

Βρυξέλλες, 17.5.2018
COM(2018) 330 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Μια Ευρώπη που προστατεύει: Καθαρός αέρας για όλους

1. Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΑ

Η ποιότητα του αέρα έχει βελτιωθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) τις τελευταίες δεκαετίες, χάρη στις κοινές προσπάθειες της ΕΕ και των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών. Ως εκ τούτου, από το 2000, το ΑΕΠ της ΕΕ αυξήθηκε κατά 32 %, ενώ οι εκπομπές των κυριότερων ατμοσφαιρικών ρύπων μειώθηκαν από 10 % έως 70 %, αναλόγως του ρύπου¹.

Ωστόσο, στα περισσότερα κράτη μέλη η ποιότητα ζωής των πολιτών της ΕΕ εξακολουθεί να συναντά εμπόδια, καθώς τα πρότυπα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα εξακολουθούν να μην πληρούνται. Η κατάσταση είναι ιδιαίτερα σοβαρή στις αστικές περιοχές, στις οποίες ζει η πλειονότητα των Ευρωπαίων.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση προκαλεί τόσο χρόνιες όσο και σοβαρές ασθένειες όπως άσθμα, καρδιαγγειακά προβλήματα και καρκίνο των πνευμόνων. Σύμφωνα με τα τελευταία δεδομένα του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας², τα επίπεδα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης παραμένουν επικίνδυνα υψηλά σε πολλά μέρη του κόσμου, με αποτέλεσμα 9 στους 10 ανθρώπους να αναπνέουν αέρα που περιέχει υψηλά επίπεδα ρύπων. Η ατμοσφαιρική ρύπανση παραμένει η υπ' αριθμόν ένα αιτία πρόωρων θανάτων στην ΕΕ, καθώς εκτιμάται ότι προκαλεί πάνω από 400 000 πρόωρους θανάτους κάθε χρόνο³. Το φαινόμενο αυτό στοιχίζει ακριβά στην κοινωνία, καθώς το συνολικό εξωτερικό κόστος για την υγεία είναι υψηλό⁴.

Η ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση είναι υψηλή και οι πολίτες αναμένουν από τις αρμόδιες αρχές να αναλαμβάνουν δράση. Σε πρόσφατη δημοσκόπηση για το περιβάλλον στην ΕΕ, η ατμοσφαιρική ρύπανση αναφέρθηκε ως το θέμα που προκαλεί τη μεγαλύτερη ανησυχία στους πολίτες μετά την κλιματική αλλαγή⁵. Έχουν τη θεμιτή προσδοκία ότι θα αναληφθεί αποτελεσματική δράση σε όλα τα επίπεδα για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και για την προστασία τους από τις βλαβερές της συνέπειες.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, η ΕΕ έχει θέσει, μέσω νομοθεσίας που συμφωνήθηκε από τα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ως στόχο την επίτευξη επιπέδων ποιότητας του αέρα που δεν θα έχουν αρνητικές συνέπειες και κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, οι αποτελεσματικές πολιτικές για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα απαιτούν την ανάληψη δράσης και τη συνεργασία σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο.

Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η υλοποίηση εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από εθνικά, περιφερειακά και τοπικά μέτρα προσαρμοσμένα στις συγκεκριμένες ανάγκες και συνθήκες.

¹ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (2017), Ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη - Έκθεση του 2017: την περίοδο 2000-2015 οι εκπομπές στην ΕΕ μειώθηκαν από 8 % (για την αμμωνία) έως 72 % (για τα οξείδια του θείου).

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 ΕΟΠ, 2017. Έκθεση σχετικά με την ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη για το 2017. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος.

⁴ Εκτιμάται σε 330-940 δισ. EUR ετησίως (εκτίμηση επιπτώσεων στην οποία στηρίζεται το πρόγραμμα «Καθαρός αέρας για την Ευρώπη», SWD(2013)532).

⁵ Ειδικό Ευρωβαρόμετρο 468: Η στάση των Ευρωπαίων πολιτών έναντι του περιβάλλοντος.

Η παρούσα ανακοίνωση περιγράφει τις ευρείες προσπάθειες που καταβάλλει η ΕΕ στο επίπεδο των πολιτικών για να στηρίξει και να διευκολύνει τα αναγκαία μέτρα των κρατών μελών ώστε να επιτύχουν τους στόχους τους, καθώς και τα μέτρα επιβολής που λαμβάνονται προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο κοινός στόχος για καθαρό αέρα για όλους τους Ευρωπαίους θα επιτευχθεί και θα διατηρηθεί σε ολόκληρη την ΕΕ.

2. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΟ ΑΕΡΑ

Η ΕΕ καταβάλλει προσπάθειες επί δεκαετίες για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, με τον έλεγχο των εκπομπών επιβλαβών ουσιών στην ατμόσφαιρα, μέσω της βελτίωσης της ποιότητας των καυσίμων και της ενσωμάτωσης απαιτήσεων περιβαλλοντικής προστασίας στους τομείς των μεταφορών, της βιομηχανίας και της ενέργειας. Ο στόχος είναι να μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση σε επίπεδα τα οποία να ελαχιστοποιούν τις βλαβερές συνέπειες για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον σε ολόκληρη την επικράτεια της ΕΕ. Η ατμοσφαιρική ρύπανση δεν γνωρίζει εθνικά σύνορα, και για αυτόν ακριβώς τον λόγο είναι σημαντικός ο συντονισμός σε επίπεδο ΕΕ. Το δίκαιο της ΕΕ αφήνει στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών την επιλογή των μέσων για τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές που έχουν συμφωνηθεί σε επίπεδο ΕΕ. Για τις κύριες πηγές της ρύπανσης, εφαρμόζονται πρότυπα σε επίπεδο ΕΕ ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Το πρόγραμμα «Καθαρός αέρας για την Ευρώπη» του 2013⁶ επιβεβαίωσε τον στόχο να επιτευχθεί το ταχύτερο δυνατόν πλήρης συμμόρφωση με τα ισχύοντα πρότυπα ποιότητας του αέρα σε όλη την ΕΕ και έθεσε στόχους για το 2020 και το 2030. Ως εκ τούτου, οι προσπάθειες της πολιτικής της ΕΕ βασίζονται σε τρεις κύριους πυλώνες.

Ο πρώτος πυλώνας περιλαμβάνει τα πρότυπα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα που καθορίζονται στις οδηγίες για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα⁷ για το τροποσφαιρικό όζον, τα αιωρούμενα σωματίδια, τα οξείδια του αζώτου, τα επικίνδυνα βαρέα μέταλλα και ορισμένους άλλους ρύπους⁸. Αυτά τα πρότυπα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα έπρεπε να τηρηθούν από όλα τα κράτη μέλη σε ολόκληρη την επικράτειά τους από το 2005 ή το 2010 και εξής, ανάλογα με τον ρύπο⁹. Σε περίπτωση υπέρβασης των οριακών τιμών, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εγκρίνουν σχέδια για την ποιότητα του αέρα στα οποία να προσδιορίζουν κατάλληλα μέτρα για να διατηρήσουν την περίοδο υπέρβασης όσο το δυνατόν συντομότερη.

