



Briuselis, 2018 05 17
COM(2018) 330 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

Sauganti Europa: švarus oras visiems

1. ORO KOKYBĖS UŽDAVINYS

Oro kokybė Europos Sąjungoje (ES) pastaraisiais dešimtmečiais dėl bendrų ES ir nacionalinių, regionų bei vietos valdžios institucijų pastangų pagerėjo. Todėl nuo 2000 m. ES BVP išaugo 32 %, o išmetamų pagrindinių oro teršalų kiekis, priklausomai nuo teršalo, sumažėjo nuo 10 % iki 70 %¹.

Tačiau daugumoje valstybių narių ES piliečių gyvenimo kokybė nėra tokia gera, kokia galėtų būti, nes oro kokybės normų vis dar nesilaikoma. Padėtis ypač prasta miestų vietovėse, kuriose gyvena dauguma europiečių.

Oro tarša yra ir lėtinių, ir sunkių ligų, tokių kaip astma, širdies ir kraujagyslių sistemos sutrikimai bei plaučių vėžys, priežastis. Naujausiais Pasaulio sveikatos organizacijos duomenimis², oro taršos lygis tebėra pavojingai aukštas daug kur pasaulyje – 9 iš 10 gyventojų kvėpuoja oru, kuriame yra didelis kiekis teršalų. Oro tarša tebėra pagrindinė su aplinka susijusi ankstyvos mirties priežastis ES; apskaičiuota, kad dėl jos pirma laiko miršta daugiau kaip 400 000 žmonių per metus³. Visi šie dideli su sveikata susiję išoriniai kaštai brangiai atsieina visuomenei⁴.

Visuomenė apie oro taršą žino daug ir piliečiai tikisi valdžios institucijų veiksmų. Per neseniai atliktą nuomonių apklausą apie aplinką ES oro tarša buvo nurodyta kaip didžiausią susirūpinimą piliečiams po klimato kaitos kelianti problema⁵. Jie pagrįstai tikisi, kad sumažinti oro taršą ir apsaugoti juos nuo jos kenksmingo poveikio efektyvių veiksmų bus imtasi visais lygmenimis.

Siekdama spręsti šiuos klausimus, teisės aktuose, dėl kurių susitarė valstybės narės ir Europos Parlamentas, ES iškėlė tikslą užtikrinti tokią oro kokybę, kad žmonių sveikatai ir aplinkai nebūtų daromas neigiamas poveikis ir keliamas pavojus. Kad šis tikslas būtų pasiektas, vykdamas efektyvią oro kokybės politiką reikia imtis veiksmų ir bendradarbiauti pasauliniu, Europos, nacionaliniu ir vietos lygmenimis.

Vadovaujantis subsidiarumo principu, įgyvendinimas daugiausia priklauso nuo nacionalinių, regioninių ir vietos priemonių, pritaikytų prie konkrečių poreikių ir aplinkybių.

Šiame komunikate nurodomos plataus masto ES politikos pastangos, kuriomis siekiama padėti valstybėms narėms imtis būtinų priemonių, kad jos pasiektų savo tikslus, bei jas palengvinti, ir vykdymo užtikrinimo veiksmai, kurių imamasi padedant užtikrinti, kad visoje ES būtų pasiektas bendras švaraus oro visiems europiečiams tikslas ir nuo jo nenukrypstama.

¹ EAA (2017 m.) *Air Quality in Europe – 2017 Report (Oro kokybės Europoje 2017 m. ataskaita)*: 2000–2015 m. išmetamųjų teršalų kiekis ES sumažėjo nuo 8 % (amoniako) iki 72 % (sieros oksidų).

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 Europos aplinkos agentūra (EAA; 2017 m.) *Air Quality in Europe – 2017 Report (Oro kokybės Europoje 2017 m. ataskaita)*.

⁴ Apie 330–940 mlrd. EUR per metus (Poveikio vertinimas, kuriuo grindžiama Europos švaraus oro programa, SWD(2013) 532).

⁵ Specialusis Eurobarometro tyrimas Nr. 468 *Europos piliečių požiūris į aplinką*.

2. ES ŠVARAUS ORO POLITIKA

ES jau kelis dešimtmečius stengiasi gerinti oro kokybę kontroliuodama į atmosferą išmetamų kenksmingųjų medžiagų kiekį, gerindama degalų kokybę ir įtraukdama aplinkos apsaugos reikalavimus į transporto, pramonės ir energetikos sektorių politiką. Siekiama sumažinti oro taršą tiek, kad kuo labiau sumažėtų jos kenksmingas poveikis žmonių sveikatai ir aplinkai visoje ES teritorijoje. Oro tarša nacionalinių sienų nepaiso, todėl svarbus koordinavimas ES lygmeniu. ES teisės nuostatomis valstybėms narėms paliekama galimybė pasirinkti, kokiomis priemonėmis pasiekti, kad būtų laikomasi ES lygmeniu sutartų ribinių verčių. Kad būtų užtikrintas veiksmingas vidaus rinkos veikimas, pagrindiniams taršos šaltiniams taikomos ES lygmens normos.

2013 m. Europos švaraus oro programoje⁶ dar kartą buvo patvirtintas tikslas kuo greičiau visoje ES užtikrinti visišką galiojančių oro kokybės normų laikymąsi ir nustatomi tikslai 2020 ir 2030 metams. ES politikos pastangos grindžiamos trimis pagrindiniais ramsčiais.

Pirmasis ramstis apima aplinkos oro kokybės normas, nustatytas Aplinkos oro kokybės direktyvose⁷ pažemio ozonui, kietosioms dalelėms, azoto oksidams, pavojingiems sunkiesiems metalams ir keliems kitiems teršalams⁸. Tų oro kokybės normų visos valstybės narės visoje savo teritorijoje turėjo laikytis nuo 2005 m. arba 2010 m. (priklausomai nuo teršalo)⁹. Jei nustatytos ribinės vertės viršijamos, valstybės narės privalo priimti oro kokybės planus, kuriuose išsamiai išdėstomos priemonės, kuriomis galima pasiekti, kad viršijimo laikotarpis būtų kuo trumpesnis.

