



Briselē, 17.5.2018.
COM(2018) 330 final

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

Eiropa, kas aizsargā: tīru gaisu ikvienam

1. IZAICINĀJUMS — GAISA KVALITĀTE

Ar Eiropas Savienības un nacionālo, reģionālo un vietējo iestāžu kopīgiem spēkiem izdevies panākt, ka gaisa kvalitāte Eiropas Savienībā pēdējo desmitgažu laikā uzlabojusies. Tas nozīmē, ka kopš 2000. gada, kamēr ES IKP pieaudzis par 32 %, galveno gaisa piesārņotāju emisijas mazinājušās par 10 līdz 70 % (atkarībā no piesārņotāja)¹.

Tomēr lielākajā daļā dalībvalstu ES iedzīvotāju dzīves kvalitāti joprojām pasliktina gaisa kvalitātes standartu neievērošana. Situācija ir sevišķi nopietna urbānās teritorijās, kur dzīvo lielākā daļa eiropiešu.

Gaisa piesārņojums ir cēlonis tādām hroniskām un smagām slimībām kā astma, sirds un asinsvadu slimības un plaušu vēzis. Saskaņā ar jaunākajiem Pasaules Veselības organizācijas datiem² gaisa piesārņojuma līmenis daudzviet pasaulē joprojām ir bīstami augsts: 9 no 10 cilvēkiem elpo gaisu ar augstu piesārņotāju līmeni. Eiropas Savienībā gaisa piesārņojums aizvien ir galvenais vidiskais priekšlaicīgas nāves cēlonis; tiek lēsts, ka tam piedēvējami vairāk nekā 400 000 priekšlaicīgas nāves gadījumu gadā³. Tas viss sabiedrībai izmaksā dārgi, un tam ir lielas eksterņālas ar veselību saistītās izmaksas⁴.

Sabiedrība gaisa piesārņojumu labi apzinās, un iedzīvotāji no iestādēm gaida rīcību. Nesenā sabiedriskās domas aptaujā par vidi Eiropas Savienībā iedzīvotāji atzina, ka tūlīt aiz klimata pārmaiņām visvairāk nobažījušies ir par gaisa piesārņojumu⁵. Viņiem ir tiesiskā pašāvība, ka visos līmeņos tiks veikti pasākumi gaisa piesārņojuma mazināšanai un iedzīvotāju aizsardzībai pret tā nelabvēlīgo ietekmi.

Lai šo problēmu risinātu, Eiropas Savienība ar tiesību aktiem, par kuriem vienojušās dalībvalstis un Eiropas Parlaments, ir nospraudusi mērķi panākt tādu gaisa kvalitātes līmeni, kas neatstātu negatīvu ietekmi uz cilvēka veselību un vidi un ne vienu, ne otru nepakļautu riskam. Lai šo mērķi izdotos sasniegt, iedarbīgai gaisa kvalitātes rīcībpolitikai vajadzīga rīcība un sadarbība pasaules, Eiropas, nacionālā un vietējā līmenī.

Kā paredz subsidiaritātes princips, īstenošana galvenokārt norit ar nacionāliem, reģionāliem un vietējiem pasākumiem, kas pielāgoti konkrētām vajadzībām un apstākļiem.

Šajā paziņojumā izklāstīti ES plašie rīcībpolitiskie centieni atbalstīt un veicināt pasākumus, kas jāveic dalībvalstu mērķrādītāju sasniegšanai, un izpildes panākšanas darbības, ar kurām ES palīdz nodrošināt, ka visā Eiropas Savienībā tiek noturīgi sasniegts kopīgais mērķis panākt tīru gaisu ikvienam Eiropā.

¹ EVA 2017. gada ziņojums *Air quality in Europe*: laikā no 2000. līdz 2015. gadam emisijas Eiropas Savienībā mazinājās diapazonā no 8 % (amonjaks) līdz 72 % (sēra oksīdi).

² <http://www.who.int/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action>.

³ EVA (2017). 2017. gada ziņojums *Air quality in Europe*. Eiropas Vides aģentūra.

⁴ Pēc aplēsēm diapazonā no 330 līdz 940 miljardiem euro gadā (ietekmes novērtējums, kas ir pamatā programmai “Tīru gaisu Eiropā”, SWD(2013) 532).

⁵ Eiropas Komisijas ziņojums Nr. 468 “Eiropas iedzīvotāju attieksme pret vidi”.

2. ES TĪRĀ GAISA RĪCĪBPOLITIKA

Jau desmitiem gadu ES strādā pie gaisa kvalitātes uzlabošanas, ierobežojot kaitīgu vielu emisiju atmosfērā, uzlabojot kurināmā/degvielu kvalitāti un integrējot vides aizsardzības prasības transporta, rūpniecības un enerģētikas nozarē. Mērķis ir gaisa piesārņojumu samazināt līdz līmenim, kas ES teritorijā minimalizētu nelabvēlīgo ietekmi uz cilvēka veselību un vidi. Gaisa piesārņojums iet pāri valstu robežām, tāpēc jārikojas saskaņoti ES līmenī. Izvēli, kā panākt atbilstību ES līmenī noteiktajām robežvērtībām, ES tiesību akti atstāj dalībvalstu ziņā. Lai nodrošinātu efektīvu iekšējā tirgus darbību, dažiem svarīgiem piesārņojuma avotiem tiek piemēroti ES līmeņa standarti.

2013. gada programma “Tīru gaisu Eiropā”⁶ vēlreiz apliecināja mērķi visā Eiropas Savienībā pēc iespējas drīz panākt pilnīgu atbilstību pašreizējiem gaisa kvalitātes standartiem un noteikt mērķus 2020. un 2030. gadam. Tā ES rīcībpolitisko centienu pamatā ir trīs pamatpīlāri.

Pirmais pīlārs ir apkārtējā gaisa kvalitātes standarti, kas attiecībā uz piezemes ozonu, daļiņām, slāpekļa oksīdiem, bīstamiem smagajiem metāliem un dažādiem citiem piesārņotājiem⁷ noteikti apkārtējā gaisa kvalitātes direktīvās⁸. Šie gaisa kvalitātes standarti dalībvalstīm savā teritorijā bija jāsasniedz no 2005. vai 2010. gadā⁹ — atkarībā no piesārņotāja. Ja tiek pārsniegtas noteiktās robežvērtības, dalībvalstīm ir pienākums pieņemt gaisa kvalitātes plānus, kuros izklāstīts, ar kādiem pasākumiem pārsnieguma periodu varētu pēc iespējas saīsināt.