Ο δεύτερος πυλώνας αποτελείται από εθνικούς στόχους μείωσης των εκπομπών που καθορίζονται στην οδηγία για τα εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών όσον αφορά τους σημαντικότερους διασυννοριακούς ατμοσφαιρικούς ρύπους: τα οξείδια του θείου, τα οξείδια του αζώτου, την αμμωνία, τις πτητικές οργανικές ενώσεις και τα αιωρούμενα σωματίδια¹⁰. Οι εθνικοί στόχοι μείωσης των εκπομπών αναθεωρήθηκαν πρόσφατα, ώστε να συμπεριλάβουν νέα όρια που πρέπει να τηρούνται το 2020 και 2030, καθώς και έναν πρόσθετο ρύπο, τα λεπτά σωματίδια (ΑΣ_{2.5}). Τα κράτη μέλη πρέπει να εκπονήσουν εθνικά προγράμματα ελέγχου

⁶ COM(2013)918.

⁷ Οδηγίες 2004/107/EK και 2008/50/EK.

⁸ Συνολικά, 12 ρύποι καλύπτονται από την εν λόγω νομοθεσία: το διοξείδιο του θείου, το διοξείδιο του αζώτου και τα οξείδια του αζώτου, τα αιωρούμενα σωματίδια (ΑΣ₁₀ και ΑΣ_{2.5}), το όζον, το βενζόλιο, το μονοξείδιο του άνθρακα, ο μόλυβδος, το αρσενικό, το κάδμιο, το νικέλιο και το βενζο[α]πυρένιο.

⁹ Η παράταση της προθεσμίας (έως το 2015 για το διοξείδιο του αζώτου και το βενζόλιο και έως τον Ιούνιο του 2011 για τα αιωρούμενα σωματίδια) επιτρεπόταν υπό συγκεκριμένες συνθήκες.

¹⁰ Οδηγία 2001/81/EK όπως αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2016/2284/ΕΕ.

της ατμοσφαιρικής ρύπανσης έως το 2019 προκειμένου να συμμορφωθούν προς τις δεσμεύσεις τους για μείωση των εκπομπών.

Ο τρίτος πυλώνας περιλαμβάνει πρότυπα εκπομπών για τις κυριότερες πηγές ρύπανσης, από τις εκπομπές των οχημάτων και των πλοίων έως την ενέργεια και τη βιομηχανία. Τα εν λόγω πρότυπα καθορίζονται σε επίπεδο ΕΕ στις νομικές πράξεις που αφορούν τις βιομηχανικές εκπομπές¹¹, τις εκπομπές από μονάδες παραγωγής ενέργειας¹², τα οχήματα¹³ και τα καύσιμα μεταφορών¹⁴, καθώς και την ενεργειακή απόδοση των προϊόντων¹⁵.

Επιπλέον, στον απόηχο του σκανδάλου του 2015 σχετικά με τις εκπομπές οχημάτων, θεσπίστηκε η δέσμη κανόνων για τις εκπομπές υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης¹⁶ ώστε να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή των προτύπων για τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και η τήρηση των απαιτήσεων έγκρισης τύπου. Η δέσμη αυτή περιλαμβάνει δοκιμές για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου και αιωρούμενων σωματιδίων, καθώς και τους επικείμενους νέους κανόνες για τη συμμόρφωση εν χρήσει με σκοπό τη βελτίωση των δοκιμών των οχημάτων που έχουν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία. Οι τελευταίες αλλαγές εγκρίθηκαν στις 3 Μαΐου με σκοπό την περαιτέρω μείωση των περιθωρίων τεχνικής αβεβαιότητας στις δοκιμές εκπομπών υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης, την αύξηση των ελέγχων των εκπομπών των αυτοκινήτων που βρίσκονται ήδη σε κυκλοφορία και τη θέσπιση δοκιμών από ανεξάρτητους και διαπιστευμένους τρίτους. Επιπλέον, από τον Σεπτέμβριο του 2017 οι νέοι τύποι ελαφρών οχημάτων πρέπει να συμμορφώνονται με έναν νέο κύκλο εργαστηριακών δοκιμών έγκρισης τύπου, ο οποίος είναι πλησιέστερος στις πραγματικές συνθήκες οδήγησης¹⁷.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε επίσης νέα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, για να βοηθήσει τους κατασκευαστές να ενστερνιστούν περισσότερο την καινοτομία και να διαθέτουν στην αγορά οχήματα σημαντικά χαμηλότερων ή μηδενικών εκπομπών¹⁸. Η πρώτη νομοθετική πρόταση που εξέδωσε ποτέ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από τα νέα βαρέα οχήματα, η οποία υποβλήθηκε ως μέρος της τρίτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, αναμένεται επίσης να έχει μακροπρόθεσμα έμμεσα αποτελέσματα όσον αφορά την ποιότητα του αέρα χάρη, αφενός, στην περαιτέρω βελτίωση της αποδοτικότητας των καυσίμων και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο συγκεκριμένο τμήμα και, αφετέρου, στην παροχή κινήτρων για τη διάθεση βαρέων οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών στην αγορά, πράγμα που θα έχει θετικές αλυσιδωτές συνέπειες για τις εκπομπές ρύπων.

¹¹ Οδηγία περί βιομηχανικών εκπομπών (2010/75/ΕΕ).

¹² Οδηγία 2010/75/ΕΕ περί βιομηχανικών εκπομπών και οδηγία της ΕΕ 2015/2193/ΕΕ για τις μεσαίου μεγέθους μονάδες καύσης.

¹³ Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO₂ των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 510/2011 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι κανονισμοί σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

¹⁴ Οδηγία 97/70/ΕΚ σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων.

¹⁵ Οδηγία 2009/125/ΕΚ για τον οικολογικό σχεδιασμό.

¹⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/427, κανονισμός (ΕΕ) 2016/646, κανονισμός (ΕΕ) 2017/1154.

¹⁷ Η λεγόμενη «Παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων» (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure – WLTP).

¹⁸ Πρόταση κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (COM(2017)676).

Επιπλέον, η ΕΕ προστατεύει την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων σε ολόκληρη την Ευρώπη μέσω της νομοθεσίας της για την καθιέρωση ελάχιστων απαιτήσεων για την ποιότητα του αέρα στους χώρους εργασίας¹⁹, η οποία περιλαμβάνει τον καθορισμό οριακών τιμών επαγγελματικής έκθεσης για πολλές επικίνδυνες χημικές ουσίες. Η Επιτροπή υπήρξε ιδιαίτερα δραστήρια με μια σειρά προτάσεων για την τροποποίηση της οδηγίας για τους καρκινογόνους και μεταλλαξιογόνους παράγοντες και τον καθορισμό οριακών τιμών με στόχο τη βελτίωση της προστασίας εκατομμυρίων εργαζομένων από τον επαγγελματικό καρκίνο – την πρώτη αιτία θανάτου στους χώρους εργασίας²⁰.

3. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Διάφορες δέσμες μέτρων έχουν ληφθεί στην πορεία των ετών σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών καθώς και σε τοπικό επίπεδο για την επιτυχή μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, συμπεριλαμβανομένων των ρύπων μεγάλων μονάδων παραγωγής ενέργειας από καύσιμες ύλες, των βιομηχανικών εγκαταστάσεων, των μεταφορών και των οδικών οχημάτων (π.χ. μέσω βελτιώσεων της ποιότητας των καυσίμων και των διαδοχικών ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών). Αυτό δείχνει ότι οικονομικά αποδοτικές λύσεις υπάρχουν και μπορούν να στηρίξουν την καινοτομία και να έχουν θετικό καθαρό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα της ΕΕ, σύμφωνα με τις ευρύτερες ευρωπαϊκές προτεραιότητες της Επιτροπής για βιώσιμη ανάπτυξη και δημιουργία θέσεων απασχόλησης²¹.

3.1. Μέτρα μείωσης των εκπομπών από τον τομέα των μεταφορών

Με βάση τα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία, ο τομέας των μεταφορών είναι η μεγαλύτερη πηγή εκπομπών οξειδίων του αζώτου, καθώς και σημαντική πηγή εκπομπών σωματιδίων²².

Τα μέτρα περαιτέρω μείωσης των εκπομπών μπορεί να αποβλέπουν σε τεχνικές βελτιώσεις, αλλαγή συμπεριφοράς και διαχείριση της ζήτησης (προώθηση καθαρότερων τρόπων μεταφοράς μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού ή δυνατότητες από κοινού χρήσης αυτοκινήτων) ή σε επενδύσεις σε υποδομές (π.χ. εναλλακτικά καύσιμα ή δημόσια μέσα μεταφοράς).

Για να στηρίξει τις αρχές κατά τη λήψη των μέτρων αυτών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε πέρυσι δύο δέσμες μέτρων για την κινητικότητα. Στην πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε την επικαιροποίηση των κανόνων της ΕΕ σχετικά με τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου και την επέκταση του πεδίου εφαρμογής τους

¹⁹ Οδηγία-πλαίσιο 89/391/ΕΟΚ (ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1), συμπληρώθηκε ιδίως με την οδηγία 89/654/ΕΟΚ για τους χώρους εργασίας (ΕΕ L 393 της 30.12.1989, σ. 1), την οδηγία 98/24/ΕΚ για τους χημικούς παράγοντες (ΕΕ L 131 της 5.5.1998, σ. 11) και την οδηγία 2004/37/ΕΚ σχετικά με τους καρκινογόνους και μεταλλαξιογόνους παράγοντες κατά την εργασία (ΕΕ L 158 της 30.4.2004, σ. 50).

²⁰ Μέχρι σήμερα, έχουν υποβληθεί τρεις προτάσεις (COM(2016) 248, COM(2017) 11 και COM (2018) 171), εκ των οποίων η πρώτη έχει ήδη εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ως οδηγία (ΕΕ) 2017/2398, ΕΕ L 345 της 27.12.2017, σ. 8.

²¹ Εκτίμηση επιπτώσεων στις οποίες βασίζεται το πρόγραμμα «Καθαρός αέρας για την Ευρώπη», SWD(2013)532, παράρτημα 9.

²² ΕΟΠ, 2017. Έκθεση σχετικά με την ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη για το 2017. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος.

στα λεωφορεία, τα ημιφορτηγά και τα επιβατηγά αυτοκίνητα²³, με σκοπό την προώθηση αναλογικών οδικών τελών διαφοροποιημένων με βάση τις περιβαλλοντικές επιδόσεις τόσο των βαρέων όσο και των ελαφρών οχημάτων με σκοπό την εσωτερίκευση του πραγματικού κόστους της χρήσης τους. Η δεύτερη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα περιέλαβε μέτρα για την προώθηση καλύτερα ολοκληρωμένων και καθαρότερων δημόσιων μεταφορών, για τη μετατόπιση των εμπορευματικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων από το οδικό δίκτυο προς τους σιδηροδρόμους, τις εσωτερικές πλωτές οδούς ή τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, και για την ταχύτερη μετάβαση προς οχήματα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών μέσω των νέων προτύπων για τις εκπομπές CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, και μέσω των δημόσιων προμηθειών²⁴, ιδίως για αστικά λεωφορεία μηδενικών εκπομπών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε επίσης ένα σχέδιο δράσης²⁵, στηριζόμενο με πρόσθετη χρηματοδότηση, για τη διευρωπαϊκή ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα. Επιπλέον, στο πλαίσιο της τρίτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων κινήτρων υπέρ των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. Παρουσίασε επίσης στρατηγικό σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού και βιώσιμου οικοσυστήματος συσσωρευτών στην Ευρώπη με ιδιαίτερη έμφαση στην κατασκευή στοιχείων συσσωρευτών. Η ανταγωνιστική παραγωγή συσσωρευτών με βάση την Ευρώπη θα αποτελέσει το κλειδί που θα επιτρέψει στην αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ να αναπτύξει το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα για τα οχήματα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών.

Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταρτίζει επί του παρόντος μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές με συστάσεις και βέλτιστες πρακτικές που μπορούν να στηρίξουν τους τοπικούς διαχειριστές κατά την αντιμετώπιση ζητημάτων που αφορούν περιορισμούς της πρόσβασης των οχημάτων στις πόλεις. Για παράδειγμα, υπάρχουν διάφοροι τρόποι με τους οποίους μπορεί να επιβληθεί η δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών, εκτός από τη χρήση αυτοκόλλητων που επικολλούνται με το χέρι, για παράδειγμα μέσω σύγχρονων τεχνολογιών της πληροφορίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πραγματοποιεί επαφές με τους ενδιαφερομένους και τις εθνικές και τοπικές αρχές για να προωθήσει τη συνεκτικότητα και την ενημέρωση σχετικά με τις ρυθμίσεις πρόσβασης και στηρίζει τις πόλεις στην παροχή πληροφοριών/δεδομένων που τις αφορούν. Σε κάθε περίπτωση, είναι σημαντικό τα σχέδια για τους περιορισμούς πρόσβασης να μην καταρτίζονται σε συνθήκες απομόνωσης, αλλά να εγγράφονται σε ένα συνολικό σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας και να ενσωματώνονται κατάλληλα στα τοπικά σχέδια για την ποιότητα του αέρα που προβλέπονται στην οδηγία 2008/50/ΕΕ.