Antrąjį ramstį sudaro nacionaliniai išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslai, nustatyti Teršalų išmetimo nacionalinių ribų direktyvoje svarbiausiems tarpvalstybiniu mastu pernešamiems oro teršalams: sieros oksidams, azoto oksidams, amoniakui, lakiesiems organiniams junginiams ir kietosioms dalelėms¹⁰. Nacionaliniai išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslai neseniai buvo persvarstyti: nustatyta naujų apribojimų, kurių turi būti laikomasi nuo 2020 ir 2030 m., ir įtrauktas papildomas teršalas – smulkios kietosios dalelės (KD_{2,5}). Kad laikytųsi išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo įsipareigojimų, valstybės narės iki 2019 m. turi parengti nacionalines oro taršos valdymo programas.

Trečiasis ramstis apima teršalų išmetimo normas pagrindiniams taršos šaltiniams: nuo transporto priemonių ir laivų iki energetikos ir pramonės sektoriuose išmetamų teršalų. Tos normos ES lygmeniu yra nustatytos pramoniniams išmetamiesiems teršalams¹¹, elektrinių¹² ir

⁶ COM(2013) 918.

⁷ Direktyvos 2004/107/EB ir 2008/50/EB.

⁸ Šie teisės aktai iš viso taikomi 12 teršalų: sieros dioksidui, azoto dioksidui ir azoto oksidams, kietosioms dalelėms (KD₁₀ ir KD_{2,5}), ozonui, benzenui, švinui, anglies monoksidui, arsenui, kadmiui, nikeliui ir benzo(a)pirenui.

⁹ Tam tikromis aplinkybėmis terminas galėjo būti pratęstas (iki 2015 m. azoto dioksidui ir benzenui ir iki 2011 m. birželio mėn. kietosioms dalelėms).

¹⁰ Direktyva 2001/81/EB, pakeista Direktyva 2016/2284/ES.

¹¹ Pramoninių išmetamųjų teršalų direktyva 2010/75/ES.

¹² Pramoninių išmetamųjų teršalų direktyva 2010/75/ES ir ES vidutinio dydžio kurą deginančių įrenginių direktyva 2015/2193/ES.

transporto priemonių¹³ išmetamiems teršalams, taip pat transporto priemonių degalų kokybei¹⁴ ir gaminių energijos vartojimo efektyvumui¹⁵ skirtuose teisės aktuose.

Be to, po 2015 m. transporto priemonių išmetamų teršalų skandalo siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai įgyvendinamos oro teršalų išmetimo normos ir sustiprinti tipo patvirtinimo reikalavimai, pateiktas Realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio taisyklių rinkinys¹⁶. Į šį rinkinį įtraukti išmetamų azoto oksidų ir kietųjų dalelių kiekio bandymai, taip pat būsimos naujos eksploatuojamų transporto priemonių atitikties taisyklės, kuriomis siekiama pagerinti jau eksploatuojamų transporto priemonių bandymus. Gegužės 3 d. buvo priimti naujausi pakeitimai siekiant toliau mažinti techninio netikslumo paklaidas atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio bandymus, aktyviau tikrinti apyvartoje jau esančių automobilių išmetamų teršalų kiekį ir įdiegti nepriklausomų ir akredituotų trečiųjų šalių atliekamus bandymus. Be to, nuo 2017 m. rugsėjo mėn. naujų tipų lengvosios transporto priemonės turi būti taikoma nauja bandymų procedūra, kuri labiau atitinka realias važiavimo sąlygas, atliekant tipo patvirtinimo bandymus laboratorijoje¹⁷.

Europos Komisija taip pat pasiūlė naujas automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normas, kad padėtų gamintojams toliau diegti inovacijas ir rinkai tiekti gerokai daugiau mažataršių ir nedaromių transporto priemonių¹⁸. Numatoma, kad apskritai pirmas Europos Komisijos pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl išmetamo CO₂ kiekio normų naujoms sunkiosioms transporto priemonėms, pateiktas kaip trečiojo judumo dokumentų rinkinio dalis, taip pat turėtų daryti ilgalaikį netiesioginį poveikį oro kokybei, nes būtų toliau gerinamas degalų naudojimo efektyvumas ir mažinamas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis šiame segmente, teikiamos paskatos rinkai teikti mažataršes ir nedaromas sunkiasias transporto priemones, įskaitant autobusus, o tai darytų teigiamą grandininį poveikį išmetamų oro teršalų kiekiui.

Be to, ES saugo visos Europos darbuotojų sveikatą ir užtikrina jų saugą teisės aktais, kuriais nustatomi būtiniausi oro kokybės darbo vietose reikalavimai¹⁹ ir, be kita ko, tam tikrų pavojingų cheminių medžiagų profesinio poveikio ribinės vertės. Ši Komisija itin aktyviai teikė pasiūlymus, kuriais iš dalies keičiama Kancerogenų ir mutagenų direktyva nustatant ribines vertes, kuriomis siekiama pagerinti milijonų darbuotojų apsaugą nuo profesinio vėžio – pagrindinės su darbu susijusių mirties atvejų priežasties²⁰.

¹³ Reglamentas (EB) Nr. 443/2009, nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamo CO₂ normas, ir Reglamentas (EB) Nr. 510/2011, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, reglamentai dėl naujų automobilių ir lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ normų.

¹⁴ Degalų kokybės direktyva 97/70/EB.

¹⁵ Ekologinio projektavimo direktyva 2009/125/EB.

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

¹⁷ Vadinamoji pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra (angl. WLTP).

¹⁸ Pasiūlymas dėl Reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos (COM(2017) 676).

¹⁹ Pagrindų direktyva 89/391/EEB (OL L 183, 1989 6 29, p. 1), kurią papildė visų pirma Direktyva 89/654/EEB dėl darbuotojų (OL L 393, 1989 12 30, p. 1), Direktyva 98/24/EB dėl cheminių veiksnių (OL L 131, 1998 5 5, p. 11) ir Direktyva 2004/37/EB dėl kancerogenų ir mutagenų poveikio darbe (OL L 158, 2004 4 30, p. 50).

²⁰ Iki šiol pateikti trys pasiūlymai (COM(2016) 248, COM(2017) 11 ir COM (2018) 171); pirmąjį kaip Direktyvą (ES) 2017/2398 (OL L, 2017 12 27, p. 8) jau priėmė Europos Parlamentas ir Taryba.