Otrais pīlārs ir nacionālie emisiju samazināšanas mērķrādītāji, kas attiecībā uz svarīgākajiem pārrobežu gaisa piesārņotājiem — sēra oksīdiem, slāpekļa oksīdiem, amonjaku, gaistošajiem organiskajiem savienojumiem un daļiņām — noteikti Valstij noteikto maksimāli pieļaujamo emisiju direktīvā¹⁰. Nacionālie emisiju samazināšanas mērķrādītāji nesen tika pārskatīti, tajos iekļaujot jaunas robežvērtības, kas jāsasniedz 2020. un 2030. gadā, un jaunu piesārņotāju — smalkās daļiņas (PM_{2,5}). Dalībvalstīm līdz 2019. gadam jāizstrādā nacionālās gaisa piesārņojuma kontroles programmas ar mērķi izpildīt emisiju samazināšanas saistības.

Trešais pīlārs ir emisijas standarti svarīgiem piesārņojuma avotiem — no transportlīdzekļu un kuģu emisijām līdz enerģētiskai un rūpniecībai. Šie standarti ir izklāstīti ES līmeņa tiesību aktos, kas attiecas uz rūpnieciskajām emisijām¹¹, elektrostaciju emisijām¹², transportlīdzekļiem¹³ un transporta degvielām¹⁴, kā arī ražojumu energoefektivitāti¹⁵.

⁶ COM(2013) 918.

⁷ Šie tiesību akti aptver kopā 12 piesārņotājus: sēra dioksīds, slāpekļa dioksīds un slāpekļa oksīdi, daļiņas (PM₁₀ un PM_{2,5}), ozons, benzols, svins, oglekļa monoksīds, arsēns, kadmījs, niķelis un benz(a)pirēns.

⁸ Direktīvas 2004/107/EK un 2008/50/EK.

⁹ Īpašos apstākļos termiņu bija iespējams pārcelt (uz 2015. gadu attiecībā uz slāpekļa dioksīdu un 2011. gada jūniju attiecībā uz daļiņām).

¹⁰ Direktīva 2001/81/EK, kas aizstāta ar Direktīvu 2016/2284/ES.

¹¹ Rūpniecisko emisiju direktīva (Direktīva 2010/75/ES).

¹² Rūpniecisko emisiju direktīva (Direktīva 2010/75/ES) un ES vidējas jaudas sadedzināšanas iekārtu direktīva (Direktīva 2015/2193/ES).

¹³ Regula (EK) Nr. 443/2009, ar ko nosaka CO₂ emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem, un Regula (EK) Nr. 510/2011 par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravas automobiļiem, regulas par CO₂ emisijas standartu noteikšanu jauniem vieglajiem automobiļiem un vieglgājuma transportlīdzekļiem.

Turklāt, lai nodrošinātu, ka tiek pienācīgi ievēroti gaisa piesārņotāju emisiju standarti un tipa apstiprināšanas prasības, pēc 2015. gada transportlīdzekļu emisiju skandāla tika pieņemta noteikumu pakete par emisiju testēšanu reālos braukšanas apstākļos¹⁶. Šajā paketē iekļauti slāpekļa oksīdu un daļiņu testi, kā arī jauni noteikumi par atbilstību ekspluatācijā, kuru mērķis ir uzlabot jau ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu testēšanu. 3. maijā tika pieņemtas vēl jaunas izmaiņas, kuru mērķis ir emisiju testēšanā reālos braukšanas apstākļos vēl vairāk mazināt tehniskās nenoteiktības diapazonus, uzlabot jau ekspluatācijā esošu automobiļu emisijas pārbaudes un ieviest neatkarīgu un akreditētu trešo personu veiktu testēšanu. Turklāt kopš 2017. gada septembra uz jaunu tipu viegldarba transportlīdzekļiem tiek attiecināta jauna, reālajiem braukšanas apstākļiem tuvāka testa procedūra tipa apstiprinājuma laboratoriskai testēšanai¹⁷.

Lai palīdzētu ražotājiem vēl pilnīgāk izmantot inovācijas un tirgū piedāvāt ievērojami vairāk mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu, Eiropas Komisija turklāt ierosinājusi jaunus CO₂ emisijas standartus vieglajiem automobiļiem un furgoniem¹⁸. Paredzams, ka šis Komisijas pirmais leģislatīvā akta priekšlikums par CO₂ emisijas standartiem jauniem smagdarba transportlīdzekļiem (trešās mobilitātes paketes daļa) ilgtermiņā netieši ietekmēs gaisa kvalitāti, šajā segmentā vēl uzlabojot degvielas patēriņa efektivitāti un siltumnīcefekta gāzu emisijas rādītājus un ražotājus stimulējot laist tirgū mazemisiju un bezemisiju smagdarba transportlīdzekļus, arī autobusus, kas savukārt pozitīvi iespaidotu gaisa piesārņotāju emisijas.

ES arī aizsargā darba ņēmēju veselību un drošību visā Eiropā ar tiesību aktiem, kas nosaka darba vietu gaisa kvalitātes prasību minimumu¹⁹, tostarp arodekspozīcijas robežvērtības dažādām bīstamām ķīmiskām vielām. Sevišķi aktīvi Komisija ar vairākiem priekšlikumiem rosinājusi grozīt Kancerogēnu un mutagēnu direktīvu, nosakot robežvērtības ar mērķi miljoniem darba ņēmēju labāk aizsargāt pret arodvēzi — galveno nāves izraisītāju darba vietā²⁰.

3. GAISA PIESĀRŅOJUMA MAZINĀŠANAS PASĀKUMU PIEMĒRI

Gadu gaitā ar dažādām pasākumu paketēm veiksmīgi mazinātas gaisa piesārņotāju emisijas ES, dalībvalstu un vietējā līmenī, piemēram, emisijas no lielām sadedzināšanas stacijām, rūpnieciskām iekārtām un transporta, arī autotransporta (piem., ar degvielas kvalitātes uzlabojumiem un secīgajiem *Euro* emisijas standartiem). Tas pierāda, ka izmaksefektīvi risinājumi ir iespējami, tie var atbalstīt inovāciju un kopumā pozitīvi ietekmēt ES

¹⁴ Degvielas kvalitātes direktīva (Direktīva 97/70/EK).

