

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Program »Czyste powietrze dla Europy«”

COM(2013) 918 final,

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczenia atmosferycznego oraz zmiany dyrektywy 2003/35/WE

COM(2013) 920 final – 2013/0443 (COD),

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza ze średnich obiektów energetycznego spalania

COM(2013) 919 final – 2013/0442 (COD),

wniosku dotyczącego decyzji Rady w sprawie przyjęcia zmiany Protokołu z 1999 r. do Konwencji z 1979 r. w sprawie transgranicznego zanieczyszczania powietrza na dalekie odległości w zakresie przeciwdziałania zakwaszeniu, eutrofizacji i powstawaniu ozonu w warstwie przyziemnej

COM(2013) 917 final

(2014/C 451/22)

Sprawozdawca: **Antonello PEZZINI**

Parlament Europejski, w dniu 13 stycznia 2014 r., Rada, w dniu 15 stycznia 2014 r., oraz Komisja Europejska, w dniu 18 grudnia 2013 r., postanowiły, zgodnie z art. 192 i 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Program »Czyste powietrze dla Europy«”

COM(2013) 918 final,

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczenia atmosferycznego oraz zmiany dyrektywy 2003/35/WE

COM(2013) 920 final – 2013/0443 (COD),

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza ze średnich obiektów energetycznego spalania

COM(2013) 919 final – 2013/0442 (COD)

wniosku dotyczącego decyzji Rady w sprawie przyjęcia zmiany Protokołu z 1999 r. do Konwencji z 1979 r. w sprawie transgranicznego zanieczyszczania powietrza na dalekie odległości w zakresie przeciwdziałania zakwaszeniu, eutrofizacji i powstawaniu ozonu w warstwie przyziemnej

COM(2013) 917 final.

Sekcja Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Środowiska Naturalnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 19 czerwca 2014 r.

Na 500. sesji plenarnej w dniach 9–10 lipca 2014 r. (posiedzenie z 10 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 82 do 1 – nikt nie wstrzymał się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet zdecydowanie podkreśla konieczność zapewnienia zdrowego środowiska, czystego powietrza o optymalnej jakości, co jest podstawowym warunkiem dobrostanu, jeśli chodzi o warunki życia i pracy wszystkich obywateli europejskich. Ubolewa jednocześnie, że ten zasadniczy dla Europy element już nie figuruje wśród priorytetów europejskiej i krajowej agendy politycznej i nie ma na nią wpływu.

1.2 EKES wzywa nowy Parlament, nową Komisję i Radę, by uznały działania na rzecz zachowania zdrowego i czystego środowiska atmosferycznego, w które w pełni włączono by partnerów społecznych i zorganizowane społeczeństwo obywatelskie, za jeden z najważniejszych priorytetów politycznych w przyszłych pracach instytucji europejskich.

1.3 Zdaniem Komitetu zanieczyszczenie powietrza jest jednym z głównych zagrożeń dla zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego. Powoduje ono poważne negatywne skutki, takie jak problemy z oddychaniem, przedwczesne zgony, eutrofizacja i degradacja ekosystemów. W związku z tym EKES z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji polegającą na opracowaniu programu „Czyste powietrze”, by ograniczyć wynikające stąd skrócenie oczekiwanej długości życia w UE z 8,5 miesiąca w 2005 r. do 4,1 miesiąca w 2030 r., co oznacza dodatkowe 180 milionów lat życia i przywrócenie różnorodności biologicznej na 200 tysiącach km².

1.3.1 Komitet jest przekonany, że aby stworzyć warunki sprzyjające przejściu Europy na gospodarkę bardziej zrównoważoną, konieczne jest określenie celu na rok 2030 oraz pewniejszej, średnio- lub długoterminowej perspektywy, niezbędnej dla przedsiębiorstw i inwestorów.