3. ORO TARŠOS MAŽINIMO PRIEMONIŲ PAVYZDŽIAI

Bėgant metams ES, valstybių narių ir vietos lygmenimis buvo imtasi įvairių priemonių sėkmingai mažinti kiekį oro teršalų, kuriuos išmeta, be kita ko, dideli kurą deginantys įrenginiai, pramonės įrenginiai ir kurie išmetami transporto sektoriuje, įskaitant kelių transporto priemones (pavyzdžiui, gerinant degalų kokybę ir vieną po kito nustatant „Euro“ išmetamųjų teršalų standartus). Tai rodo, kad ekonomiškai efektyvių sprendimų yra ir kad jais gali būti remiamos inovacijos, be to, kad jie gali daryti teigiamą grynąjį poveikį ES konkurencingumui. Tai atitinka Europos Komisijos nustatytus platesnius tvaraus augimo ir darbo vietų kūrimo prioritetus²¹.

3.1. Transporto sektoriuje išmetamų teršalų mažinimo priemonės

Remiantis naujausiais turimais duomenimis, transporto sektoriuje išmetamas didžiausias azoto oksidų ir didelis kietųjų dalelių kiekis²².

Priemonių, kuriomis toliau mažinamas išmetamųjų teršalų kiekis, tikslas gali būti techniniai patobulinimai, elgsenos pokyčiai ir paklausos valdymas (skatinamos švaresnės transporto rūšys vykdant miestų planavimo politiką arba dalijimosi automobiliu galimybės) arba investicijos į infrastruktūrą (pavyzdžiui, alternatyviųjų degalų pildymo infrastruktūrą arba viešąjį transportą).

Kad padėtų valdžios institucijoms imtis tų priemonių, praėjusiais metais Europos Komisija pristatė du judumo dokumentų rinkinius. Pirmuoju judumo dokumentų rinkiniu Europos Komisija pasiūlė atnaujinti ES kelių apmokestinimo taisykles ir jas imti taikyti ir autobusams, furgonams bei lengviesiems automobiliams²³, skatinti proporcingą atstumu grindžiamą kelių apmokestinimą, diferencijuojamą pagal ir sunkiųjų, ir lengvųjų transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą, siekiant internalizuoti realius jų naudojimo kaštus. Į antrąjį judumo dokumentų rinkinį įtrauktos priemonės, kuriomis siekiama skatinti geriau integruotą ir mažiau taršų viešąjį transportą, perkelti krovinių vežimą tolimesiais atstumais iš kelių į geležinkelius, vidaus vandenų kelius arba trumpųjų nuotolių jūrų laivybos priemones ir sparčiau pereiti prie mažataršių ir netaršių transporto priemonių nustatant naujas automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normas bei vykdant viešuosius pirkimus²⁴, ypač netaršių miesto autobusų. Europos Komisija taip pat pristatė veiksmų planą²⁵, sustiprintą papildomu finansavimu, skirtą transeuropiniam alternatyviųjų degalų infrastruktūros, įskaitant elektromobilių įkrovimo prieigas, diegimui. Be to, trečiajame dokumentų rinkinyje Europos Komisija pasiūlė išmetamo CO₂ normas sunkiosioms transporto priemonėms, įtraukdama paskatas netaršioms ir mažataršėms transporto priemonėms. Ji taip pat pateikė strateginį veiksmų planą, kaip sukurti konkurencingą ir darnią baterijų ekosistemą Europoje, kuriame daugiausia dėmesio skiriama elementų gamybai. Europoje vykdoma konkurencinga baterijų

²¹ Poveikio vertinimas, kuriuo grindžiama Europos švaraus oro programa (SWD(2013) 532, 9 priedas).

²² Europos aplinkos agentūra (EAA; 2017 m.) *Air Quality in Europe – 2017 Report (Oro kokybės Europoje 2017 m. ataskaita)*.

²³ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (COM(2017) 275).

²⁴ Pasiūlymas dėl Direktyvos dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones peržiūros (COM(2017) 653).

²⁵ COM(2017) 652.

gamyba bus labai svarbi ES automobilių pramonei, kad ji galėtų didinti savo konkurencinį pranašumą mažataršių ir netaršių transporto priemonių srityje.

Galiausiai Europos Komisija rengia neprivalomas gaires, į kurias bus įtrauktos rekomendacijos bei geriausios patirties pavyzdžiai ir kurios gali padėti vietos administratoriams spręsti su eismo mieste ribojimu susijusius klausimus. Pavyzdžiui, esama įvairių būdų užtikrinti, kad būtų laikomasi mažos taršos zonų taisyklių: ne tik naudojant rankiniu būdu priklijuojamus lipdukus, bet ir modernias informacines technologijas. Europos Komisija bendradarbiauja su suinteresuotaisiais subjektais ir nacionalinėmis bei vietos valdžios institucijomis, kad skatintų su eismo reglamentavimu susijusį nuoseklumą ir informavimą, ir remia miestus, teikiančius apie reglamentavimą informaciją ir (arba) susijusius duomenis. Bet kuriuo atveju svarbu, kad visi eismo ribojimo planai būtų rengiami ne izoliuotai, o būtų visapusiško tvaraus judumo mieste plano dalis ir tinkamai įtraukti į vietos oro kokybės planus, parengtus pagal Direktyvą 2008/50/ES.

Tokie renginiai kaip Europos judumo savaitės kampanija, kurios svarbiausiu akcentu dažnai tampa diena be automobilio, gali būti naudinga priemonė didinant informuotumą apie švaraus oro naudą vaikstant pėsčiomis ir važinėjant dviračiu.

3.2. Gaminant elektros energiją ir šilumą išmetamų teršalų kiekio mažinimo priemonės

Deginant kurą elektrinėse, pramonėje ir namų ūkiuose elektros energijai ir šilumai gaminti išmetamas didžiausias kietųjų dalelių ir sieros dioksido kiekis²⁶.