¹⁵ Ekodizaina direktīva (Direktīva 2009/125/EK).

¹⁶ Regula (ES) 2016/427, Regula (ES) 2016/646 un Regula (ES) 2017/1154.

¹⁷ Tā sauktā vieglajiem transportlīdzekļiem paredzētā pasaules mēroga testa procedūra (*WLTP*).

¹⁸ Priekšlikums regulai par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (COM(2017) (676).

¹⁹ Pamatdirektīva 89/391/EEK (OV L 183, 29.6.1989., 1. lpp.), ko papildina Direktīva 89/654/EEK par darba vietu (OV L 393, 30.12.1989., 1. lpp.), Direktīva 98/24/EK par ķīmikālijām (OV L 131, 05.5.1998., 11. lpp.) un Direktīva 2004/37/EK par kancerogēniem un mutagēniem darbā (OV L 158, 30.4.2004., 50. lpp.).

²⁰ Līdz šim iesniegti trīs priekšlikumi (COM(2016) 248, COM(2017) 11 un COM (2018) 171), no kuriem pirmo Eiropas Parlaments un Padome jau pieņēmuši kā Direktīvu (ES) 2017/2398, OV L, 27.12.2017., 8. lpp.

konkurētspēju atbilstoši Eiropas Komisijas plašākajām prioritātēm ilgtspējīgas izaugsmes un darbvietu radīšanas jomā²¹.

3.1. Transporta sektora emisiju mazināšanas pasākumi

Pēc jaunākajiem pieejamajiem datiem transports ir lielākais slāpekļa oksīdu emisiju avots un ievērojams daļiņu emisiju avots²².

Emisiju tālākas samazināšanas pasākumi var būt orientēti uz tehniskiem uzlabojumiem, ieradumu maiņu un pieprasījuma pārvaldību ("tīrāka" transporta popularizēšana ar pilsētplānošanu vai automobiļu koplietošanas iespējām) vai investīcijām infrastruktūrā (piem., alternatīvu degvielu vai sabiedriskā transporta infrastruktūrā).

Lai iestādēm atvieglotu šo pasākumu veikšanu, Eiropas Komisija pagājušogad nāca klajā ar divām mobilitātes paketēm. Pirmajā mobilitātes paketē Komisija ierosināja atjaunināt ES noteikumus par ceļu lietošanu un to darbības jomu paplašināt tā, lai tie aptvertu autobusus, furgonus un vieglos pasažieru automobiļus²³, veicinot proporcionālu attālumatkarīgu ceļu lietošanas maksu, kas tiktu diferencēta pēc smago un vieglo transportlīdzekļu vidiskajiem raksturlielumiem tā, lai internalizētu to lietošanas reālās izmaksas. Otrās mobilitātes paketes pasākumi cita starpā atbalstīja labāk integrētu un tīrāku sabiedrisko transportu, kravu tālpārvadājumu pārorientēšanu no autoceļiem uz dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem vai tuvsatiksmes kuģniecību un ātrāku pāreju uz mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem, ko panākt palīdzētu jaunie vieglo automobiļu un furgonu CO₂ emisijas standarti un attiecīgs publiskais iepirkums²⁴, it sevišķi bezemisiju pilsētas autobusu publiskais iepirkums. Eiropas Komisija nāca klajā arī ar rīcības plānu²⁵ (ar papildu finansējumu), kas paredz visā Eiropas teritorijā izvērst alternatīvo degvielu infrastruktūru, arī elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktus. Trešās mobilitātes paketes ietvaros Komisija vēl ierosināja CO₂ emisijas standartus smagdarba transportlīdzekļiem, cita starpā arī stimulus izvēlēties bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļus. Tā turklāt izvirzīja stratēģisko rīcības plānu, kā Eiropā izveidot konkurenciālu un ilgtspējīgu akumulatoru ekosistēmu, tajā īpaši pievēršoties elementu ražošanai. Lai ES autobūves nozare attīstītu savas konkurenciālās priekšrocības attiecībā uz mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem, būs svarīga Eiropā bāzēta un konkurētspējīga akumulatoru ražošana.

Visbeidzot, Eiropas Komisija gatavo nesaistošus norādījumus ar ieteikumiem un paraugpraksēm, kas vietējo pārvaldes iestāžu dalībniekiem varētu palīdzēt tikt galā ar dažādiem urbānās transportlīdzekļu piekļuves ierobežojumu aspektiem. Piemēram, mazemisiju zonu ievērošanu var panākt ne vien ar manuālām uzlīmēm, bet arī ar citiem paņēmieniem, piem., mūsdienīgām informācijas tehnoloģijām. Komisija sadarbojas ar ieinteresētajām personām un nacionālajām un vietējām iestādēm, lai veicinātu piekļuves noteikumu konsekveni un informētību par tiem, un tā pilsētas atbalsta ar tiem saistītās informācijas/datu sniegšanā. Katrā ziņā ir svarīgi, lai piekļuves ierobežojumu plāni nevis tiktu izstrādāti atsevišķi, bet gan ietilptu visaptverošā ilgtspējīgas urbānās mobilitātes plānā un būtu

²¹ Ietekmes novērtējums, kas ir pamatā programmai "Tīru gaisu Eiropā", SWD(2013) 532, 9. pielikums.

²² EVA (2017). 2017. gada ziņojums *Air quality in Europe*. Eiropas Vides aģentūra.

²³ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (COM(2017) 275).

²⁴ Priekšlikums pārskatīt Direktīvu par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, COM(2017) 653.

²⁵ COM(2017) 652.

pienācīgi integrēti vietējos gaisa kvalitātes uzlabošanas plānos, kas izstrādāti saskaņā ar Direktīvu 2008/50/ES.

Vairot izpratni par tīra gaisa doto labumu (kurā ieguldījums ir arī kājāmiešanai un riteņbraukšanai) var palīdzēt tādi pasākumi kā Eiropas Mobilitātes nedēļa, kuras kulminācija bieži vien ir diena bez auto.