Εκδηλώσεις όπως η εκστρατεία «Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας», οι οποίες συχνά έχουν ως αποκορύφωμα μια ημέρα χωρίς αυτοκίνητα, μπορούν να αποτελέσουν χρήσιμο εργαλείο ευαισθητοποίησης για τα οφέλη του καθαρού αέρα μέσω της πεζοπορίας και της ποδηλασίας.

²³ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής – COM(2017) 275.

²⁴ Πρόταση για την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών – COM(2017)653.

²⁵ COM(2017)652.

3.2. Μέτρα μείωσης των εκπομπών από την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας

Η καύση καυσίμων από τους σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, τις βιομηχανίες και τα νοικοκυριά για την παραγωγή ενέργειας και θερμότητας είναι ο μεγαλύτερος παράγοντας εκπομπών αιωρούμενων σωματιδίων και διοξειδίου του θείου²⁶.

Τα μέτρα μείωσης των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας συχνά συμπορεύονται με προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Περιλαμβάνουν την αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας χωρίς καύση (όπως η ηλιακή, η αιολική ή η υδροηλεκτρική ενέργεια), τη συμπαραγωγή θερμικής και ηλεκτρικής ενέργειας, την αποκεντρωμένη παραγωγή ενέργειας (π.χ. δίκτυα μικρής κλίμακας και παραγωγή ηλιακής ενέργειας από εγκαταστάσεις στη στέγη των χρηστών), καθεστώτα, συμπεριλαμβανομένων φορολογικών κινήτρων, για την αντικατάσταση των παλαιότερων και λιγότερο αποδοτικών λεβήτων σε νοικοκυριά, τηλεθέρμανση και τηλεψύξη, ή –σε ορισμένες περιπτώσεις– απαγορεύσεις καύσης στερεών καυσίμων. Τα εν λόγω μέτρα είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικά για τη μείωση των εκπομπών αιωρούμενων σωματιδίων. Οι κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις δημιουργούν ένα πλαίσιο που επιτρέπει στα κράτη μέλη να διευκολύνουν την πραγματοποίηση επενδύσεων σε τέτοια μέτρα.

3.3. Μέτρα μείωσης των εκπομπών από τη βιομηχανία

Μέτρα μείωσης των εκπομπών από τη βιομηχανία –τη δεύτερη μεγαλύτερη πηγή εκπομπών αιωρούμενων σωματιδίων και τον μεγαλύτερο παράγοντα εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων– επιτυγχάνονται κυρίως μέσω της εφαρμογής των «βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών» (ΒΔΤ) που θεσπίστηκαν βάσει της οδηγίας για τις βιομηχανικές εκπομπές²⁷. Στην πράξη, οι μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις στην ΕΕ –συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων ηλεκτροπαραγωγικών σταθμών καύσης– πρέπει να εφαρμόζουν τις πλέον αποτελεσματικές τεχνικές για την πρόληψη ή τη μείωση των εκπομπών που είναι τεχνικώς εφικτές και οικονομικώς βιώσιμες στον συγκεκριμένο τομέα.

Τα μέτρα αυτά αποφέρουν ήδη σημαντικά οφέλη όσον αφορά την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, ενώ η εφαρμογή των νέων περιβαλλοντικών προτύπων της ΕΕ για τις μεγάλες μονάδες παραγωγής ενέργειας από καύσιμες ύλες, τα οποία θεσπίστηκαν το 2017, θα συμβάλει στην περαιτέρω μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου και διοξειδίου του αζώτου σε ολόκληρη την Ευρώπη.

3.4. Μέτρα μείωσης των εκπομπών από τον τομέα της γεωργίας

Ο τομέας της γεωργίας είναι σημαντική πηγή ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως αμμωνίας, οι οποίοι αποτελούν βασικές πρόδρομες ουσίες για τα αιωρούμενα σωματίδια και έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον. Τα μέτρα για τον μετριασμό των εκπομπών αυτών περιλαμβάνουν γεωπονικά μέτρα (τα οποία αποσκοπούν στη μείωση της ανάγκης για αζωτούχα λιπάσματα), μέτρα που αφορούν την κτηνοτροφία (κλειστοί χώροι αποθήκευσης κοπριάς, καλύτερη διασπορά κοπριάς και λιπασμάτων ουρίας, βελτιωμένες στρατηγικές διατροφής του ζωικού κεφαλαίου προκειμένου τα ζώα να παράγουν κοπριά με χαμηλότερη περιεκτικότητα σε αμμωνία, καθώς και αναερόβια χώνευση για μεγάλες γεωργικές

²⁶ ΕΟΠ, 2017. Έκθεση σχετικά με την ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη για το 2017. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος.

²⁷ Οδηγία 2010/75/ΕΕ.

εκμεταλλεύσεις) ή μέτρα στον τομέα της ενέργειας (όπως η ανάπτυξη φωτοβολταϊκών εγκαταστάσεων ή η μείωση της κατανάλωσης καυσίμων). Τα μέτρα αυτά είναι ήδη διαθέσιμα και βιώσιμα από τεχνική και οικονομική άποψη, και θα πρέπει να εφαρμόζονται ευρύτερα.

4. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΟ ΑΕΡΑ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΥΡΩΠΑΙΟΥΣ

Τα πρότυπα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα συμφωνήθηκαν από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του Συμβουλίου και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με σκοπό την αντιμετώπιση των θεμιτών ανησυχιών των πολιτών για την υγεία τους. Τα κοινά πρότυπα για την ποιότητα του αέρα διασφαλίζουν ότι κάθε άνθρωπος απολαύει ένα ελάχιστο επίπεδο ποιότητας του αέρα σε ολόκληρη την ΕΕ και δημιουργούν ίσους όρους ανταγωνισμού για τη βιομηχανία σε όλη την ΕΕ. Προϋπόθεση για την αποτελεσματική εφαρμογή τους είναι η ανάληψη αποτελεσματικής δράσης σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο υπερβαίνοντας τα διοικητικά σύνορα μεταξύ των δημόσιων αρχών. Όταν η μη ανάληψη δράσης οδηγεί σε μη συμμόρφωση με την ενωσιακή νομοθεσία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, τα εθνικά δικαστήρια έχουν δικαιοδοσία να αποφαινόμενοι επί του θέματος, όπως συνέβη πρόσφατα με τις αποφάσεις που εξέδωσαν δικαστήρια σε ορισμένα κράτη μέλη²⁸.

Είναι επίσης απαραίτητη η χρηματοδοτική στήριξη εκ μέρους της ΕΕ και η στενή συνεργασία μεταξύ των αρχών των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ως εκ τούτου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέτεινε τη συνεργασία της με τα κράτη μέλη προκειμένου να διευκολύνει τις προσπάθειές τους μέσω διαφόρων πρωτοβουλιών και μέτρων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι πρόθυμη να εντείνει περαιτέρω τη συνεργασία αυτή, μεταξύ άλλων με βάση τα εθνικά σχέδια για την ενέργεια και το κλίμα.

