer av transportrelaterade luftföroreningar utgör en särskilt hälsorisk för personer som bor i städer och i närheten av transportknutpunkter.
 2. Europaparlamentet påminner om att luftföroreningar enligt WHO utgör den största miljörisken för folkhälsan, eftersom de ökar förekomsten av luftvägs- och hjärt- och kärlsjukdomar samt risken för hjärtinfarkt, cancer, diabetes, fetma och demens.
 3. Europaparlamentet välkomnar utarbetandet av kommissionens handlingsplan för nollutsläpp och framhåller att det behövs tydliga mål som en förutsättning för verkliga förändringar, i kombination med specifika mål för de olika medlemsstaterna och regionerna.
 4. Europaparlamentet uttrycker oro över att vissa av EU:s luftkvalitetsnormer inte är helt anpassade till väletablerade hälsorekommendationer. Parlamentet uppmanar kommissionen att uppdatera referensvärdena för ultrafina partiklar, metan och sot i linje med WHO:s kommande rekommendationer.

5. Europaparlamentet anser att det som en förutsättning för förbättrad luftkvalitet i särskilt drabbade områden är oerhört viktigt att övergå till ett transportsystem och en utformning på rörlighetsinfrastrukturen som präglas av ökad hållbarhet och minskade utsläpp och som syftar till att minska trafikstockningarna, särskilt i städerna, samtidigt som alla tillgängliga medel används på effektivast möjliga sätt och med beaktande av de senaste vetenskapliga rönen och tekniska innovationerna. Parlamentet uppmanar kommissionen att hjälpa medlemsstaterna att utföra regelbundna kvalitetskontroller av sin transportinfrastruktur för att identifiera de områden där det behövs minskad trängsel och optimering samt att vidta lämpliga åtgärder på dessa områden, bland annat med hjälp av tillgängliga EU-medel och genom att på inrikta sig bättre på de huvudsakliga finansieringsmekanismerna, till exempel Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden, i syfte att göra luftkvalitet till en prioritering i sig.
6. Europaparlamentet uppmantrar medlemsstaterna och de lokala och regionala myndigheterna att utarbeta och genomföra strategiska och evidensbaserade planer för hållbar rörlighet i städerna, i syfte att uppnå en samordnad planering av strategier, incitament och subventioner, inriktade på de olika transportsektorerna och transportslagen, till exempel åtgärder för att främja ökad användning av e-laddning och andra alternativa bränslen eller alternativa framdrivningssystem – såsom flytande naturgas (LNG), litiumjonbatterier, vätgas, bränsleceller och ström från elnätet – och investeringar i hållbar och lättillgänglig kollektivtrafik, åtgärder för att förnya bilparken, investeringar i teknik för rena transportslag och rörlighet som en tjänst, liksom åtgärder för infrastruktur för aktiv, delad och utsläppsfri rörlighet, lågutsläppszoner och system för fordonsladdning samt efterfrågerelaterade åtgärder för ökad medvetenhet bland allmänheten och större satsningar på kommunikationsinsatser kring EU:s roll när det gäller bekämpningen av luftföroreningar.
7. Europaparlamentet understryker att man måste ta hänsyn till strukturella begränsningar som kan påverka införandet av alternativa transportslag i de yttersta randområdena och på öar. Parlamentet uppmanar kommissionen och förvaltningarna i de yttersta randområdena att utarbeta en handlingsplan som syftar till att skapa incitament och specifik finansiering för transporterna i dessa regioner.
8. Europaparlamentet betonar vikten av att det på lokal och regional nivå finns tillräcklig expertis och tillräckliga resurser för framtagandet av luftkvalitetsplaner samt för urvalet, genomförandet och utvärderingen av åtgärder för förbättrad luftkvalitet. Parlamentet framhåller i detta sammanhang behovet av ökad medvetenhet om tillgänglig finansiering samt tillgängliga tekniska resurser och flexibla alternativ som kan skräddarsys efter lokala och regionala förhållanden.
9. Europaparlamentet påpekar att kommissionen i sin nyligen framtagna strategi för hållbar och smart rörlighet förespråkar ökad kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt automatiserad, sammankopplad och multimodal rörlighet, i syfte att avsevärt minska transportutsläppen och trafikstockningarna, särskilt i städerna, och förbättra allmänhetens hälsa och välbefinnande.
10. Europaparlamentet påpekar att kollektivtrafiken, i synnerhet på landsbygden, ofta är oattraktiv, oregelbunden och dyr.