1.4 Zdaniem EKES-u wskazane jest przyspieszenie stosowania normy Euro 6 dotyczącej pułapów emisji NO_x silników diesla w pojazdach lekkich, przy pomiarach emisji dokonywanych w rzeczywistych warunkach jazdy, jak i przestrzegania zasad dotyczących zastąpienia silników dwusuwowych, gdyż Komitet sceptycznie odnosi się do tego, by stosowanie takich środków mogło doprowadzić do pożądanych wyników już w 2020 r.

1.5 EKES popiera ostateczny cel Komisji – określony zarówno w programie „Czyste powietrze”, jak i w ramach polityki w zakresie klimatu i energii na lata 2020–2030 – by w 2030 r. osiągnąć próg 70 % zmniejszenia różnicy między aktualnymi normami odniesienia a maksymalnym możliwym ograniczeniem emisji.

1.6 Aby osiągnąć taki wynik, w którego stosowaniu i wdrażaniu uczestniczyć powinny wszystkie zainteresowane strony, konieczne są, zdaniem Komitetu, zdecydowane działania obejmujące następujące środki:

- uwzględnienie zobowiązań dotyczących ograniczenia emisji metanu do 2020 r. i rtęci do 2020 r., 2025 r. i 2030 r.;
- bardziej rygorystyczne pułapy emisji dla średnich obiektów energetycznego spalania;
- nieprzyznawanie opcjonalnych odstępstw przewidzianych w dyrektywie dotyczącej emisji przemysłowych, jeżeli istnieje konkretne ryzyko niebezpiecznych skutków dla zdrowia;
- konkretne działania na rzecz ograniczenia emisji amoniaku i metanu w sektorze rolnictwa;
- bardziej zdecydowane działania na rzecz ograniczenia emisji w transporcie, w tym systemy pomiaru rzeczywistych emisji i stosowanie dowodów w tym zakresie od 2014 r., czyli od chwili wprowadzenia normy Euro 6;
- stanowcze wdrożenie do 2016 r. norm IMO dotyczących emisji NO_x i SO₂ przez statki, jak uzgodniono w 2008 r., na wszystkich obszarach morskich wokół Europy, jak i na obszarach kontroli emisji;
- działania na rzecz wysokich standardów w dziedzinie emisji pyłów (PM) z nowych urządzeń gospodarstwa domowego;
- opracowanie i projektowanie ekologicznych urządzeń i instalacji;
- pełne stosowanie oceny cyklu życia produktów (LCA – *life cycle assessment*);

- planowanie działań w perspektywie średnio- i długoterminowej, by uniknąć powielania stosowanych środków;
- wspieranie edukacji i szkolenia konsumentów, pracowników i młodzieży na rzecz ochrony i budowania zdrowego środowiska produkcji, wypoczynku i zamieszkania;
- propagowanie badań i inwestycji w dziedzinie innowacyjnych zastosowań rynkowych (najlepsze dostępne techniki), zrównoważonego wzrostu oraz zdrowego i trwałego zatrudnienia;
- nadanie międzynarodowego wymiaru działaniom w zakresie ochrony środowiska;
- zapewnienie spójności między nową strategią a innymi obszarami polityki i celami UE.

1.7 Komitet w pełni zgadza się, że uzgodnione zmiany do protokołu do konwencji z 1979 r. w sprawie transgranicznego zanieczyszczenia powietrza na dalekie odległości należy włączyć do przepisów UE.

1.8 Długoterminowe cele jakościowe wytyczone w zaproponowanej nowej dyrektywie NERC (*national emission reduction commitments* – krajowe zobowiązania do redukcji emisji) właściwie nie podlegają dyskusji. EKES jest jednak rozczarowany, że cele na rok 2025 nie są wiążące, przez co nie gwarantują pełnego stosowania przewidzianych norm.