3.2. Elektroenerģijas un siltuma ražošanas emisiju mazināšanas pasākumi

Vislielākās daļu un sēra dioksīda emisijas rada kurināmā sadedzināšana elektrostacijās, rūpnīcās un mājokļos elektroenerģijas un siltuma ieguvei²⁶.

Pasākumi, kuru mērķis ir mazināt gaisa piesārņotāju emisijas no elektroenerģijas un siltuma ražošanas, bieži vien iet roku rokā ar centieniem mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas. Tādi ir, piemēram, atjaunojamie nededzināmie elektroenerģijas resursi (piem., saules vai vēja enerģija, hidroenerģija), siltumenerģijas un elektroenerģijas koģenerācija, izkliedētā enerģijas ražošana (piem., mini-tīkli un saules elektroenerģijas ražošana uz jumta), shēmas — arī finansiāli stimuli — mājāsaimniecībās nomainīt vecākus un neefektīvākus katlus, centralizēta siltumapgāde un aukstumapgāde vai (dažos gadījumos) cietā kurināmā aizliegumi. Šie pasākumi ļauj ļoti efektīvi mazināt daļu emisijas. ES valsts atbalsta noteikumi piedāvā satvaru, kurā dalībvalstis var veicināt investīcijas šādos pasākumos.

3.3. Rūpniecības emisiju mazināšanas pasākumi

Emisijas no rūpniecības, kas ir otrais lielākais daļu emisiju avots un lielākais gaistošo organisko savienojumu emisiju avots, galvenokārt samazina, īstenojot labākos pieejamos tehniskos paņēmienus (LPTP), kas izstrādāti saskaņā ar ES Rūpniecisko emisiju direktīvu²⁷. Praksē ES lielajām rūpnieciskajām iekārtām, arī lielām sadedzināšanas elektrostacijām, ir jāizmanto paši iedarbīgākie emisiju novēršanas vai mazināšanas paņēmieni, kādus nozarē izmantot ir tehniski un ekonomiski iespējams.

Šādi pasākumi jau tagad dod ievērojamu labumu no gaisa kvalitātes viedokļa, un, īstenojot 2017. gadā pieņemtos jaunos ES vidiskos standartus, kas piemērojami lielām sadedzināšanas stacijām, varēs vēl vairāk mazināt sēra dioksīda un slāpekļa dioksīda emisijas visā Eiropā.

3.4. Lauksaimniecības nozares emisiju mazināšanas pasākumi

Lauksaimniecības nozare ir būtisks avots tādiem gaisa piesārņotājiem kā amonjaks, kas ir svarīgs daļu prekursors, un tam ir būtiska ietekme urbānā līmenī. Šādu emisiju mazināšanas pasākumi ietver agronomiskus pasākumus (kuru mērķis ir mazināt vajadzību pēc slāpekļa mēslojuma), ar lauksaimniecības dzīvniekiem saistītus pasākumus (slēgta kūsmēsļu glabāšana, uzlabota kūsmēsļu un urīnvielas mēslojuma uznešana, uzlabotas lauksaimniecības dzīvnieku ēdināšanas stratēģijas, lai to kūsmēsli saturētu mazāk amonjaka, kā arī — lielu saimniecību gadījumā — anaerobiskā noārdīšana) vai enerģētiskus pasākumus (piemēram, fotoelementu iekārtu izstrāde vai kurināmā/degvielas patēriņa samazināšana). Šie pasākumi jau ir pieejami un ir tehniski un ekonomiski īstenojami, un tos vajadzētu izvērst plašāk.

²⁶ EVA (2017). 2017. gada ziņojums *Air quality in Europe*. Eiropas Vides aģentūra.

²⁷ Direktīva 2010/75/ES.

4. KOPĪGS DARBS, KAS DOS TĪRU GAISU IKVIENAM EIROPĀ

Lai kļiedētu iedzīvotāju leģitīmās bažas par savu veselību, par gaisa kvalitātes standartiem vienojušās gan dalībvalstis Padomē, gan Eiropas Parlaments. Kopīgi gaisa kvalitātes standarti nodrošina, ka katram iedzīvotājam, lai kur Eiropas Savienībā tas atrastos, ir garantēts zināms gaisa kvalitātes minimums, un rūpniecībā nodrošina vienlīdzīgus konkurences apstākļus visā ES. To efektīvas īstenošanas priekšnoteikums ir publisko iestāžu rezultatīva rīcība pāri administratīvajām robežām gan nacionālā, gan reģionālā, gan vietējā līmenī. Kad nerīkošanās noved pie neatbilstības ES gaisa kvalitātes tiesību aktiem, šāda jautājuma izlemšana ir valsts tiesu jurisdikcijā, kā nesen pierādījuši tiesu nolēmumi vairākās dalībvalstīs²⁸.

Milzīga nozīme ir arī ES finansiālajam atbalstam un ciešai sadarbībai starp dalībvalstu iestādēm un Eiropas Komisiju. Tāpēc Komisija ir aktīvāk iesaistījusies sadarbībā ar dalībvalstīm, lai tām palīdzētu ar dažādām iniciatīvām un pasākumiem. Eiropas Komisija ir gatava šo sadarbību vēl izvērst, arī uz nacionālo enerģētikas un klimata plānu pamata.

4.1. Aktīvāka sadarbība ar dalībvalstīm gaisa tīrības dialogu satvarā

Eiropas Komisija ar dalībvalstīm noturējusi jau vairākus gaisa tīrības dialogus, lai tām palīdzētu īstenošanas centienos. Tā turklāt tiecas rast sinerģiju ar enerģētikas savienības un klimata pārmaiņu rīcībpolitikām, arī tīras mobilitātes paketi, kā arī dialoga iniciatīvām, piemēram, paketes “Tīru enerģiju ikvienam Eiropā” satvarā izveidoto Platformu pārejas posmā esošiem ogļu ieguves reģioniem²⁹.