11. Europaparlamentet efterlyser särskilt investeringar i en omfattande cykelinfrastruktur, särskilt i städerna, i syfte att garantera alla oskyddade trafikanters säkerhet och göra cykling mer attraktivt som ett effektivt och hälsosamt sätt att pendla. Parlamentet framhåller vikten av att säkerställa smidig intermodalitet mellan tåg och cykel för att skapa möjligheter till hållbar pendling mellan stad och landsbygd. Vidare uppmuntrar parlamentet i detta syfte till en utvidgning av Europeiska nätet av cykelvägar.
12. Europaparlamentet påminner om att kommissionen har förbundit sig till en nollutsläppsplan i sitt meddelande om den europeiska gröna given. Parlamentet anser att det för en framgångsrik hantering av luftföroreningarna är oerhört viktigt att man uppdaterar EU:s aktuella luftkvalitetslagstiftning och genomför den på rätt sätt.
13. Europaparlamentet betonar åter vikten av en betydande trafikomställning bort från vägtransporter och till mindre förorenande transportslag, till exempel kombinerad transport, inre vattenvägar och järnväg, varvid man i synnerhet bör tillvarata Europaåret för järnvägen 2021. Parlamentet framhåller i detta sammanhang det akuta behovet av att förbättra och modernisera järnvägsinfrastrukturen genom att till fullo genomföra det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), avlägsna flaskhalsar och slutföra saknade delar av nätet, särskilt inom ramen för det transeuropeiska transportnätet, samt av att ytterligare underlätta och uppmuntra till intermodalitet. Vad gäller sista milensträckor och medellånga sträckor anser parlamentet att detta förhållningssätt bör kombineras med åtgärder för att göra vägtransporterna effektivare och hållbarare.
14. Europaparlamentet framhåller vikten av att förbättra transportarbetarnas arbetsförhållanden genom att bättre skydda arbetstagare som dagligen exponeras för höga halter av luftföroreningar och giftiga gaser samt genom att investera i deras omskolning, kompetenshöjning och fortbildning.
15. Europaparlamentet påpekar att det visat sig vara svårt att genomföra och verkställa luftkvalitetsdirektiven på ett korrekt sätt. Parlamentet kräver därför att direktiv 2008/50/EG och all annan befintlig lagstiftning om transportutsläpp genomförs korrekt och omgående verkställs innan det föreslås några nya åtgärder. Parlamentet uppmuntrar kommissionen och medlemsstaterna att öka sitt samarbete med WHO kring uppdateringen av de globala riktlinjerna om luftkvalitet på grundval av de senaste tillgängliga rönen samt att, som avslutning på detta arbete, göra en konsekvensbedömning rörande luftkvalitet och vid behov överväga en eventuell översyn av den befintliga EU-lagstiftningen.
16. Europaparlamentet välkomnar kommissionens kontroll av ändamålsenligheten avseende EU:s luftkvalitetsdirektiv från 2019. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att undersöka möjligheterna till ett snabbt och effektivare samarbete med nationella, regionala och lokala myndigheter för att främja efterlevnaden av luftkvalitetslagstiftningen, bland annat genom EU-finansiering. Parlamentet uppmanar kommissionen att tillhandahålla tekniskt stöd och expertis till de nationella, regionala och lokala myndigheter som stöter på svårigheter vid verkställandet och genomförandet av luftkvalitetslagstiftningen.
17. Europaparlamentet påminner om att kommissionen i sin konsekvensbedömning från 2005, som föregick förslaget till det nuvarande luftkvalitetsdirektivet, gjorde

bedömningen att de direkta kostnaderna för att efterleva det föreslagna direktivet skulle uppgå till 5–8 miljarder euro och att hälsovinster i ekonomiska termer skulle uppgå till 37–119 miljarder euro till år 2020, och drog därför slutsatsen att fördelarna med luftkvalitetspolitiken avsevärt översteg genomförandekostnaderna.

18. Europaparlamentet uppmuntrar kommissionen och medlemsstaterna att säkerställa att luftkvalitetspolitiken tryggar innovationen och konkurrenskraften inom de berörda sektorerna, samtidigt som man eftersträvar att förverkliga nollutsläppsambitionerna.
19. Europaparlamentet påminner om att det för närvarande pågår 31 överträdelseförfaranden mot 18 medlemsstater på grund av för bristfällig övervakning eller överskridanden av luftföroreningshalterna, vilket visar på en utbredd brist i genomförandet av luftkvalitetsdirektiven runt om i unionen. Parlamentet uppmanar kommissionen att minska handläggningstiderna i de olika etapperna av dessa överträdelseförfaranden, så att bristen på genomförande inte blir ännu större.
20. Europaparlamentet påminner dessutom om att revisionsrätten i sin särskilda rapport 23/2018 om luftföroreningar också pekar på det stora antalet överträdelseförfaranden rörande gränsvärden för luftkvalitet och bevisen på stora brister i genomförandet av luftkvalitetslagstiftningen runt om i unionen. Parlamentet konstaterar att dessa brister i genomförandet drar ut allt mer på tiden, inte minst på grund av de återkommande långa fördröjningarna inom de olika etapperna av överträdelseförfarandena – vanligtvis mellan sex och åtta år. Parlamentet anser att den period på två år som kommissionen har på sig att meddela ett överskridande av gränsvärden är för lång för ett snabbt verkställande.
21. Europaparlamentet noterar med oro revisionsrättens anmärkning om att de luftkvalitetsplaner som syftar till att åtgärda överskridanden av gränsvärdena ofta inte är verkningfulla, främst på grund av att det inte finns tillräckligt många riktade åtgärder för att minska utsläppen vid källan.
22. Europaparlamentet påminner om att vägtransporter är den största källan till kväveoxidutsläpp och ligger bakom 10–11 % av partikelutsläppen i unionen. Parlamentet påminner om att andelen partikelutsläpp som beror på däck-, broms-, kopplings- och vägslitage växer i takt med att de övergripande partikelutsläppen från vägtransporterna minskar. Parlamentet uppmanar kommissionen att utvärdera hur man kan minska sådana utsläpp från vägtransporterna som inte är kopplade till avgaser. Dessutom förväntar sig parlamentet att man vid den kommande översynen av utsläppsnormerna efter Euro 6/VI för bilar, skåpbilar, lastbilar och bussar fastställer ambitiösa och uppnåbara mål för luftföroreningsnormerna för alla fordon, på grundval av verkliga körförhållanden.
23. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att trygga en bättre efterlevnad av utsläppsnormerna enligt gällande lagstiftning samt att skapa medvetenhet om möjligheterna att anpassa dem till miljöstandarder för begagnade bilar, till exempel med hjälp av eftermodifiering.
24. Europaparlamentet betonar att det effektivaste sättet att minska luftföroreningarna från vägtransporter är att främja övergången från konventionellt bränsle till renare alternativa bränslen, i enlighet med direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för