1.9 Komitet podkreśla konieczność włączenia ochrony czystego i zdrowego środowiska atmosferycznego do działań prowadzonych w ramach polityki regionalnej, jest bowiem przekonany, że zarządzanie jakością powietrza może być skuteczne jedynie wtedy, gdy wspiera je polityka unijna w zakresie zmniejszenia emisji, a to ze względu na wysoki poziom skumulowanego zanieczyszczenia i specyficzne warunki meteorologiczne charakteryzujące poszczególne regiony.

1.10 Konieczne jest stałe zaangażowanie rządów krajowych i władz lokalnych w planowanie konkretnych działań mających na celu ograniczenie szkodliwych emisji za pomocą szczegółowych planów na rzecz jakości powietrza (regionalnych planów działania na rzecz jakości powietrza) z uwzględnieniem poszczególnych sektorów: produkcyjnych, rolniczych, usługowych, prywatnych oraz sektora produkcji i dystrybucji energii. Komisja powinna jasno informować o realizacji tych planów i podejmować szybkie i zdecydowane działania wobec państw członkowskich niewywiązujących się z zobowiązań. EKES przyjmuje jednak do wiadomości, że kilka państw członkowskich podjęło już odpowiednie kroki w tej dziedzinie.

1.11 Potrzebne są działania z udziałem organizacji branżowych, organizacji społeczeństwa obywatelskiego, organizacji pozarządowych, sektora usług, ośrodków szkoleniowych na wszystkich poziomach oraz ośrodków badawczych zmierzające do osiągnięcia celu coraz czystszej powietrza, niezbędnego dla dobrego samopoczucia obywateli i jakości ekosystemu.

1.12 Komitet po raz kolejny przypomina o konieczności powrotu do zrównoważonego wzrostu gospodarczego w Europie opartego na dążeniu do wysokiej jakości życia, pracy i zdrowia obywateli oraz ochrony środowiska naturalnego, a także ściśle powiązanego ze wszystkimi innymi priorytetami politycznymi strategii „Europa 2020”. Ponadto musi on być elementem ogólnej strategii dochodzenia do równowagi światowej opartej na jakościowym wzroście gospodarczym, który przyczyni się do przezwyciężenia ubóstwa i niesprawiedliwości społecznej przy jednoczesnym zachowaniu zasobów naturalnych dla przyszłych pokoleń.

2. Wprowadzenie

2.1 Zanieczyszczenie powietrza stanowi poważne zagrożenie dla zdrowia człowieka i dla środowiska. Problemy oddechowe, przedwczesne zgony, eutrofizacja i degradacja ekosystemów w wyniku osadzania się związków azotu i substancji kwasowych to tylko nieliczne skutki tego problemu, który ma jednocześnie charakter lokalny i transgraniczny.

2.2 W ostatnich dziesięcioleciach środki przyjmowane przez UE i wspólnotę międzynarodową przyniosły efekt, łagodząc niektóre problemy związane z zanieczyszczeniem powietrza. Na przykład emisje dwutlenku siarki, który jest przyczyną kwaśnych deszczy, zostały zmniejszone o ponad 80 %.

2.3 Pomimo tych postępów UE jest jeszcze daleka od realizacji swego długoterminowego celu dotyczącego poprawy jakości powietrza, tak by wyeliminować ryzyko istotnych szkód dla zdrowia ludzkiego i środowiska, a cząstki stałe i ozon z troposfery nadal powodują poważne problemy, które według szacunków Komisji⁽¹⁾ są przyczyną 406 tysięcy zgonów rocznie.

(¹) COM(2013) 918 final.

2.4 Zwłaszcza pył zawieszony i ozon wciąż przedstawiają poważne zagrożenie dla zdrowia – progi bezpieczeństwa dotyczące tych substancji są regularnie podnoszone.

2.5 Komisja szacuje, że koszty opieki zdrowotnej wynikające z zanieczyszczenia powietrza wynoszą 330–940 mld euro rocznie. Natomiast cele, których osiągnięcie proponuje się do roku 2030, przyniosłyby korzyści rządu 44–140 mld euro.