Turklāt Komisija ir gatava iesaistīties tālākās apspriedēs ar dalībvalstīm, cita starpā iesaistoties gaisa tīrības dialogos to dalībvalstu galvaspilsētās, kam vēl daudz jādara, lai panāktu pilnīgu rīcībpolitikas īstenošanu. Mērķis ir panākt ES un valstu gaisa piesārņojuma rīcībpolitiku pilnīgu īstenošanu visās tautsaimniecības nozarēs, reizē veicinot informētību un iedzīvotājiem dodot iespēju tieši iesaistīties gaisa kvalitātes uzlabošanas pasākumos. Tā šajos dialogos nodrošinās augsta līmeņa politisko pārstāvību un dalībvalstis aicina ar šiem dialogiem izstrādāt integrētu pieeju gaisa kvalitātes izaicinājumam — transversāli pārvaldes līmeņiem un tautsaimniecības nozarēm.

Tas papildinās līdzšinējo sadarbību, kas norit vides politikas īstenošanas pārskata un salīdzinošās izvērtēšanas rīka kontekstā; gan pārskats, gan rīks tika laisti klajā 2017. gadā, lai uzlabotu vides tiesību aktu īstenošanu Eiropas Savienībā. Tādā pašā nolūkā un arī nolūkā dalībvalstis mudināt aktīvāk cīnīties ar neatbilstību gaisa kvalitātes standartiem Eiropas Komisija izmantos jaunizveidoto Vidiskās atbilstības un pārvaldības forumu³⁰.

4.2. Dalībvalstu, reģionu un pilsētu satuvināšana

Sadarbību ar pilsētaktoriem un šo aktoru starpā centienos risināt gaisa piesārņojuma problēmu urbānās teritorijās visā ES vēl veicinās ES pilsētprogramma un Inovatīvas pilsētvides

²⁸ Izklāstot, kā valstu tiesām reaģēt uz privātpersonu un apvienību iesniegtām prasībām, Komisijas paziņojumā par tiesu pieejamību vides lietās (C(2017) 2616 *final*) minēti svarīgi Tiesas spriedumi par ES gaisa kvalitātes prasībām (C-237/07 *Janecek*, C-404/13 *Client Earth*).

²⁹ https://ec.europa.eu/info/news/no-region-left-behind-launch-platform-coal-regions-transition-2017-dec-08_en.

³⁰ C(2018) 10, Komisijas 2018. gada 18. janvāra Lēmums, ar ko izveido ekspertu grupu vidiskās atbilstības un pārvaldības jomā.

darbības, kam pašreizējā finansēšanas periodā ir 372 miljonu euro budžets³¹. To mērķis ir palīdzēt ar konkrētiem pasākumiem risināt urbānās problēmas — no piesārņojuma līdz mobilitātes un ilgtspējīgas pilsētattīstības jautājumiem.

Tīrā gaisa forums, ko Eiropas Komisija aizsāka 2017. gada novembrī Parīzē, kā arī 2018. gada Zaļā nedēļa³², kas veltīta urbānās vides izaicinājumiem, visiem publiskajiem un privātajiem aktoriem dod iespēju savstarpēji apmainīties ar paraugpraksēm, reizē stiprinot relevanto ieinteresēto personu spēju uzlabot gaisa kvalitāti. Tas turklāt palīdzēs visos pārvaldības līmeņos rīkoties saskaņotāk.

Lai būtu vieglāk investēt ilgtspējīgo projektos Eiropas pilsētās, arī projektos, kas atbalsta centienus panākt tīrāku gaisu, Eiropas Komisija un Eiropas Investīciju banka nākušas klajā ar *URBIS* — īpašu jaunu iniciatīvu, kas konsultē pilsētiestādes³³. Iniciatīva *URBIS* ir izveidota, lai pilsētām būtu vieglāk piekļūstamas tehniskās un finansiālās konsultācijas urbāno investīciju projektu, programmu un inovatīvu finansējuma/investīciju platformu izstrādei. Jau tagad ir skaidrs, ka pilsētiestāžu vidū pieprasījums pēc šādiem pakalpojumiem ir liels.

Sinergijas varētu meklēt arī ar Pilsētas mēru globālo paktu, kas veiksmīgi palīdz mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un sekmē pāreju uz mazoglekļa ekonomiku un noturību urbānā līmenī.

4.3. ES finansējuma vieglāka pieejamība gaisa kvalitātes uzlabošanas pasākumiem

Lai stātos pretī gaisa kvalitātes izaicinājumam, dalībvalstīm darīts pieejams ES finansējums dažādās finanšu plūsmās, un dalībvalstis to arī sekmīgi izmanto; tas ir vai nu tiešs atbalsts gaisa kvalitātes projektiem, vai rezultatīva gaisa kvalitātes mērķu integrēšana citās investīcijās (piem., investīcijās infrastruktūrā, lauksaimniecībā un lauku un reģionu attīstībā). Eiropas Komisija dalībvalstīm pastiprināti palīdzēs optimāli izlietot šajā plānošanas periodā atlikušos pieejamos līdzekļus.

Pašreizējā plānošanas periodā (2014–2020) dalībvalstis no Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem gaisa kvalitātes pasākumu atbalstam piešķirušas 1,8 miljardus euro. Turklāt gaidāms, ka netiešu ieguldījumu gaisa tīrībā varētu dot arī Eiropas strukturālo un investīciju fondu 2014.–2020. gada investīcijas mazoglekļa ekonomikā (45 miljardi euro), vides aizsardzībā un resursefektivitātē (kopā 63 miljardi euro) un tīkla infrastruktūrā (kopā 58 miljardi euro), kas ir it sevišķi liels atbalsts mazaizsargātiem reģioniem un iedzīvotājiem.

Pašlaik trešdaļa visu Eiropas Stratēģisko investīciju fonda investīciju (apmēram 80 miljardi euro) ieguldīti enerģētikā, transportā un vidē. Tam visam ir netieša pozitīva ietekme uz gaisa kvalitāti. Turklāt emisiju samazināšanu un gaisa kvalitāti netieši atbalsta arī ES pētniecības un attīstības programma “Apvārsnis 2020”. Tie finansēti arī tīrāka transporta risinājumu pētnieciskie komponenti.

Eiropas Komisija nesen ierosināja investēt 1 miljardu euro 39 tīrā transporta projektos, ar ko plānots atjaunināt Eiropas dzelzceļa tīklu, izvērst alternatīvo degvielu infrastruktūru un sagatavot augsni bezemisiju ūdens transportam. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta satvarā Komisijas ieguldījums pavērs ceļu publiskajam un privātajam

³¹ Gaisa kvalitātes jomā jau bija pieņemts attiecīgais gaisa kvalitātes rīcības plāns: <https://ec.europa.eu/futurium/en/air-quality>.