Oro teršalų, išmetamų gaminant elektros energiją ir šilumą, mažinimo priemonių dažnai imamasi kartu stengiantis mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Tarp jų yra didesnis atsinaujinančiųjų energijos išteklių (pavyzdžiui, saulės, vėjo ar hidroenergijos), kurių atveju nedingamas kuras, naudojimas, bendra šilumos ir elektros energijos gamyba, paskirstyta energijos gamyba (pvz., mažieji tinklai ir energijos gamyba naudojant ant stogų įrengtas saulės energijos sistemas), senesnių ir mažiau veiksmingų katilų namų ūkiuose pakeitimo programos, įskaitant mokestines paskatas, centralizuotas šildymas ir vėsinimas, arba – kai kuriais atvejais – kietojo kuro draudimai. Šios priemonės labai veiksmingos mažinant išmetamų kietųjų dalelių kiekį. ES valstybės pagalbos taisyklės yra pagrindas, kuriuo remdamosi valstybės narės gali sudaryti palankesnes sąlygas investicijoms į tokias priemones.

3.3. Pramonės sektoriuje išmetamų teršalų kiekio mažinimo priemonės

Pramonės sektoriuje, kuris yra antras pagal dydį išmetamų kietųjų dalelių kiekio šaltinis ir didžiausias lakiųjų organinių junginių šaltinis, išmetamų teršalų mažinimo priemonės daugiausia įgyvendinamos remiantis „geriausiais prieinamais gamybos būdais“ (GPGB), nustatytais ES pramoninių išmetamųjų teršalų direktyva²⁷. Faktiškai ES esančiuose dideliuose pramonės įrenginiuose, įskaitant dideles kurą deginančias elektrines, turi būti taikomi veiksmingiausi gamybos būdai, kurie yra techniškai galimi ir ekonomiškai perspektyvūs tame sektoriuje, kad būtų išvengta teršalų išmetimo arba sumažintas jų kiekis.

²⁶ Europos aplinkos agentūra (EAA; 2017 m.) *Air Quality in Europe – 2017 Report (Oro kokybės Europoje 2017 m. ataskaita)*.

²⁷ Direktyva 2010/75/ES.

Tokios priemonės jau duoda daug naudos gerinant oro kokybę, o įgyvendinant dideliems kurą deginantiems įrenginiams taikomas naujas ES aplinkos normas, priimtas 2017 m., bus dar labiau mažinamas išmetamų sieros dioksido ir azoto dioksido kiekis visoje Europoje.

3.4. Žemės ūkio sektoriuje išmetamų teršalų kiekio mažinimo priemonės

Žemės ūkio sektorius yra didelis oro taršos tokiais teršalais kaip amoniakas, kuris yra kietųjų dalelių pirmtakas, šaltinis. Nuo taršos kietosiomis dalelėmis itin kenčia miestai. Priemonės, kuriomis siekiama, kad tokių teršalų būtų išmetama mažiau, yra, be kita ko, agronominės (jų tikslas – sumažinti azoto trąšų poreikį), susijusios su gyvuliais (uždaras mėšlo laikymas, geresnis mėšlo ir karbamido trąšų naudojimas, geresnės gyvulių šėrimo strategijos, kad susidarytų mažiau gyvūnų mėšlo, kuriame daug amoniako, ir anaerobinis skaidymas dideliuose ūkiuose) arba susijusios su energija (tokios kaip fotovoltinių įrenginių plėtotė arba degalų naudojimo mažinimas). Šiomis priemonėmis jau galima naudotis, jos yra techniškai ir ekonomiškai perspektyvios ir turėtų būti taikomos plačiau.

4. BENDRADARBIAVIMAS, KAD VISI ES PILIEČIAI GALĖTŲ KVĖPUOTI ŠVARIU ORU

Dėl oro kokybės normų, atsižvelgdami į pagrįstą piliečių susirūpinimą savo sveikata, susitarė ir valstybės narės Taryboje, ir Europos Parlamentas. Bendrosiomis oro kokybės normomis kiekvienam asmeniui bet kurioje ES vietoje užtikrinama minimali oro kokybė ir sukuriamos vienodos sąlygos pramonei visoje ES. Būtina veiksmingo jų įgyvendinimo prielaida – efektyvūs valdžios institucijų veiksmai nacionaliniu, regionų ir vietos lygmenimis peržengiant administracines ribas. Kai nesiimant pakankamų veiksmų nesilaikoma ES oro kokybės teisės aktų, priimti sprendimą tuo klausimu yra kompetentingi nacionaliniai teismai. Tai liudija kelių valstybių narių, kuriose teismai priėmė atitinkamus sprendimus, pavyzdžiai²⁸.

Būtina ir ES finansinė parama bei glaudus valstybių narių valdžios institucijų ir Europos Komisijos bendradarbiavimas. Todėl Europos Komisija, su valstybėmis narėmis pradėjo dirbti intensyviau, kad palengvintų jų pastangas įvairiomis iniciatyvomis ir priemonėmis. Europos Komisija yra pasirengusi toliau stiprinti šį bendradarbiavimą, be kita ko, remdamasi nacionaliniais energetikos ir klimato srities veiksmų planais.

4.1. Glaudesnis bendradarbiavimas su valstybėmis narėmis vykdant dialogus švaraus oro tema

Europos Komisija jau surengė kelis dialogus švaraus oro tema su valstybėmis narėmis, kad paremtų jų įgyvendinimo pastangas. Ji taip pat siekia užtikrinti sąveiką su energetikos sąjungos ir kovos su klimato kaita politika, įskaitant Netaršaus judumo dokumentų rinkinį, taip pat su dialogo iniciatyvomis, tokiomis kaip Anglijų pramonės regionų pertvarkos platforma, sukurta atsižvelgiant į dokumentų rinkinį *Švari energija visiems europiečiams*²⁹.

Europos Komisija yra pasirengusi tęsti diskusijas su valstybėmis narėmis, be kita ko, lankydamosi sostinėse vykdyti dialogų švaraus oro tema su tomis valstybėmis narėmis,

²⁸ Komisijos pranešime dėl teisės kreiptis į teismą aplinkosaugos klausimais (C2017) 2616 *final*), kuriame išsamiau išdėstoma, kaip nacionaliniai teismai turėtų spręsti fizinių asmenų ir asociacijų pateiktus nagrinėti teisinius ginčus, minimi svarbūs Teisingumo Teismo praktikos, susijusios su ES oro kokybės reikalavimais, atvejai (C-237/07 *Janecek*, C404/13 *Client Earth*).