2.6 Zdaniem Komisji, w 2010 r. zanieczyszczenie powietrza w UE spowodowało setki tysięcy przedwczesnych zgonów i naraziło prawie dwie trzecie obszarów na skażenie. Wszystko z powodu szkodliwych emisji.

2.7 Jeśli chodzi o zdrowie obywateli europejskich, wydatki zdrowotne związane z tym problemem szacuje się na ponad 4 mld euro. Do tego dochodzi utrata 100 mln dni pracy rocznie.

2.8 Na poziomie międzynarodowym, w grudniu 2012 r. Stany Zjednoczone postanowiły zrewidować roczne normy jakości powietrza, ustanawiając wartości progowe pyłów drobnocząsteczkowych na poziomie $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tzn. znacznie poniżej obecnej normy UE, która wynosi $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, podczas gdy w Chinach rząd zdecydował się zainwestować w kontrolę jakości powietrza, na samym tylko obszarze Pekinu, 160 mld EUR w ciągu najbliższych pięciu lat. W świetle tych działań, UE nie dotrzymuje zatem kroku swoim partnerom międzynarodowym.

3. Uwagi ogólne

3.1 EKES popiera ogólne cele dotyczące znaczącej poprawy jakości powietrza oraz przestawienia się na gospodarkę niskoemisyjną z myślą o ochronie zdrowia i środowiska, przedstawione w strategii dotyczącej zanieczyszczenia powietrza z 2005 r. i zmienione przez Komisję w programie „Czyste powietrze dla Europy”.

3.2 Od samego początku, z uwagi na różne warunki środowiskowe, cele dotyczące zmniejszenia emisji były wyznaczane dla każdego państwa członkowskiego na podstawie opłacalności. Wymagane obniżenie emisji różni się w zależności od państwa członkowskiego, zgodnie z zasadą: „różne podejście, lecz ten sam wskaźnik”.

3.2.1 Mając na uwadze szkody dla zdrowia, jakości życia i ekosystemów, jakie powoduje zanieczyszczenie powietrza, Komitet wyraża zaniepokojenie, że zagadnienie jakości powietrza nie ma już należytego miejsca w europejskich i krajowych programach politycznych. EKES uważa, że w celu ułatwienia przejścia do bardziej zrównoważonej gospodarki w Europie konieczne jest określenie celu na 2030 r. oraz średnio- lub długoterminowej perspektywy, niezbędnej dla przedsiębiorstw i inwestorów.

3.3 W ramach **przeglądu strategii** dotyczącej zanieczyszczenia powietrza dąży się do wyeliminowania obecnych naruszeń istniejących norm jakości powietrza, aby osiągnąć pełne ich przestrzeganie najpóźniej w 2020 r. dzięki ograniczeniu emisji NO_x silników diesla w pojazdach lekkich poprzez stosowanie normy Euro 6 przy założeniu, że pomiarów emisji dokonuje się w rzeczywistych warunkach jazdy. EKES sceptycznie ocenia szanse, by środki takie mogły przynieść oczekiwane skutki już w 2020 r. Zaczną one bowiem obowiązywać dopiero w 2017 r., a odnowienie istniejącej obecnie floty pojazdów może się przeciągnąć poza rok 2020.

3.4 Ponadto strategia ta oparta jest na działaniach prowadzonych na poziomie lokalnym i regionalnym, ze wszystkimi ograniczeniami właściwymi takim środkiem. Jak dotąd skuteczność środków podejmowanych na poziomie regionalnym była ograniczona, zwłaszcza ze względu na wysoki poziom skumulowanego zanieczyszczenia oraz specyficzne regionalne warunki pogodowe. EKES jest przekonany, że zarządzanie jakością powietrza na tych poziomach może być skuteczne tylko przy wsparciu polityki UE dotyczącej ograniczenia emisji u źródła.