³² <https://www.eugreenweek.eu/>.

³³ <http://eiah.eib.org/about/initiative-urbis.htm>.

līdzfinansējumam kopā 4,5 miljardu euro apmērā. Sakarā ar nesen noslēgušos uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus apvienotā finansējuma saņemšanai alternatīvo degvielu infrastruktūrai un tirākai mobilitātei ir saņemti 69 projektu priekšlikumi, kas kopā pretendē uz trīskārt vairāk līdzekļu nekā pieejams dotācijās — 350 miljoni euro kopējām investīcijām 4,2 miljardu euro apmērā. Rezultāti gaidāmi līdz 2018. gada oktobrim. Šīs investīcijas palīdzēs Eiropā veicināt tirāku transportu, tā vēl samazinot emisijas.

Gaisa tīrības ziņā daudz devusi arī programma *LIFE*. Piemēram, *LIFE* integrētais projekts *Małopolska in a healthy atmosphere*, kura sākotnējais budžets bija aptuveni 16 miljoni euro, bet kam izdevās piesaistīt vairāk nekā 800 miljonus euro, palīdzējis īstenot Mazpolijas reģiona gaisa kvalitātes plānu un cēlis dzīves kvalitāti 20 miljoniem iedzīvotāju ne vien Mazpolijā un Silēzijā (Polija), bet arī citās dalībvalstīs, piemēram, Slovākijā un Čehijas Republikā. Nākamajos programmas *LIFE* uzaicinājumos tiks sevišķi aicināts iesniegt integrētus gaisa kvalitātes projektus.

Eiropas Komisijas ierosinātā³⁴ daudzgadu finanšu shēma 2021.–2027. gadam aizvien atbalstīs gaisa kvalitātes uzlabošanas pasākumus, cita starpā arī ar mērķrādītāju 25 % ES izdevumu orientēt uz klimatiskiem mērķiem, spēcīgāku programmu *LIFE*, kas atbalstīs arī tīrās enerģijas un energoefektivitātes pasākumus, un reformētu kopējo lauksaimniecības politiku.

4.4. Valsts atbalsts atvieglotām iekšzemes investīcijām mazemisiju un bezemisiju mobilitātē

Lai veicinātu iekšzemes investīciju shēmas, ES valsts atbalsta noteikumi paredz satvaru, kurā dalībvalstis var atvieglot investīcijas mazemisiju un bezemisiju mobilitātē, gaisa tīrības pasākumos un klimata pārmaiņu apkarošanā, reizē sekmējot mūsu rūpniecības konkurētspēju. Dalībvalstis (nacionālā, reģionālā vai vietējā līmenī) šos noteikumus var izmantot, lai rezultatīvi mazinātu emisijas, piemēram, autotransporta emisijas. 2018. gada februārī Vācijā apstiprinātā valsts atbalsta shēma ir tikai viens no daudziem piemēriem, kā ES noteikumi dalībvalstīm palīdz atvieglot investīcijas elektrisko un uzlādējamo hibrīdautobusu iegādē un ar to saistītajā uzlādes infrastruktūrā, tā mazinot gaisa piesārņojumu³⁵.

4.5. Arī turpmāka izpildes panākšana

Eiropas Komisija pēdējos gados pat pirms robežvērtību stāšanās spēkā ciešā sadarbībā ar nacionālajām iestādēm virzījusi progresīvas izmaiņas un tām palīdzējusi panākt atbilstību gaisa kvalitātes tiesību aktiem. Tā izdevies panākt uzlabojumus, bet dažas pamatproblēmas palikušas neatrisinātas. Eiropas Komisija ir it sevišķi nobažījies par to, ka robežvērtības pastāvīgi tiek pārsniegtas attiecībā uz diviem svarīgiem piesārņotājiem, kam ir būtiska ietekme uz veselību, — slāpekļa dioksīdu, kas galvenokārt rodas ceļu satiksmē³⁶ un rūpniecībā, un daļiņām, kas galvenokārt sastopamas rūpniecības, satiksmes, mājokļu apkures un lauksaimniecības emisijās. Eiropas Komisija ir apņēmības pilna arī turpmāk partnerībā ar dalībvalstīm strādāt pie nolemto gaisa kvalitātes standartu sasniegšanas, un tā plāno relevanto ES tiesību aktu izpildes panākšanai izmantot arī savas juridiskās pilnvaras.

³⁴ COM(2018) 321.

³⁵ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-1222_en.htm.

³⁶ Ceļu satiksme Eiropas Savienībā rada aptuveni 40 % slāpekļa oksīdu emisiju. No visiem slāpekļa oksīdiem, kas tiek emitēti satiksmē, aptuveni 80 % nāk no dīzeļdegvielas transportlīdzekļiem.

Pārmērīgs gaisa piesārņojums ar daļiņām un slāpekļa dioksīdu

Pašreizējā situācija

Attiecībā uz **daļiņām** atbilstība ES robežvērtībām bija jāpanāk no 2005. gada 1. janvāra. Daļiņu koncentrācijas joprojām daudzviet Eiropā šīs vērtības pārsniedz: saņemtas ziņas par pārsniegumiem³⁷ 19 dalībvalstīs no 28. Saskaņā ar jaunākajiem pieejamajiem datiem 19 % ES urbāno teritoriju iedzīvotāju bijuši eksponēti daļiņu līmenim, kas pārsniedz ES dienas robežvērtību, bet apmēram puse iedzīvotāju bijuši eksponēti koncentrācijām, kas pārsniedz Pasaules Veselības organizācijas ieteiktās vērtības, kuras ir stingrākas³⁸.

Eiropas Komisija pārkāpuma procedūras par pastāvīgiem daļiņu (PM₁₀) līmeņu pārsniegumiem ir sākusi pret 16 dalībvalstīm (Beļģija, Bulgārija, Čehijas Republika, Vācija, Grieķija, Spānija, Francija, Ungārija, Itālija, Latvija, Portugāle, Polija, Rumānija, Zviedrija, Slovākija, Slovēnija).