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

kuriose yra reikšmingų įgyvendinimo spragų. Jos tikslas – padėti visapusiškai įgyvendinti ES ir nacionalinę oro taršos mažinimo politiką visuose ekonomikos sektoriuose, kartu didinant informuotumą ir suteikiant galimybę, kai imamasi priemonių jų oro kokybei pagerinti, tiesiogiai dalyvauti piliečiams. Ji užtikrins aukšto lygio politinį atstovavimą per šiuos dialogus ir ragina valstybes narės jais pasinaudoti plėtojant integruotą požiūrį į oro kokybės uždavinio sprendimą visais valdymo lygmenimis ir visuose ekonomikos sektoriuose.

Taip bus papildytas esamas bendradarbiavimas, kuris vyksta atliekant aplinkos nuostatų įgyvendinimo peržiūrą ir taikant tarpusavio bendradarbiavimo priemonę – jų abiejų imtasi 2017 m. siekiant gerinti aplinkos teisės aktų įgyvendinimą ES. Tuo pačiu tikslu ir siekdama paskatinti valstybių narių lygmens veiksmus sprendžiant oro taršos ribinių verčių viršijimo problemą, Europos Komisija naudosis įsteigtu nauju Aplinkosaugos reikalavimų laikymosi ir aplinkos valdymo forumu³⁰.

4.2. Valstybių narių, regionų ir miestų sutelkimas

ES miestų darbotvarkė ir iniciatyva *Inovatyvūs miestų sprendimai* sudarys dar palankesnes sąlygas bendradarbiauti su miestų subjektais ir jiems bendradarbiauti tarpusavyje visoje ES, sprendžiant oro taršos miestų vietovėse uždavinį. Dabartiniu finansavimo laikotarpiu tam skirtas 372 mln. EUR biudžetas³¹. Taip siekiama remti konkrečias priemones, kuriomis sprendžiamos miestų problemos – nuo kovos su tarša iki judumo ir tvarios miestų plėtros.

Švaraus oro forumas, apie kurio veiklos pradžią Europos Komisija paskelbė 2017 m. lapkričio mėn. Paryžiuje, ir miestų problemoms spręsti skirta 2018 m. Žalioji savaitė³² suteikia galimybę keistis gerąja patirtimi visiems viešiesiems ir privatiesiems subjektams, tuo pačiu stiprinant atitinkamų suinteresuotųjų subjektų gebėjimus gerinti oro kokybę. Dėl jų taip pat didės veiksmų daroma visais valdymo lygmenimis.

Siekdami sudaryti palankesnes sąlygas investicijoms į tvarius Europos miestų projektus, įskaitant projektus, kuriais remiama švaraus oro darbotvarkė, Europos Komisija ir Europos investicijų bankas pradėjo įgyvendinti naują specialią konsultacinių paslaugų miestų valdžios institucijoms iniciatyvą URBIS³³. URBIS buvo sukurta siekiant pagerinti miestų galimybes gauti techninių ir finansinių konsultacijų, kurių reikia plėtojant miestų investicinius projektus, programas ir novatoriškas finansavimo ir (arba) investavimo platformas. Jau dabar aišku, kad tokios rūšies paslaugų paklausa tarp miestų valdžios institucijų yra didelė.

Taip pat galėtų būti kuriama sąveika su Pasaulinio merų pakto iniciatyva, kuria sėkmingai prisidedama prie išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo, skatinamas perėjimas prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos ir atsparumas miestų lygmeniu.

4.3. ES finansavimo suteikimas oro kokybės gerinimo priemonėms

Suteikta galimybė gauti įvairių finansinių srautų ES lėšų, kuria valstybės narės sprendamos oro kokybės uždavinį sėkmingai naudoja: arba tiesiogiai remiami oro kokybės projektai,

³⁰ C(2018) 10. 2018 m. sausio 18 d. Komisijos sprendimas, kuriuo įsteigiama aplinkosaugos reikalavimų laikymosi ir aplinkos valdymo ekspertų grupė.

³¹ Oro kokybės srityje jau priimtas atitinkamas oro kokybės veiksmų planas (<https://ec.europa.eu/futurium/en/air-quality>).

³² <https://www.eugreenweek.eu/>

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

arba oro kokybės tikslai veiksmingai įtraukiami į kitas investicijas (pavyzdžiui, infrastruktūros, žemės ūkio, kaimo ir regioninės plėtros srityse). Europos Komisija aktyviau bendradarbiaus su valstybėmis narėmis, kad padėtų joms optimaliai pasinaudoti likusiomis šio programavimo laikotarpio lėšomis.

Dabartiniu 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu valstybės narės iš Europos struktūrinių ir investicijų fondų oro kokybės priemonėms paremti skyrė 1,8 mlrd. EUR. Be to, numatoma, kad siekiant švaraus oro netiesiogiai gali būti naudingos ir 2014–2020 m. Europos struktūrinių ir investicinių fondų investicijos į mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomiką (45 mlrd. EUR), aplinkos apsaugą ir efektyvų išteklių naudojimą (iš viso 63 mlrd. EUR) bei tinklo infrastruktūrą (iš viso 58 mlrd. EUR), kuriomis visų pirma remiami pažeidžiami regionai ir piliečiai.

Šiuo metu trečdalis visų Europos strateginių investicijų fondo investicijų (apie 80 mlrd. EUR) skirta energetikai, transportui ir aplinkai. Visa tai netiesiogiai teigiamai veikia oro kokybę. Be to, mažinant išmetamųjų teršalų kiekį ir gerinant oro kokybę netiesiogiai naudinga ES mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros programa „Horizontas 2020“. Be kita ko, finansuojami mokslinių tyrimų ieškant mažiau taršaus transporto sprendimų komponentai.

Neseniai Europos Komisija pasiūlė investuoti 1 mlrd. EUR į 39 netaršaus transporto projektus, kad būtų modernizuojamas Europos geležinkelių tinklas, toliau plėtojama alternatyviųjų degalų infrastruktūra ir atveriamas kelias visiškai netaršiam vandens transportui. Komisijos skiriamos lėšos pritrauks iš viso 4,5 mlrd. EUR viešojo ir privačiojo sektorių investicijų pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę. Iki neseniai pasibaigusio derinimo kvietimo, skirto alternatyviųjų degalų infrastruktūrai ir mažiau taršiam judumui, termino buvo pateikti 69 projektų pasiūlymai, kuriems prašoma triskart daugiau lėšų negu numatyta 350 mln. EUR dotacijų suma ir kurių bendra investicijų vertė siekia 4,2 mlrd. EUR. Rezultatai turėtų būti paskelbti iki 2018 m. spalio mėn. Šios investicijos padės skatinti mažiau taršų transportą Europoje ir kartu toliau mažinti išmetamųjų teršalų kiekį.