3.5 Zdaniem Komitetu podczas przeglądu strategii Komisja powinna wziąć pod uwagę wiele czynników o jednakowym znaczeniu, takich jak:

- ocena stosunku kosztów do efektów proponowanych środków;
- konkurencyjność i zrównoważone innowacje;
- międzynarodowy wymiar działań w zakresie ochrony środowiska;
- uproszczenie i usprawnienie procesów;

- spójność i koordynacja między różnymi odpowiednimi obszarami polityki UE;
- unijne i krajowe wsparcie działań edukacyjnych i szkoleniowych w omawianej dziedzinie;
- skupienie unijnych i krajowych wysiłków w dziedzinie badań i innowacji na zastosowaniu najlepszych technologii rynkowych;
- konsekwentne stosowanie nowych norm jakości we wszystkich odpowiednich sektorach.

3.5.1 Komitet uważa, że należy wspierać priorytety polityczne, zarówno na poziomie europejskim, jak i poszczególnych państw członkowskich, w dziedzinie badań i innowacji oraz szkoleń i edukacji. Działania te powinny być ukierunkowane na przywrócenie wzrostu i trwałego zatrudnienia oraz na poprawę jakościowej reindustrializacji gospodarki europejskiej, a zwłaszcza na małe i średnie przedsiębiorstwa i nowe przedsiębiorstwa, jednak bez naruszania obecnych europejskich ram budżetowych.

3.6 Ponadto Komitet uważa, że trzeba zagwarantować **spójność tej nowej zmienionej strategii z innymi obszarami polityki Unii Europejskiej**. Można bowiem na przykład zauważyć, że chociaż spalanie drewna przez gospodarstwa domowe wiąże się z emisją drobnych cząstek stałych PM 2,5, to zachęca się do jego użycia jako alternatywnego źródła energii, podczas gdy wymagałoby ono klasyfikacji urządzeń pod kątem emisji i oceny ich wydajności.

3.7 W każdym razie, zdaniem EKES-u, do roku 2015 należałoby uwzględnić szereg jednakowo istotnych czynników w międzynarodowym porozumieniu w sprawie klimatu.

3.8 EKES podkreśla wagę **zachęcania do partnerstw publiczno-prywatnych (PPP)** na szczeblu europejskim takich jak partnerstwo zapoczątkowane wraz ze wspólnym przedsięwzięciem na rzecz **inicjatywy „Czyste niebo” 2 na lata 2014–2020**, którego celem było ograniczenie emisji w transporcie lotniczym oraz wniesienie wkładu w działalność badawczą objętą przepisami rozporządzenia WE 71/2008 i programem ramowym „Horyzont 2020”.

4. Uwagi szczegółowe (I)

4.1 Konwencja z 1979 r. w sprawie transgranicznego zanieczyszczenia powietrza na dalekie odległości

4.1.1 Konwencja z 1979 r. w sprawie transgranicznego zanieczyszczenia powietrza na dalekie odległości zawarta pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) stanowi główne międzynarodowe ramy prawne współpracy i działań w zakresie ograniczania i stopniowego zmniejszania zanieczyszczenia powietrza na mocy jej ośmiu protokołów, w tym protokołu z 1999 r.

4.1.2 EKES aprobuje transpozycję zmian do protokołu na szczeblu UE.

4.2 Wniosek dotyczący zmienionej dyrektywy w sprawie krajowych pułapów emisji NERC

4.2.1 We wniosku dotyczącym dyrektywy ustanowiono krajowe zobowiązania do ograniczenia emisji (NERC) na 2020 r., 2025 r. i 2030 r. w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego, wyrażone jako procentowy spadek rocznych emisji dwutlenku siarki (SO₂), tlenków azotu (NO_x), amoniaku (NH₃), niemetanowych lotnych związków organicznych (LZO), drobnych cząstek stałych (PM 2,5) i metanu (CH₄) w stosunku do całkowitych emisji każdego z tych zanieczyszczeń w każdym państwie członkowskim w 2005 r.