4.1. Ενίσχυση της συνεργασίας με τα κράτη μέλη μέσω «Διαλόγων για τον Καθαρό Αέρα»

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη πραγματοποιήσει σειρά «Διαλόγων για τον Καθαρό Αέρα» με τα κράτη μέλη για να στηρίξει τις προσπάθειες που καταβάλλουν για την εφαρμογή της νομοθεσίας. Επιδιώκει επίσης τη δημιουργία συνεργειών με τις πολιτικές για την Ενεργειακή Ένωση και για την κλιματική αλλαγή, συμπεριλαμβανομένης της δέσμης μέτρων για την καθαρή κινητικότητα, καθώς και με πρωτοβουλίες διαλόγου, όπως η «Πλατφόρμα για τις περιφέρειες εξόρυξης άνθρακα σε μετάβαση», η οποία έχει συσταθεί εντός του πλαισίου «Καθαρή ενέργεια για όλους τους Ευρωπαίους»²⁹.

Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι έτοιμη να διεξαγάγει περαιτέρω συζητήσεις με τα κράτη μέλη, μεταξύ άλλων μέσω περιοδείας στις πρωτεύουσες για τη διεξαγωγή «Διαλόγων για τον Καθαρό Αέρα» με τα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν σημαντικά κενά στην εφαρμογή. Στόχος είναι να διευκολυνθεί η πλήρης εφαρμογή των ενωσιακών και εθνικών πολιτικών για την ατμοσφαιρική ρύπανση σε όλους τους κλάδους της οικονομίας, και παράλληλα οι πολίτες να ευαισθητοποιηθούν και να αποκτήσουν τη δυνατότητα να έχουν άμεσο λόγο σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για την βελτίωση της ποιότητας του αέρα που αναπνέουν. Με αυτόν τον τρόπο θα διασφαλιστεί η πολιτική εκπροσώπηση υψηλού

²⁸ Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα (C2017) 2616 final) αναλύει λεπτομερώς πώς πρέπει τα εθνικά δικαστήρια να εξετάζουν προσφυγές από ιδιώτες και ενώσεις και περιλαμβάνει παραπομπές σε σημαντική νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με τις απαιτήσεις της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα (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.

επιπέδου σε αυτούς τους διαλόγους, και τα κράτη μέλη καλούνται να χρησιμοποιήσουν αυτούς τους διαλόγους για την ανάπτυξη ολοκληρωμένης προσέγγισης απέναντι στην πρόκληση της ποιότητας του αέρα, σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης και σε όλους τους οικονομικούς τομείς.

Η προσέγγιση αυτή θα συμπληρώνει την υπάρχουσα συνεργασία στο πλαίσιο της επισκόπησης της εφαρμογής της περιβαλλοντικής πολιτικής και του «εργαλείου αξιολόγησης της επισκόπησης της εφαρμογής της περιβαλλοντικής πολιτικής από ομοτίμους», τα οποία δρομολογήθηκαν το 2017 για τη βελτίωση της εφαρμογής της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της ΕΕ. Με τον ίδιο σκοπό, και προκειμένου να προωθηθεί η δράση σε επίπεδο κρατών μελών για την αντιμετώπιση των υπερβάσεων στην ποιότητα του αέρα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα κάνει χρήση του νεοσύστατου Φόρουμ Περιβαλλοντικής Συμμόρφωσης και Διακυβέρνησης³⁰.

4.2. Συνεργασία μεταξύ κρατών μελών, περιφερειών και πόλεων

Το Αστικό Θεματολόγιο και η πρωτοβουλία «Αστικές Καινοτόμοι Δράσεις» της ΕΕ θα διευκολύνουν περαιτέρω τη συνεργασία με τους αστικούς φορείς, και μεταξύ αυτών, ανά την ΕΕ για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις αστικές περιοχές, με προϋπολογισμό 372 εκατ. EUR κατά την τρέχουσα περίοδο χρηματοδότησης³¹. Στόχος είναι η στήριξη συγκεκριμένων μέτρων για την αντιμετώπιση ποικίλων προκλήσεων έναντι των οποίων βρίσκονται οι πόλεις, από την καταπολέμηση της ρύπανσης έως την κινητικότητα και τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη.

Το φόρουμ «Καθαρός αέρας» που δρομολόγησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Νοέμβριο του 2017 στο Παρίσι, καθώς και η Πράσινη Εβδομάδα 2018³² με θέμα τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι πόλεις, παρέχουν μια βάση για την ανταλλαγή ορθών πρακτικών από όλους τους δημόσιους και ιδιωτικούς παράγοντες, με παράλληλη ενίσχυση της ικανότητας των σχετικών ενδιαφερόμενων φορέων να βελτιώνουν την ποιότητα του αέρα. Η βάση αυτή θα ενισχύσει επίσης τη συνοχή των δράσεων σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης.

Για τη διευκόλυνση των επενδύσεων σε βιώσιμα έργα στις ευρωπαϊκές πόλεις, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που στηρίζουν το πρόγραμμα «Καθαρός αέρας», η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων δημιούργησαν την URBIS, μια νέα ειδική συμβουλευτική πρωτοβουλία για τις δημοτικές αρχές³³. Η URBIS δημιουργήθηκε με σκοπό τη βελτίωση της πρόσβασης των πόλεων στις τεχνικές και οικονομικές συμβουλές που χρειάζονται για την ανάπτυξη έργων αστικών επενδυτικών σχεδίων, προγραμμάτων και καινοτόμων χρηματοδοτικών/επενδυτικών πλατφορμών. Είναι ήδη σαφές ότι υπάρχει σημαντική ζήτηση από δημοτικές αρχές για υπηρεσίες αυτού του τύπου.

Θα μπορούσαν επίσης να επιδιωχθούν συνέργειες με το Παγκόσμιο Σύμφωνο των Δημάρχων, συμβάλλοντας με επιτυχία στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και προωθώντας τόσο τη μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα όσο και την ανθεκτικότητα σε αστικό επίπεδο.

³⁰ C(2018)10 – Απόφαση της Επιτροπής της 18.1.2018 για τη σύσταση ομάδας εμπειρογνομόνων σχετικά με την περιβαλλοντική συμμόρφωση και διακυβέρνηση.

³¹ Στον τομέα της ποιότητας του αέρα, θεσπίστηκε ήδη το σχετικό Σχέδιο Δράσης για την Ποιότητα του Αέρα: <https://ec.europa.eu/futurium/en/air-quality>.

³² <https://www.eugreenweek.eu/el>.