2017.³⁹ un 2018. gadā⁴⁰ ES Tiesa jau ir pieņēmusi spriedumu lietās par diviem smagākajiem daļiņu līmeņa pārsniegumiem Eiropā — Bulgārijā un Polijā. Šie spriedumi apstiprina Eiropas Komisijas viedokli, ka pastāvīgi pārsniegumi liecina par vajadzību attiecīgajās dalībvalstīs veikt iedarbīgākus pasākumus, lai pārsniegumi ilgtu tik īsu laiku, cik vien iespējams⁴¹.

Turklāt sāкта pārkāpuma procedūra pret Bulgāriju par sēra dioksīda robežvērtības pārsniegšanu. Gaisa piesārņojumu ar sēra dioksīdu galvenokārt izraisa rūpniecība; daļiņu līmeņa samazinājums pozitīvi ietekmētu arī sēra dioksīda līmeni.

Attiecībā uz **slāpekļa dioksīdu** atbilstība ES robežvērtībām bija jāpanāk no 2010. gada 1. janvāra. Gada robežvērtība tiek plaši pārsniegta visā Eiropā: saņemtas ziņas par pārsniegumiem⁴² 22 dalībvalstīs no 28. Saskaņā ar jaunākajiem pieejamajiem datiem 9 % ES urbāno teritoriju iedzīvotāju bijuši eksponēti slāpekļa dioksīda līmenim, kas pārsniedz gada robežvērtību⁴³.

Līdz šim pārkāpuma procedūras par pastāvīgiem slāpekļa dioksīda līmeņu pārsniegumiem sāktas pret 13 dalībvalstīm (Austrija, Beļģija, Čehijas Republika, Vācija, Dānija, Francija, Spānija, Ungārija, Itālija, Luksemburga, Polija, Portugāle un Apvienotā Karaliste).

Turpmākās darbības

2018. gada 30. janvārī Eiropas Komisija uz gaisa kvalitātes samitu Briselē uzaicināja deviņas dalībvalstis (Čehijas Republiku, Vāciju, Franciju, Spāniju, Ungāriju, Itāliju, Rumāniju, Slovākiju un Apvienoto Karalisti), pret ko rit pārkāpuma procedūras par pārmērīgu gaisa piesārņojumu ar daļiņām vai slāpekļa dioksīdu un kuru gadījumā nākamais solis būtu vēršanās ES Tiesā.

³⁷ Dati no vismaz vienas monitoringa stacijas.

³⁸ EVA (2017). 2017. gada ziņojums *Air quality in Europe*. Eiropas Vides aģentūra.

³⁹ Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 5. aprīļa spriedums lietā C-488/15, Komisija/Bulgārija.

⁴⁰ Eiropas Savienības Tiesas 2018. gada 22. februāra spriedums lietā C-336/16, Komisija/Polija.

⁴¹ <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-488/15> un <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-336/16>.

⁴² Dati no vismaz vienas monitoringa stacijas.

⁴³ EVA (2017). 2017. gada ziņojums *Air quality in Europe*. Eiropas Vides aģentūra.

Tikšanās mērķis bija aicināt attiecīgās dalībvalstis izteikt jaunas saistošas apņemšanās īstenot laicīgus, iedarbīgus un ticamus pasākumus, kā apvaldīt pašreizējo pārsniegumu avotus un iespējami drīz panākt atbilstību visās aglomerācijās.

Novērtējusi papildinformāciju, ko dalībvalstis sniedza pēc šīs tikšanās, Eiropas Komisija secina, ka sešu minēto dalībvalstu⁴⁴ pieņemtie vai plānotie pasākumi nenodrošinātu iespējami īsus pārsnieguma periodus, kā prasa ES Tiesas judikatūra. Tāpēc Komisija ir nolēmusi šo dalībvalstu lietās vērsties ES Tiesā⁴⁵.

Līdztekus ir svarīgi nodrošināt pienācīgu gaisa kvalitātes monitoringu visā dalībvalstu teritorijā. Cita starpā tas nozīmē iekārtot paraugošanas punktus vietās, kur ir visaugstākās piesārņotāju koncentrācijas, kam iedzīvotāji varētu būt eksponēti ievērojamu laiku, attiecībā pret relevantajām robežvērtībām. Šajā jautājumā, ja bija pierādījumi, ka monitorings un ziņošana nenotiek pienācīgi un ka nav veikti pasākumi pienācīgu sistēmu ieviešanai (kā Rumānijā, Slovākijā, Beļģijā, Luksemburgā), Komisija par to ierosināja pārkāpuma procedūras. Ja attiecīgās dalībvalstis neveiks pienācīgus pasākumus, Komisija šajās pārkāpuma procedūrās pāries pie nākamā posma.

Pilnīgas transportlīdzekļu piesārņotāju emisiju standartu izpildes nodrošināšana

Esošo noteikumu izpilde dalībvalstīs

Pēc 2015. gada dīzeļdegvielas transportlīdzekļu emisiju skandāla Eiropas Komisija dalībvalstis lūdza rīkoties un it sevišķi parūpēties par ES tiesību aktu izpildi. ES rīkojās tāpēc, ka a) netika pietiekamā mērā atsaukti ar ES tiesību aktos aizliegtām manipulācijas ierīcēm aprīkoti vieglie automobiļi un b) vieglo automobiļu ražotājiem, kas, krāpjoties emisiju testos, bija pārkāpuši ES tiesību aktus, netika uzlikti administratīvi sodi.

Šajā aspektā Eiropas Komisija ES dalībvalstis lūdza veikt obligātus un/vai brīvprātīgus atsaukumus visā ES. Komisija turklāt dalībvalstis lūdza izskatīt iespēju līdzās programmatūras atjaunināšanai izmantot arī aprīkojuma labojumus, lai pārliecinātos, ka attiecīgo vieglo automobiļu emisijas pilnīgi atbilst ES tiesību aktiem.