alternativa bränslen. Parlamentet hyser uppfattningen att den kommande översynen av förordning (EU) 2019/631 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon kommer att påskynda spridningen av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon.

25. Europaparlamentet påpekar att sjöfarten också i hög grad bidrar till luftföroreningarna längs Europas kuster. Parlamentet uppmanar kommissionen att i samband med den kommande översynen av direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen skapa incitament till användning av landström i hamnar för att öka spridningen av tekniken i fråga.
26. Europaparlamentet framhåller luftfartens inverkan på luftföroreningarna och de följande negativa hälsoeffekterna. Parlamentet påminner i detta hänseende om att elförsörjningen till stationära flygplan på flygplatser kan förbättra luftkvaliteten och riktar därför en kraftfull uppmaning till medlemsstaterna om att säkerställa att de i sina nationella policyramar tar hänsyn till behovet av att installera elförsörjning på flygplatser i enlighet med direktiv (EU) 2014/94.
27. Europaparlamentet påminner om de stora variationerna i hur och var luftföroreningar mäts och övervakas i EU. Parlamentet betraktar detta som ett allvarligt problem och efterlyser enhetliga kriterier för hur luftföroreningar mäts och var provtagningsstationerna installeras. Parlamentet finner det beklagligt att luftkvalitetsmätningarna ibland är otillförlitliga eller inte kan genomföras på grund av att det saknas sensornätverk. Parlamentet understryker att det i alla medlemsstater måste införas tillfredsställande, harmoniserade och standardiserade metoder och förfaranden för rapportering och övervakning av luftföroreningar i syfte att säkerställa att de insamlade uppgifterna är exakta, oförvanskade och jämförbara. Parlamentet uppmanar därför kommissionen och medlemsstaterna att förbättra övervakningen och genomförandet av luftkvalitetsdirektiven för att täppa till eventuella kryphål. Parlamentet uppmanar till fortsatt användning och integration av satellitdata från Copernicus atmosfärövervakningstjänst, förutom innovativ och skalbar luftkvalitetsövervakning med hjälp av billiga luftföroreningssensorer, metoder för artificiell intelligens och systematisk användning av 5G- och gigabitinfrastruktur längs med storskaliga transportkorridorer i städer och på landsbygden samt i närheten av transportnav, i syfte att förbättra rapporteringen och övervakningen.
28. Europaparlamentet understryker att organisationer i det civila samhället, miljöaktivister och undersökande journalister tack vare sin nära och direkta tillgång till uppgifter på fältet spelar en avgörande roll för främjandet och kontrollen av genomförandet av luftkvalitetslagstiftningen och därför måste göras fullständigt delaktiga i samråden.

INFORMATION OM ANTAGANDET I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

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

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

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

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

3	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Teckenförklaring:

- + : Ja-röster
- : Nej-röster
- 0 : Nedlagda röster

INFORMATION OM ANTAGANDET I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

Antagande	4.3.2021
Slutomröstning: resultat	+: 43 -: 33 0: 3
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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 Hojsik, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Ryszard Antoni Legutko, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Dan-Ștefan Motreanu, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooker, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Søgaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vítanov, Alexandr Vondra, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Slutomröstning: närvarande suppleanter	João Ferreira, Sven Giegold, Norbert Lins

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

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, Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, João Ferreira, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis
Verts/ALE	Margrete Auken, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Sven Giegold, Pär Holmgren, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan

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

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

Teckenförklaring:

- + : Ja-röster
- : Nej-röster
- 0 : Nedlagda röster