Programa LIFE taip pat padėjo siekti su švariu oru susijusios naudos. Pavyzdžiui, LIFE integruotasis projektas *Małopolska in a healthy atmosphere* (*Sveikas oras Mažosios Lenkijos regione*), kurio pradinis biudžetas buvo apie 16 mln. EUR ir kuris pritraukė daugiau kaip 800 mln. EUR, padėjo įgyvendinti Mažosios Lenkijos regiono oro kokybės planą ir užtikrino geresnę gyvenimo kokybę maždaug 20 mln. piliečių ne tik Mažosios Lenkijos ir Silezijos regionuose Lenkijoje, bet ir kitose valstybėse narėse – Slovakijoje ir Čekijoje. Integruoti oro kokybės projektai pagal programą LIFE bus ypač skatinami per būsimus kvietimus teikti pasiūlymus.

Pagal Europos Komisijos siūlomą 2021–2027 m. daugiametę finansinę programą³⁴ bus toliau remiamos priemonės, kuriomis gerinama oro kokybė, be kita ko, užsibrėžus, kad klimato politikos tikslams pasiekti būtų skiriama 25 % ES išlaidų, ir sustiprinus programą LIFE, kurios lėšomis taip pat bus remiamos švarios energijos bei energijos vartojimo efektyvumo priemonės. Be to, bus didinama programos LIFE sąveika su reformuota bendra žemės ūkio politika.

4.4. Valstybės pagalba siekiant sudaryti palankesnes sąlygas nacionalinėms investicijoms į mažataršį bei netaršų judumą

ES valstybės pagalbos taisyklės, kuriomis sudaromos sąlygos lengviau įgyvendinti nacionalines finansavimo schemas, yra pagrindas, kuriuo remdamosi valstybės narės gali

³⁴ COM(2018) 321.

sudaryti palankesnes sąlygas investicijoms į mažataršį ir netaršų judumą, kurios naudingos siekiant švaraus oro, kovojant su klimato kaita ir skatinant mūsų pramonės konkurencingumą. Valstybės narės (nacionaliniu, regionų ar vietos lygmenimis) gali pasinaudoti šiomis taisyklėmis, kad veiksmingai spręstų, pavyzdžiui, kelių transporto sektoriuje išmetamų teršalų problemą. 2018 m. vasario mėn. patvirtinta Vokietijos valstybės pagalbos schema tėra vienas iš daugybės pavyzdžių, kaip ES taisyklės padeda valstybėms narėms sudaryti palankesnes sąlygas investicijoms į elektrinių autobusų ir prie elektros tinklo jungiamų hibridinių autobusų įsigijimą bei į susijusią įkrovimo infrastruktūrą, kad būtų mažinama oro tarša³⁵.

4.5. Nuolatiniai vykdymo užtikrinimo veiksmai

Dar iki įsigaliojant ribinėms vertėms Europos Komisija intensyviai bendradarbiavo su nacionalinėmis valdžios institucijomis, kad padėtų joms siekti laipsniškų pokyčių ir užtikrinti oro kokybės teisės aktų laikymąsi. Dėl to padėtis pagerėjo, tačiau kai kurių esminių problemų išliko. Europos Komisija yra ypač susirūpinusi dėl to, kad nuolat viršijamos ribinės vertės, nustatytos dviem svarbiems teršalams, kurie labai veikia sveikatą: azoto dioksidui, kurį daugiausia išmeta kelių transporto priemonės³⁶ ir pramonė, ir kietosioms dalelėms, kurios daugiausiai išmetamos pramonės, žemės ūkio sektoriuose, naudojant transporto priemones ir šildant būstus. Europos Komisija yra pasiryžusi toliau bendradarbiauti su valstybėmis narėmis, kad būtų įgyvendintos sutartos oro kokybės normos, ir kartu naudotis teisiniais įgaliojimais, kad užtikrintų atitinkamų ES teisės aktų vykdymą.

Per didelę oro taršą kietosiomis dalelėmis ir azoto dioksidu

Dabartinė padėtis

ES nustatytų **kietųjų dalelių** ribinių verčių reikia laikytis nuo 2005 m. sausio 1 d. Kietųjų dalelių koncentracija ir toliau viršija tas vertes didėję Europos dalyje – apie viršijimą pranešta³⁷ 19-oje iš 28 valstybių narių. Remiantis naujausiais turimais duomenimis, ES nustatytos kietųjų dalelių dienos ribinės vertės viršijimo poveikį patyrė 19 % ES miestų gyventojų, o apie pusę miestų gyventojų veikė koncentracija, viršijanti griežtesnes Pasaulio sveikatos organizacijos rekomendacijas³⁸.

Europos Komisija dėl nuolat pernelyg didelio kietųjų dalelių (KD₁₀) kiekio ėmėsi pažeidimų nagrinėjimo procedūrų prieš 16 valstybių narių (Belgiją, Bulgariją, Čekiją, Vokietiją, Graikiją, Ispaniją, Prancūziją, Vengriją, Italiją, Latviją, Portugaliją, Lenkiją, Rumuniją, Švediją, Slovakiją ir Slovėniją).

Atitinkamai 2017 m.³⁹ ir 2018 m.⁴⁰ ES Teisingumo Teismas jau priėmė sprendimus dėl dviejų Europos šalių iš tų, kuriose kietųjų dalelių ribinės vertės buvo viršijamos daugiausiai, – Bulgarijos ir Lenkijos. Šiais sprendimais patvirtinama Europos Komisijos nuomonė, kad

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

³⁶ Kelių transporto priemonės išmeta apie 40 % viso išmetamų azoto oksidų kiekio ES. Iš viso kelių transporto priemonių išmetamų azoto oksidų kiekio, apie 80 % išmeta dyzelinu varomos transporto priemonės.

³⁷ Gauti atitinkami bent vienos stebėsenos stoties duomenys.

³⁸ Europos aplinkos agentūra (EAA; 2017 m.) *Air Quality in Europe – 2017 Report (Oro kokybės Europoje 2017 m. ataskaita)*.

³⁹ 2017 m. balandžio 5 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-488/15, *Komisija prieš Bulgariją*.