Eiropas Komisija arī izlēmīgi rīkojas pret ES dalībvalstīm, kas nepilda ES transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu tiesību aktu uzliktos pienākumus. Tā ir pievērsusies trīs veidu pārkāpumiem, kas attiecas nelikumīgu manipulācijas ierīču izmantošanas sodīšanu, no vienas puses, un dalībvalstīs veicamajiem korektīvajiem pasākumiem, no otras puses. Joprojām norit vairākas pārkāpuma procedūras⁴⁶. Viens pārkāpuma procedūru kopums attiecas uz to, ka attiecīgajos valstu tiesību aktos nav sodu sistēmu. Otrais kopums attiecas uz dalībvalstīm, kas autoražotājam ES izdevušas tipa apstiprinājumus, un šo procedūru pamatā ir aizdomas, ka tās nav piemērojušas valsts noteikumus par sodiem, lai gan uzņēmums izmantojis nelikumīgu manipulācijas programmatūru. Trešā veida izpildes panākšanas procedūra, kas ierosināta pret

⁴⁴ Francija, Vācija un Apvienotā Karaliste attiecībā uz NO₂ un Itālija, Ungārija un Rumānija attiecībā uz PM₁₀.

⁴⁵ Sk. paziņojumu presei http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_lv.htm.

⁴⁶ 2016. gada decembrī sākās procedūras pret Čehijas Republiku, Vāciju, Grieķiju, Lietuvu, Luksemburgu, Spāniju un Apvienoto Karalisti. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4214_en.htm. Lieta pret Lietuvu 2017. gada jūlijā tika slēgta. Piecu dalībvalstu gadījumā šīm procedūrām 2017. gada jūlijā sekoja papildu oficiāla paziņojuma vēstule (http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-1935_lv.htm).

vienu dalībvalsti, attiecas uz autoražotāja izmantotajām emisiju ierobežošanas stratēģijām, tostarp to, ka nav piemēroti sodi⁴⁷.

Kopā ar dalībvalstīm Komisija risina atsaukto transportlīdzekļu otrreizējās pārdošanas problēmu.

Turpmākās darbības

Attiecībā uz iepriekš minētajām vēl noritošajām pārkāpuma procedūrām un sakarā ar noritošo dialogu ar attiecīgajām dalībvalstīm Eiropas Komisija nu ir nolēmusi nosūtīt divu veidu papildu oficiāla paziņojuma vēstules. Pirmās ir trim dalībvalstīm adresētas vēstules⁴⁸, kurās lūgts papildus paskaidrot, kāpēc nav galīgo lēmumu par sodiem, ņemot vērā, ka konkrēta autoražotāju grupa izmantojusi nelikumīgu manipulācijas programmatūru. Papildu oficiāla paziņojuma vēstule nosūtīta⁴⁹ vienai dalībvalstij, lūdzot paskaidrojumu, kādus pasākumus šī dalībvalsts veikusi sakarā ar dažos viena autoražotāja transportlīdzekļos izmantotām emisiju ierobežošanas stratēģijām un kāpēc nav pieņemts galīgais lēmums par sodiem. Informāciju, ko dalībvalstis nosūtīs, atbildot uz šīm papildu oficiālā paziņojuma vēstulēm, izvērtēs Eiropas Komisija, spriežot, kā rīkoties tālāk.

Jauni noteikumi tirgus uzraudzības stiprināšanai

Kas attiecas uz turpmāko, ES ir vienojusies par jauniem noteikumiem, kas transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu un testēšanu padarīs kvalitatīvāku un neatkarīgāku, paredzēs pastiprināti pārbaudīt vieglos automobiļus, kas ES tirgū jau ir, un visu sistēmu stiprinās ar Eiropas pārraudzību. Noteikumi kļūs obligāti 2020. gada septembrī un nodrošinās, ka ES tirgū esošie transportlīdzekļi, arī transportlīdzekļi ar dīzeļdzinēju, atbilst *Euro* transportlīdzekļu emisijas standartiem (*Euro 5/6*)⁵⁰. Jaunie noteikumi Eiropas Komisijai ļaus vērst tiešus izpildes panākšanas pasākumus pret ražotājiem, kas neievēro ES tiesību aktus, arī emisiju ziņā, gadījumos, kad dalībvalstis pienācīgi nerīkojas. Konkrētāk, Eiropas Komisija varētu ierosināt ES mēroga atsaukumus un ražotājiem vai tehnisko pakalpojumu sniedzējiem noteikt sodus līdz 30 000 euro par katru neatbilstīgo automobili. Dalībvalstīm turklāt būtu pienākums pārbaudīt arī ES tirgū jau esošos vieglos automobiļus (to piesārņotāju emisijas).

5. SKATS NĀKOTNĒ

Gaisa kvalitāte Eiropā steidzīgi jāuzlabo, pilnīgi īstenojot gaisa kvalitātes standartus, par ko dalībvalstis un Eiropas Parlaments vienojās pirms vairāk nekā desmit gadiem. Tas nozīmē, ka jārīkojas visos līmeņos (nacionālajā, reģionālajā un vietējā), un Eiropas Komisija šādu rīcību atbalsta ar visiem savā rīcībā esošajiem līdzekļiem.

Gaisa kvalitātes uzlabošana Eiropai ir izaicinājums arī ilgtermiņā. Lai to panāktu, ir vajadzīga pieeja, kas aptver visus sektorus — no transporta un enerģētikas līdz vietējai plānošanai — un

⁴⁷ 2017. gada maijā Komisija sāka pārkāpuma procedūras pret Itāliju (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1288_en.htm).

⁴⁸ Otrās papildu oficiāla paziņojuma vēstules, kas adresētas Vācijai, Luksemburgai un Apvienotajai Karalistei. Sk. paziņojumu presei http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_lv.htm. Ņemot vērā, kādi pasākumi Komisijas bažu kļiedēšanai veikti Čehijas Republikā, Grieķijā un Spānijā, šajās trīs procedūrās pašlaik spert tālākus soļus nav nepieciešams.

⁴⁹ Papildu oficiāla paziņojuma vēstule Itālijai, sk. paziņojumu presei http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_lv.htm.

⁵⁰ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-5131_lv.htm.

ko kopīgi īsteno visi iesaistītie aktori. Eiropas Komisija no savas puses arī turpmāk dalībvalstis atbalstīs ar tādām iniciatīvām kā gaisa tīrības dialogi.

Netīrs gaiss mazina dzīves kvalitāti un dārgi izmaksā tautsaimniecībai. Šajā lietā nedrīkst zaudēt laiku. Izmaksefektīvi gaisa kvalitātes uzlabošanas risinājumi pastāv un ir plaši pieejami. Tie bez kavēšanās jāizvērs un jāīsteno visā Eiropas Savienībā, tā dodot labumu pusmiljardam Eiropas iedzīvotāju.