4.2.2 W ciągu ostatnich 20 lat osiągnięto w UE znaczny postęp, jeżeli chodzi o jakość powietrza i antropogeniczne emisje do powietrza. Stało się to dzięki polityce i strategiom dotyczącym zanieczyszczenia powietrza przyjętym przez UE i jej państwa członkowskie z myślą o osiągnięciu w perspektywie długoterminowej takiego poziomu jakości powietrza, który nie niósłby ze sobą negatywnych skutków czy dużych zagrożeń dla zdrowia ludzkiego i środowiska, jak przypomniano w siódmym programie działań na rzecz środowiska ⁽²⁾.

4.2.3 Fakt ten jest niepodważalny, pomimo wyraźnego spowolnienia postępów, jeśli chodzi o jakość powietrza, oraz tego, że proponowane obecnie cele są w istocie mniej ambitne niż poziom, jaki zostałyby osiągnięty przez państwa członkowskie, gdyby dostosowały się w pełni do wymogów zawartych w obowiązujących przepisach UE.

⁽²⁾ COM(2012) 710 final.

4.2.4 Proponowane cele długoterminowe dotyczące jakości właściwie nie podlegają dyskusji. Komitet jest jednak rozczarowany, że cele na 2025 r. nie są wiążące, ponieważ stwierdzono trudności z przestrzeganiem dostosowania się do bieżących norm.

4.2.5 Zdaniem EKES-u konieczne są wzmocnione platformy umożliwiające ukierunkowany i interaktywny dialog, **by przepisy zawarte we wniosku dotyczącym dyrektywy były jak najskuteczniejsze.**

4.3 *Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie emisji ze średnich obiektów energetycznego spalania*

4.3.1 EKES uważa, że rozszerzenie kontroli emisji substancji zanieczyszczających powietrze na obiekty energetycznego spalania o nominalnej mocy cieplnej między 1 a 50 MW, które mają szeroką gamę zastosowań, **powinno zostać przeprowadzone za pomocą uproszczonych i mało kosztownych procedur**, by wspierać i stymulować rozwój małych i średnich przedsiębiorstw, przedsiębiorstw rozpoczynających działalność, a także mniejszej infrastruktury rozproszonej na całym obszarze.

5. Uwagi szczegółowe (II)

5.1 Zanieczyszczenia powietrza mogą pochodzić z różnych źródeł i są przenoszone również na duże odległości.

5.2 W celu pełnej realizacji programu „Czyste powietrze dla Europy” regiony muszą, w wyniku konsultacji z partnerami społecznymi i zorganizowanym społeczeństwem obywatelskim, opracować i zatwierdzić **plany działania na rzecz jakości powietrza**, które powinny uwzględniać przede wszystkim:

- transport drogowy, morski i powietrzny oraz mobilność;
- produkcję i zużycie energii;
- system produkcji;
- sektor usług;
- rolnictwo, hodowlę zwierząt i leśnictwo;
- sektor prywatny.

5.3 W zaproponowanym przez Komisję pakiecie środków „Czyste powietrze” ujęto i umocniono polityki opracowywane dotychczas w celu dalszego przeciwdziałania zanieczyszczeniu powietrza, co stoi w opozycji do agendy politycznej.

5.3.1 Zdaniem EKES-u istotne jest, by w proces ten włączyć, obok poziomu krajowego, poziomy regionalny i lokalny, w porozumieniu z partnerami społecznymi i zorganizowanym społeczeństwem obywatelskim.