⁴⁰ 2018 m. vasario 22 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-336/16, *Komisija prieš Lenkiją*.

valstybės narės, kuriose nuolat viršijamos ribinės vertės, turi imtis veiksmingesnių priemonių, kad tos vertės būtų viršijamos kuo trumpesnę laikotarpį⁴¹.

Be to, prieš Bulgariją buvo pradėta pažeidimo nagrinėjimo procedūra, susijusi su sieros dioksido ribinės vertės viršijimu. Kadangi sieros dioksidu daugiausia teršia pramonė, pažanga mažinant kietųjų dalelių kiekį teigiamai paveiktų ir su sieros dioksidu susijusią padėtį.

ES nustatytų **azoto dioksido** ribinių verčių turi būti laikomasi nuo 2010 m. sausio 1 d. Metinė ribinė vertė Europoje ir toliau daug kur viršijama – apie viršijimą pranešta⁴² iš viso 22-ose iš 28 valstybių narių. Remiantis naujausiais turimais duomenimis, azoto dioksido metinės ribinės vertės viršijimo poveikį patyrė 9 % ES miestų gyventojų⁴³.

Iki šiol pažeidimų nagrinėjimo procedūros dėl nuolat pernelyg didelio azoto dioksido kiekio pradėtos prieš 13 valstybių narių (Austriją, Belgiją, Čekiją, Vokietiją, Daniją, Prancūziją, Ispaniją, Vengriją, Italiją, Liuksemburgą, Lenkiją, Portugaliją ir Jungtinę Karalystę).

Tolesni veiksmai

2018 m. sausio 30 d. Europos Komisija pakvietė devynias valstybes nares (Čekiją, Vokietiją, Prancūziją, Ispaniją, Vengriją, Italiją, Rumuniją, Slovakiją ir Jungtinę Karalystę) į aukščiausiojo lygio susitikimą oro kokybės tema Briuselyje. Tai šalys, prieš kurias pradėtos pažeidimų nagrinėjimo procedūros, susijusios su per didele oro tarša kietosiomis dalelėmis arba azoto dioksidu, ir dėl kurių kitas procedūrinis žingsnis būtų kreipimasis į ES Teisingumo Teismą.

Susitikimo tikslas buvo paraginti tas valstybes nares prisiimti papildomų saistančių įsipareigojimų laiku imtis veiksmingų ir patikimų priemonių, kuriomis būtų šalinamos dabartinio ribinių verčių viršijimo priežastys ir kuo greičiau užtikrintas normų laikymasis visose aglomeracijose.

Įvertinusi papildomą informaciją, kurią po susitikimo pateikė tos valstybės narės, Europos Komisija daro išvadą, kad įgyvendinus priemones, kurias priėmė arba ketina priimti šešios iš tų valstybių narių⁴⁴, ribinių verčių viršijimo laikotarpiai nebūtų kuo labiau sutrumpinti, kaip reikalaujama pagal ES Teisingumo Teismo praktiką. Todėl Komisija nusprendė dėl tų valstybių narių kreiptis į ES Teisingumo Teismą⁴⁵.

Be to, kas nurodyta pirmiau, itin svarbu užtikrinti deramą oro kokybės stebėseną visoje valstybių narių teritorijoje. Pavyzdžiui, mėginių ėmimo vietos turi būti vietovėse, kuriose susidaro didžiausia teršalų koncentracija, palyginti su atitinkamomis ribinėmis vertėmis, tikėtina, veikianti gyventojus gana ilgą laikotarpį. Šiuo atžvilgiu, jei buvo įrodymų, kad stebėseną vykdoma ir ataskaitos teikiamos netinkamai ir nesiimta priemonių įdiegti tinkamas sistemas (pavyzdžiui, Rumunijoje, Slovakijoje, Belgijoje ir Liuksemburge), Komisija problemą sprendė pažeidimų nagrinėjimo procedūromis. Jei atitinkamos valstybės narės

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

⁴² Gauti atitinkami bent vienos stebėsenos stoties duomenys.

⁴³ Europos aplinkos agentūra (EAA; 2017 m.) *Air Quality in Europe – 2017 Report (Oro kokybės Europoje 2017 m. ataskaita)*.

⁴⁴ Prancūzija, Vokietija ir Jungtinė Karalystė dėl NO₂, o Italija, Vengrija ir Rumunija dėl KD₁₀.

⁴⁵ Žr. pranešimą spaudai http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_lt.htm.

nesiimtų deramų priemonių, Komisija pereis į kitą šių pažeidimų nagrinėjimo procedūrų etapą.

Visapusiško transporto priemonių išmetamų teršalų normų laikymosi užtikrinimas

Galiojančių taisyklių laikymasis valstybėse narėse

Po 2015 m. kilusio dyzelinių transporto priemonių išmetamų teršalų skandalo Europos Komisija paprašė valstybių narių imtis veiksmų, visų pirma, užtikrinti ES teisės aktų vykdymą. ES ėmėsi veiksmų visų pirma atsižvelgdama į: a) nepakankamą iš rinkos atšaukiamų automobilių su išderinimo įtaisais, kurie draudžiami ES teisės aktais, skaičių ir b) automobilių gamintojams dėl ES teisės pažeidimo suklastojus išmetamųjų teršalų kiekio bandymus skiriamas nepakankamas administracinės baudas, arba sankcijas.

Šiuo atžvilgiu Europos Komisija paprašė ES valstybių narių užtikrinti privalomą ir (arba) savanorišką transporto priemonių atšaukimą iš rinkos visoje ES. Europos Komisija taip pat paprašė valstybių narių be programinės įrangos atnaujinimo išnagrinėti ir papildomų techninių priemonių galimybę, kad būtų užtikrinta, jog atitinkamų automobilių išmetamų teršalų kiekis visiškai atitiktų ES teisės aktus.

Europos Komisija taip pat imasi ryžtingų veiksmų prieš kai kurias ES valstybes nares dėl to, kad jos neįvykdė įsipareigojimų pagal ES transporto priemonių tipo patvirtinimo teisės aktus. Nagrinėjami trijų rūšių susirūpinimą keliantys klausimai, susiję su sankcijomis už neteisėtų išderinimo įtaisų naudojimą ir su taisomosiomis priemonėmis, kurių turi imtis valstybės narės. Kelios pažeidimų nagrinėjimo procedūros tebevyksta⁴⁶. Viena pažeidimų nagrinėjimo procedūrų grupė susijusi su sankcijų sistemų atitinkamuose nacionaliniuose teisės aktuose nebuvimu. Antra grupė susijusi su valstybėmis narėmis, kurios suteikė tipo patvirtinimus automobilių gamintojui ES, ir jos pažeidimų nagrinėjimo procedūros grindžiamos įtarimu, kad tos valstybės netaikė savo nacionalinių nuostatų dėl sankcijų, nors įmonė naudojo neteisėtą išderinimo įtaisų programinę įrangą. Trečia vykdymo užtikrinimo procedūra prieš vieną valstybę narę susijusi su išmetamųjų teršalų kontrolės strategijomis, kurias taikė automobilių gamintojas, ir sankcijų netaikymu⁴⁷.

Europos Komisija kartu su valstybėmis narėmis sprendžia prekybos naudotomis transporto priemonėmis, kurioms taikomi atšaukimo iš rinkos veiksmai, klausimą.

Tolesni veiksmai

Atsižvelgdama į pirmiau nurodytas dar nebaigtas pažeidimų nagrinėjimo procedūras ir vykstantį dialogą su atitinkamomis valstybėmis narėmis, Europos Komisija nusprendė išsiųsti du papildomų oficialių pranešimų rinkinius. Trims valstybėms narėms skirtu rinkiniu⁴⁸ siekiama gauti papildomų paaiškinimų apie priežastis, dėl kurių nepriimti galutiniai

⁴⁶ 2016 m. gruodžio mėn. buvo pradėtos procedūros prieš Čekiją, Vokietiją, Graikiją, Lietuvą, Liuksemburgą, Ispaniją ir Jungtinę Karalystę (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4214_lt.htm). Lietuvos byla buvo nutraukta 2017 m. liepos mėn. Tęsiant procedūras prieš penkias valstybes nares 2017 m. liepos mėn. joms pateikti papildomi oficialūs pranešimai (http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-1935_LT.htm).

⁴⁷ 2017 m. gegužės mėn. Komisija pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūrą prieš Italiją (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1288_en.htm).

⁴⁸ Antri papildomi oficialūs pranešimai, skirti Vokietijai, Liuksemburgui ir Jungtinei Karalystei. Žr. pranešimą spaudai http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_lt.htm. Atsižvelgiant į pokyčius Čekijoje, Graikijoje ir Ispanijoje siekiant spręsti Komisijai susirūpinimą keliančius klausimus, dėl šių trijų procedūrų šiuo pažeidimų nagrinėjimo proceso etapu tolesnių veiksmų imtis nereikia.

sprendimai dėl sankcijų, nors viena automobilių gamybos grupė naudojo neteisėtą išderinimo įtaisų programinę įrangą. Vienai valstybei narei išsiųstas papildomas oficialus pranešimas⁴⁹ siekiant gauti paaiškinimų apie naujausius veiksmus, kurių ėmėsi ta valstybė narė dėl išmetamųjų teršalų kontrolės strategijų, taikomų tam tikroms vieno automobilių gamintojo transporto priemonėms, įskaitant galutinio sprendimo dėl sankcijų nebuvimą. Europos Komisija informaciją, kurią pateiks valstybės narės atsakydamos į tuos papildomus oficialius pranešimus, įvertins sprendama dėl tinkamų tolesnių veiksmų.

Naujos rinkos priežiūros griežtinimo taisyklės

Žvelgiant į ateitį, ES susitarė dėl naujų taisyklių, kuriomis gerinama transporto priemonių tipo patvirtinimo ir bandymų kokybė ir sustiprinamas jų nepriklausomumas, numatoma aktyviau tikrinti ES rinkoje jau esančius automobilius ir sustiprinama bendra Europos priežiūros sistema. Taisyklės taps privalomos 2020 m. rugsėjo mėn. Jomis bus užtikrinta, kad ES rinkoje esančios transporto priemonės, įskaitant transporto priemones su dyzeliniais varikliais, atitiktų transporto priemonių „Euro“ išmetamųjų teršalų standartus („Euro 5“ / „Euro 6“)⁵⁰. Naujosios taisyklės suteiks galimybę Europos Komisijai imtis tiesioginių vykdymo užtikrinimo veiksmų prieš gamintojus, kurie nesilaiko ES teisės aktų, įskaitant tuos aktus, kuriais reglamentuojami išmetamieji teršalai, jei priemonių nesilaikančių valstybės narės. Visų pirma Europos Komisija galės inicijuoti ES masto atšaukimą iš rinkos ir gamintojams arba techninėms tarnyboms skirti iki 30 000 EUR baudas už reikalavimų neatitinkančių automobilių. Valstybės narės taip pat bus įpareigos atlikti privalomas ES rinkoje jau esančių automobilių (teršalų išmetimo) patikras.

5. TOLESNI ŽINGSNIAI

Būtina skubiai gerinti oro kokybę Europoje visapusiškai įgyvendinant oro kokybės normas, dėl kurių daugiau kaip prieš dešimtmetį susitarė valstybės narės ir Europos Parlamentas. Tam reikia imtis veiksmų visais lygmenimis (nacionaliniu, regionų, vietos). Europos Komisija tokius veiksmus remia visomis turimomis priemonėmis.

Oro kokybės gerinimas tebėra uždavinys Europai ir ilguoju laikotarpiu. Jį sprendžiant reikia laikytis visapusiško požiūrio, apimančio įvairius sektorius – nuo transporto, energetikos iki vietos planavimo, ir sutelkti visus susijusius skirtingus subjektus. Pati Europos Komisija toliau teiks paramą valstybėms narėms, pavyzdžiui, vykdydama dialogus švaraus oro tema.

Prasta oro kokybė blogina gyvenimo kokybę ir labai brangiai kainuoja ekonomikai. Delsti nevalia. Ekonomiškai efektyvių sprendimų, kaip pagerinti oro kokybę, yra ir jie plačiai prieinami. Reikia veikti dabar, kad jie būtų nedelsiant įgyvendinami plačiu mastu visoje ES pusės milijardo Europos piliečių labui.

⁴⁹ Papildomas oficialus pranešimas Italijai, žr. pranešimą spaudai http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_lt.htm.

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