5.4 *Propozycje dotyczące planów transpozycji pakietu „Czyste powietrze” w terenie*

5.4.1 Podczas transpozycji pakietu „Czyste powietrze” w terenie należy określić niezbędne synergie z różnymi planami w następujących dziedzinach:

- **odpady**, odzysk energii i surowców, zmniejszenie produkcji na głowę;
- **transport i mobilność**, rozwój transportu publicznego, drogi rowerowe, wspieranie mobilności i niskich emisji CO₂, zintegrowanie środków transportu, żegluga morska i powietrzna;
- **obszar lokalny i miejskie planowanie przestrzenne**, eksploatacja gruntów, rozwój nowych modeli zabudowy, poprawa stanu budownictwa;
- **rolnictwo i hodowla zwierząt**, sektor leśno-drzewno-energetyczny (zero km), biomasa i biogaz, obniżenie emisji amoniaku, pochłaniacze dwutlenku węgla;
- **przemysł**, rozwój technologiczny o niewielkim wpływie na środowisko, innowacja i certyfikacja jakości (ISO 14 000 i EMAS), projektowanie zgodne z wymogami ekologii, ekologiczne znaki jakości produktów, systemy zarządzania energią i zgodność z przepisami dotyczącymi zużycia energii przez silniki elektryczne.

5.4.2 Podczas **transpozycji na poziomie terytorialnym** należy ponadto uwzględnić najpilniejsze działania, które wiążą się z realiami gospodarczymi i produkcyjnymi danego obszaru, a także określić przepisy w zakresie spalania biomasy oraz zobowiązania i zachęty dotyczące wymiany parku samochodowego.

5.5 **Działania na rzecz obniżenia emisji SO₂ (dwutlenku siarki)** są niezbędne zwłaszcza w tych regionach, gdzie w przemyśle stosuje się na dużą skalę spalanie i gdzie wytwarza się energię oraz przetwarza paliwa.

5.6 *Działania w rolnictwie*

5.6.1 **W całej UE trzeba wprowadzić środki na rzecz ograniczenia – zwłaszcza w regionach bardziej nastawionych na rolnictwo** – NH₃ (amoniaku), N₂O (podtlenku azotu), CH₄ (metanu) i LZO (lotnych związków organicznych) na wzór środków stosowanych już w różnych państwach członkowskich. Wykorzystanie nawozów azotowych i pochodzących z gnojowicy jest głównym źródłem (98 %) emisji NH₃, który, wchodząc w reakcję z SO₂ i NO₂, daje sole amonowe będące głównym składnikiem cząstek stałych.

5.6.2 Bardzo istotne jest: przestrzeganie w pełni dyrektywy azotanowej (dyrektywa 91/676/EWG); obowiązek przykrywania zbiorników, w których przechowywany jest nawóz naturalny; stworzenie systemów recyklingu za pośrednictwem fermentacji beztlenowej w celu otrzymania produktów pofermentacyjnych o cechach porównywalnych z nawozami sztucznymi; a także odpowiednie gospodarowanie obornikiem oraz jego szkodliwymi dla zdrowia rozpryskami. Niemniej wspomniane rozwiązania muszą należycie uwzględniać równowagę między interesami gospodarczymi, społecznymi i środowiskowymi: ograniczenie emisji w rolnictwie jest zagadnieniem bardzo złożonym, które wymaga większych inwestycji w badania i innowacje.

5.6.3 Konieczne jest stosowanie środków rolniczych powodujących niską emisję pyłów.

5.6.4 EKES podkreśla, że w sektorze ma już zastosowanie szereg przepisów, które muszą jeszcze zostać w pełni wdrożone, i ponownie wyraża przekonanie, że Komisja nie wykorzystała okazji, by ustanowić skonsolidowane ramy prawne pozwalające ograniczyć emisje. Bydło pozostaje poza zakresem stosowania komunikatu. Istnieją jednak inne przepisy dotyczące bydła, które w największym stopniu przyczynia się do emisji amoniaku.

5.7 *Działania w ośrodkach miejskich*

5.7.1 **W skupiskach miejskich oraz strefach natężonego ruchu** szczególną uwagę trzeba zwrócić na emisję PM 2,5, PM 10 (pyły drobnocząsteczkowe o średnicy do 10 mikrometrów), CO i CO₂ (tlenek i dwutlenek węgla) oraz na ograniczenie NO_x. Filtry cząstek stałych używane w wypadku silników wysokoprężnych – wraz z eksperymentalnymi filtrami do silników benzynowych – mogą pozwolić na osiągnięcie skuteczności przekraczającej 90 %, jeśli chodzi o ograniczenie emisji (filtry o obiegu zamkniętym).

5.7.2 W budynkach szkolnych i biurowych znajdujących się przy ulicach o dużym natężeniu ruchu bardzo istotne jest dokonanie izolacji ścian nieprzeźrystych i przepuszczających światło, aby ograniczyć zanieczyszczenie spowodowane przez LZO i pyły drobnocząsteczkowe (PM 10 i PM 2,5)⁽³⁾.

5.8 *Działania w sektorze transportu na różnych poziomach: lokalnym, regionalnym, krajowym i wspólnotowym*

5.8.1 W wypadku pojazdów do przewozu towarów i osób zastosować ograniczenia w ruchu i zachęty, by zastąpić pojazdy Euro 3 pojazdami Euro 5 i 6. Zastąpić, na tych samych zasadach, silniki dwusuwowe (motocykle i motorowery, piły łańcuchowe i kosiarki) silnikami Euro 1. Należy w związku z tym na różnych szczeblach – lokalnym, regionalnym i krajowym:

5.8.1.1 Przyjąć na szczeblu wspólnotowym i krajowym możliwie jak najszybciej, nie czekając do 2017 r., odpowiednie metody pomiaru emisji NO_x z lekkich pojazdów z silnikiem diesla ze względu na ich poważne negatywne skutki dla jakości powietrza w miastach.

5.8.1.2 Wspierać na szczeblu krajowym i regionalnym upowszechnianie metanu i LPG (skroplonego gazu ropopochodnego), wodoru, skroplonego gazu ziemnego, etanolu i innych zaawansowanych biopaliw. Przyspieszyć rozwój mobilności opartej na energii elektrycznej i odpowiedniej infrastruktury służącej do ładowania. Dopuszczyć rozpoznawanie klasy emisji środków transportu za pomocą urządzeń elektronicznych zainstalowanych w pojazdach.

5.8.1.3 Wspierać dystrybucję metanu poprzez pomoc finansową udzielaną na szczeblu UE, krajowym i lokalnym przedsiębiorstwom i władzom lokalnym w celu stworzenia odpowiednich sieci lub wzmocnienia sieci istniejących.

⁽³⁾ Zob. norma UNI EN 15242:2008 *Ventilation for buildings – Calculation methods for the determination of air flow rates in buildings including infiltration*.

5.8.1.4 Finansować inwestycje w dziedzinie lokalnego transportu publicznego poprzez wieloletnie projekty unijne współfinansowane na szczeblu krajowym i lokalnym. Autobusy powinny:

- być ekologiczne, wykorzystywać paliwa alternatywne;
- posiadać napęd hybrydowy;
- być elektryczne (całkowicie elektryczne, z zainstalowanym akumulatorem) i ładowane poprzez wpięcie wtyku do gniazda lub przez system indukcyjny (Faradaya).

5.8.1.5 Wykorzystywać możliwości interakcji między strukturami stałymi, technologiami informatycznymi i środkami transportu. W szczególności wspierać użycie materiałów zawierających substancje fotokatalityczne z nanopigmentami z dwutlenkiem tytanu (TiO_2), które rozbijając cząsteczki substancji szkodliwych, przekształcają je w substancje niegroźne dla zdrowia (ulice, bariery drogowe, tynki i inne konstrukcje). Interesujące są w tej dziedzinie węzły autostradowe wybudowane z użyciem materiałów opatentowanych przez *Italcementi (i.active COAT)*. Materiały te oczyszczają powietrze, a zarazem są odblaskowe i bardzo jasne.

Bruksela, 10 lipca 2014 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE