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

4.3. Διάθεση κονδυλίων από την ΕΕ για τη στήριξη μέτρων βελτίωσης της ποιότητας του αέρα

Η χρηματοδότηση που χορηγεί η ΕΕ στο πλαίσιο διαφόρων χρηματοδοτικών ροών έχει διατεθεί και έχει χρησιμοποιηθεί με επιτυχία από τα κράτη μέλη για την αντιμετώπιση της πρόκλησης της ποιότητας του αέρα, είτε με την άμεση στήριξη έργων σχετικών με την ποιότητα του αέρα είτε με την ουσιαστική ενσωμάτωση των στόχων για την ποιότητα του αέρα σε άλλες επενδύσεις (π.χ. επενδύσεις σε υποδομές, στη γεωργία και την αγροτική και περιφερειακή ανάπτυξη). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εντείνει τη συνεργασία της με τα κράτη μέλη προκειμένου να τα βοηθήσει να κάνουν βέλτιστη χρήση των υπόλοιπων κονδυλίων που είναι διαθέσιμα στο πλαίσιο της παρούσας περιόδου προγραμματισμού.

Κατά την τρέχουσα περίοδο προγραμματισμού 2014-2020, τα κράτη μέλη διέθεσαν 1,8 δισ. EUR για τη στήριξη μέτρων σχετικών με την ποιότητα του αέρα στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων. Επιπλέον, περαιτέρω έμμεσες συνεισφορές που έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην επίτευξη καθαρού αέρα αναμένεται να προέλθουν από επενδύσεις των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων στην οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών την περίοδο 2014-2020 (45 δισ. EUR), στην προστασία του περιβάλλοντος και στην αποδοτικότητα των πόρων (συνολικού ύψους 63 δισ. EUR) και στις υποδομές δικτύων (συνολικού ύψους 58 δισ. EUR), ιδίως για τη στήριξη εύάλωτων περιφερειών και πολιτών.

Μέχρι σήμερα, το ένα τρίτο του συνόλου των επενδύσεων στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων (περίπου 80 δισ. EUR) έχει διατεθεί για την ενέργεια, τις μεταφορές και το περιβάλλον. Όλα αυτά έχουν έμμεση θετική επίδραση στην ποιότητα του αέρα. Επιπλέον, το ενωσιακό πρόγραμμα έρευνας και ανάπτυξης «Ορίζων 2020» συμβάλλει έμμεσα στη μείωση των εκπομπών και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Περιλαμβάνει ερευνητικές συνιστώσες για καθαρότερες μεταφορικές λύσεις.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε πρόσφατα να επενδυθεί ποσό 1 δισ. EUR σε 39 έργα καθαρών μεταφορών για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου της Ευρώπης, την περαιτέρω ανάπτυξη εναλλακτικών υποδομών καυσίμων και την προετοιμασία του εδάφους για πλωτές μεταφορές μηδενικών εκπομπών. Η συμμετοχή της Επιτροπής θα κινητοποιήσει συνολικό ποσό 4,5 δισ. EUR συγχρηματοδότησης από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη». Στο πλαίσιο της πρόσκλησης «ανάμειξης» (της οποίας η προθεσμία συμμετοχής έληξε πρόσφατα) για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και για καθαρότερη κινητικότητα, υποβλήθηκαν 69 προτάσεις έργων με συνολικό προϋπολογισμό τριπλάσιο της διαθέσιμης επιχορήγησης ύψους 350 εκατ. EUR, για συνολική επένδυση ύψους 4,2 δισ. EUR. Τα αποτελέσματα αναμένεται να ανακοινωθούν έως τον Οκτώβριο του 2018. Οι επενδύσεις αυτές θα συμβάλουν στην προαγωγή καθαρότερων μεταφορών στην Ευρώπη, και, ως εκ τούτου, σε περαιτέρω μείωση των εκπομπών.

Το πρόγραμμα LIFE υπήρξε επίσης καθοριστικής σημασίας στις προσπάθειες επίτευξης καθαρού αέρα. Για παράδειγμα, το ολοκληρωμένο έργο του LIFE «Υγιεινή ατμόσφαιρα στην περιφέρεια της Μαλοπόλσκα» –το οποίο είχε αρχικό προϋπολογισμό περίπου 16 εκατ. EUR και μόχλευσε περισσότερα από 800 εκατ. EUR– διευκόλυνε την εφαρμογή του σχεδίου της περιφέρειας Μαλοπόλσκα για την ποιότητα του αέρα και βελτίωσε την ποιότητα ζωής περίπου 20 εκατομμυρίων πολιτών, στις περιφέρειες Μαλοπόλσκα και Σιλεσία της Πολωνίας, αλλά και σε άλλα κράτη μέλη όπως η Σλοβακία και η Τσεχική Δημοκρατία. Ολοκληρωμένα έργα για την ποιότητα του αέρα στο πλαίσιο του προγράμματος LIFE θα ενθαρρυνθούν ιδιαίτερα στις προσεχείς προσκλήσεις υποβολής προτάσεων.

Το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο για την περίοδο 2021-2027, όπως προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή³⁴, θα συνεχίσει να στηρίζει μέτρα για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, μεταξύ άλλων μέσω του στόχου να κατευθύνεται τουλάχιστον το 25% των δαπανών της ΕΕ σε κλιματικούς στόχους, και του προγράμματος LIFE, το οποίο θα στηρίζει επίσης μέτρα για την προώθηση της καθαρής ενέργειας, της ενεργειακής απόδοσης και μιας μεταρρυθμισμένης Κοινής Γεωργικής Πολιτικής.

4.4. Κρατικές ενισχύσεις για τη διευκόλυνση των εγχώριων επενδύσεων στην κινητικότητα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών

Για τη διευκόλυνση εγχώριων μηχανισμών χρηματοδότησης, οι κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις παρέχουν ένα πλαίσιο που επιτρέπει στα κράτη μέλη να διευκολύνουν τις επενδύσεις στην κινητικότητα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, συμβάλλοντας στην επίτευξη καθαρού αέρα και στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και παράλληλα προωθώντας την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας μας. Τα κράτη μέλη (σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο) μπορούν να κάνουν χρήση των κανόνων αυτών για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των εκπομπών, για παράδειγμα από τις οδικές μεταφορές. Το καθεστώς κρατικών ενισχύσεων στη Γερμανία που εγκρίθηκε τον Φεβρουάριο του 2018 αποτελεί ένα μόνο από τα πολλά παραδείγματα του τρόπου με τον οποίο οι κανόνες της ΕΕ βοηθούν τα κράτη μέλη να διευκολύνουν επενδύσεις για την αγορά ηλεκτρικών λεωφορείων και υβριδικών λεωφορείων με ρευματολήπτη, καθώς και της σχετικής υποδομής επαναφόρτισης, με σκοπό τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης³⁵.

4.5. Συνεχιζόμενη δράση επιβολής της νομοθεσίας

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεργάστηκε εντατικά με τις εθνικές αρχές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων ετών, πριν καν τεθούν σε ισχύ οριακές τιμές, για να προωθήσει σταδιακές αλλαγές και για να τα βοηθήσει να επιτύχουν τη συμμόρφωση με τη νομοθεσία για την ποιότητα του αέρα. Η προσπάθεια αυτή έχει οδηγήσει σε βελτιώσεις, αλλά ορισμένα βασικά προβλήματα εξακολουθούν να υφίστανται. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανησυχεί ιδιαίτερα για το γεγονός ότι εξακολουθούν να καταγράφονται επίμονες υπερβάσεις των οριακών τιμών δύο βασικών ρύπων με σοβαρές επιπτώσεις στην υγεία: του διοξειδίου του αζώτου, που εκπέμπεται κυρίως από την οδική κυκλοφορία³⁶ και τη βιομηχανία, και των αιωρούμενων σωματιδίων, τα οποία εντοπίζονται κυρίως στις εκπομπές της βιομηχανίας, της κυκλοφορίας, της οικιακής θέρμανσης και της γεωργίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναλάβει τη δέσμευση να συνεχίσει να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη για την επίτευξη των συμπεφωνημένων προτύπων ποιότητας του αέρα παράλληλα με την άσκηση των νομικών της εξουσιών για την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ.

Υπερβολική ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω των αιωρούμενων σωματιδίων και του διοξειδίου του αζώτου

Η κατάσταση σήμερα

Για τα **αιωρούμενα σωματίδια**, η προθεσμία συμμόρφωσης με τις οριακές τιμές της ΕΕ ήταν η 1η Ιανουαρίου 2005. Οι συγκεντρώσεις αιωρούμενων σωματιδίων συνεχίζουν να

³⁴ COM(2018)321.

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

³⁶ Η οδική κυκλοφορία ευθύνεται για το 40 % περίπου των εκπομπών οξειδίων του αζώτου στην ΕΕ. Περίπου το 80 % των συνολικών εκπομπών οξειδίων του αζώτου από την οδική κυκλοφορία προέρχεται από τα ντιζελοκίνητα οχήματα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει κινήσει διαδικασίες επί παραβάσει για συνεχώς υπερβολικά επίπεδα αιωρούμενων σωματιδίων (PM₁₀) κατά 16 κρατών μελών (Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισπανία, Γαλλία, Ουγγαρία, Ιταλία, Λετονία, Πορτογαλία, Πολωνία, Ρουμανία, Σουηδία, Σλοβενία και Σλοβακία).

Επιπλέον, διαδικασία επί παραβάσει που σχετίζεται με τις υπερβάσεις της οριακής τιμής του διοξειδίου του θείου έχει κινηθεί κατά της Βουλγαρίας. Δεδομένου ότι η ρύπανση από διοξείδιο του θείου προκαλείται κυρίως από τη βιομηχανία, η πρόοδος που σημειώνεται όσον αφορά τη μείωση των αιωρούμενων σωματιδίων θα έχει θετικές συνέπειες και για το διοξείδιο του θείου.

Μέχρι σήμερα, έχουν κινηθεί διαδικασίες επί παραβάσει για διαρκείς υπερβάσεις των επιπέδων διοξειδίου του αζώτου κατά 13 κρατών μελών (Αυστρία, Βέλγιο, Τσεχική

⁴³ ΕΟΠ, 2017. Έκθεση σχετικά με την ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη για το 2017. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος.

Δημοκρατία, Γερμανία, Δανία, Γαλλία, Ισπανία, Ουγγαρία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Πολωνία, Πορτογαλία και Ηνωμένο Βασίλειο).

Περαιτέρω δράση

Στις 30 Ιανουαρίου 2018, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσκάλεσε σε σύνοδο κορυφής για την ποιότητα του αέρα στις Βρυξέλλες τα εννέα κράτη μέλη (την Τσεχική Δημοκρατία, τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ισπανία, την Ουγγαρία, την Ιταλία, τη Ρουμανία, τη Σλοβακία και το Ηνωμένο Βασίλειο) έναντι των οποίων εκκρεμούν διαδικασίες επί παραβάσει για υπερβολική ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω αιωρούμενων σωματιδίων ή διοξειδίου του αζώτου και για τα οποία το επόμενο διαδικαστικό βήμα θα είναι η παραπομπή ενώπιον του Δικαστηρίου της ΕΕ.

Σκοπός της συνόδου αυτής ήταν να κληθούν τα οικεία κράτη μέλη να υποβάλουν πρόσθετες υποχρεωτικές δεσμεύσεις για έγκαιρα, αποτελεσματικά και αξιόπιστα μέτρα ώστε να αντιμετωπίσουν τις πηγές των παρατηρούμενων υπερβάσεων και να προωθήσουν τη συμμόρφωση το συντομότερο δυνατό σε όλους τους οικισμούς.

Έχοντας αξιολογήσει τις συμπληρωματικές πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τα εν λόγω κράτη μέλη σε συνέχεια της συνόδου αυτής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα που εγκρίθηκαν ή προγραμματίστηκαν από έξι από αυτά τα κράτη μέλη⁴⁴ δεν θα διατηρούσαν τις περιόδους υπέρβασης όσο το δυνατόν συντομότερες όπως απαιτείται από τη νομολογία του Δικαστηρίου της ΕΕ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε να παραπέμψει τα εν λόγω κράτη μέλη στο Δικαστήριο της ΕΕ⁴⁵.

Πέραν των ανωτέρω, είναι πρωταρχικής σημασίας η διασφάλιση της ορθής παρακολούθησης της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε ολόκληρη την επικράτεια των κρατών μελών. Σε αυτήν περιλαμβάνεται, για παράδειγμα, η τοποθέτηση σημείων δειγματοληψίας σε περιοχές όπου σημειώνονται οι υψηλότερες ως προς τη σχετική οριακή τιμή (ή τιμές) συγκεντρώσεις ρύπων στις οποίες είναι πιθανόν να εκτεθεί ο πληθυσμός για σημαντικό χρονικό διάστημα. Εν προκειμένω, στις περιπτώσεις στις οποίες υπήρχαν ενδείξεις ότι η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων δεν διεξάγονταν σωστά και δεν τέθηκαν σε εφαρμογή κατάλληλα μέτρα, όπως στη Ρουμανία, τη Σλοβακία, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο, η Επιτροπή αντιμετώπισε το ζήτημα αυτό με διαδικασίες επί παραβάσει. Εάν τα σχετικά κράτη μέλη δεν λάβουν κατάλληλα μέτρα, η Επιτροπή θα προχωρήσει στο επόμενο στάδιο στις εν λόγω διαδικασίες επί παραβάσει.

Εξασφάλιση πλήρους συμμόρφωσης με τα πρότυπα εκπομπών ρύπων από οχήματα

Συμμόρφωση των κρατών μελών με τους υφιστάμενους κανόνες

Στον απόηχο του σκανδάλου που ξέσπασε το 2015 σχετικά με τις εκπομπές από ντιζελοκίνητα οχήματα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη μέλη να αναλάβουν δράση, ιδίως δε να μεριμνήσουν για την επιβολή της νομοθεσίας της ΕΕ. Η ΕΕ ανέλαβε δράση δεδομένου κυρίως α) του ανεπαρκούς ποσοστού ανάκλησης αυτοκινήτων που είναι εξοπλισμένα με διατάξεις αναστολής οι οποίες απαγορεύονται από τη νομοθεσία της ΕΕ· και β) της μη επιβολής διοικητικών προστίμων –ήτοι κυρώσεων– στους κατασκευαστές των αυτοκινήτων για παραβίαση του δικαίου της ΕΕ λόγω παραποίησης των στοιχείων των δοκιμών για εκπομπές καυσαερίων.

⁴⁴ Η Γαλλία, η Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο – για το NO₂, καθώς και η Ιταλία, η Ουγγαρία και η Ρουμανία – για τα σωματίδια PM₁₀.

⁴⁵ Βλ. δελτίο Τύπου http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_el.htm.

Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη μέλη της ΕΕ να προβούν σε υποχρεωτικές και/ή προαιρετικές ανακλήσεις οχημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε επιπλέον από τα κράτη μέλη να διερευνήσουν τη δυνατότητα λύσεων με χρήση πρόσθετου υλικού, επιπλέον των αναβαθμίσεων του λογισμικού, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι εκπομπές των εν λόγω αυτοκινήτων θα είναι πλήρως συμβατές με τη νομοθεσία της ΕΕ.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναλαμβάνει επίσης αποφασιστική δράση κατά των κρατών μελών της ΕΕ τα οποία δεν τήρησαν τις υποχρεώσεις που υπέχουν βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων. Αντιμετωπίστηκαν τρία είδη προβλημάτων όσον αφορά, αφενός, τις κυρώσεις για τη χρήση παράνομων διατάξεων αναστολής και, αφετέρου, τα διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν από τα κράτη μέλη. Ορισμένες διαδικασίες επί παραβάσει βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη⁴⁶. Η μία ομάδα διαδικασιών επί παραβάσει αφορά τη μη πρόβλεψη συστημάτων κυρώσεων στις οικείες εθνικές νομοθεσίες. Η δεύτερη ομάδα διαδικασιών, η οποία αφορά τα κράτη μέλη που εξέδωσαν εγκρίσεις τύπου για έναν κατασκευαστή αυτοκινήτων στην ΕΕ, βασίζεται στην εικαζόμενη μη εφαρμογή των εθνικών τους διατάξεων περί κυρώσεων, παρά το γεγονός ότι η εταιρεία χρησιμοποιούσε απαγορευμένο λογισμικό διατάξεων αναστολής. Η τρίτη διαδικασία εκτέλεσης κατά ενός κράτους μέλους αφορά τις στρατηγικές έλεγχου των εκπομπών που εφαρμοσε ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένης της μη επιβολής κυρώσεων⁴⁷.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από κοινού με τα κράτη μέλη, εργάζεται για την αντιμετώπιση του φαινομένου της εμπορίας μεταχειρισμένων οχημάτων τα οποία υπόκεινται σε μέτρα ανάκλησης.

Περαιτέρω δράση

Όσον αφορά τις προαναφερόμενες εκκρεμείς διαδικασίες επί παραβάσει, και στο πλαίσιο του εν εξελίξει διαλόγου με τα κράτη μέλη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε τώρα να αποστείλει δύο σύνολα συμπληρωματικών προειδοποιητικών επιστολών. Το ένα σύνολο, το οποίο απευθύνεται σε τρία κράτη μέλη⁴⁸, ζητεί περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τους λόγους για τους οποίους δεν έχουν εκδοθεί οριστικές αποφάσεις για κυρώσεις παρόλο που ένας όμιλος κατασκευής αυτοκινήτων χρησιμοποιούσε απαγορευμένο λογισμικό συστημάτων αναστολής. Συμπληρωματική προειδοποιητική επιστολή αποστέλλεται⁴⁹ σε ένα κράτος μέλος για να ζητηθούν διευκρινίσεις σχετικά με τα μέτρα που έλαβε πρόσφατα όσον αφορά τις στρατηγικές για τον έλεγχο των εκπομπών ορισμένων οχημάτων ενός κατασκευαστή

⁴⁶ Διαδικασίες που κινήθηκαν τον Δεκέμβριο του 2016 κατά της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Γερμανίας, της Ελλάδας, της Λιθουανίας, του Λουξεμβούργου, της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4214_el.htm. Η διαδικασία κατά της Λιθουανίας περατώθηκε τον Ιούλιο του 2017. Έναντι πέντε κρατών μελών, τον Ιούλιο του 2017 δόθηκε συνέχεια στις σχετικές διαδικασίες με τη μορφή συμπληρωματικής προειδοποιητικής επιστολής (http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-1935_el.htm).

⁴⁷ Τον Μάιο του 2017, η Επιτροπή κίνησε διαδικασίες επί παραβάσει κατά της Ιταλίας (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1288_en.htm).

⁴⁸ Δεύτερη συμπληρωματική προειδοποιητική επιστολή απεστάλη στη Γερμανία, το Λουξεμβούργο και το Ηνωμένο Βασίλειο. Βλ. δελτίο Τύπου http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_el.htm. Λαμβανομένων υπόψη των ενεργειών που πραγματοποιήθηκαν στην Τσεχική Δημοκρατία, την Ελλάδα και την Ισπανία για να αντιμετωπισθούν οι ανησυχίες της Επιτροπής, οι διαδικασίες έναντι των τριών αυτών κρατών μελών δεν χρειάζεται προς το παρόν να περάσουν στο επόμενο στάδιο στο πλαίσιο της διαδικασίας επί παραβάσει.

⁴⁹ Συμπληρωματική προειδοποιητική επιστολή στην Ιταλία, βλ. δελτίο Τύπου http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_el.htm.

αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένης της μη έκδοσης τελικής απόφασης για κυρώσεις. Οι πληροφορίες που πρέπει να υποβληθούν από τα κράτη μέλη σε απάντηση αυτών των συμπληρωματικών προειδοποιητικών επιστολών θα εξεταστούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή εν όψει επόμενων βημάτων, κατά περίπτωση.

Νέοι κανόνες για την ενίσχυση της εποπτείας της αγοράς

Όσον αφορά τις επόμενες ενέργειες, η ΕΕ ενέκρινε νέους κανόνες με σκοπό να αυξηθούν η ποιότητα και η ανεξαρτησία της έγκρισης τύπου οχημάτων και των δοκιμών, να αυξηθούν οι έλεγχοι των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν ήδη στην αγορά της ΕΕ και να ενισχυθεί το συνολικό σύστημα με ευρωπαϊκή εποπτεία. Οι κανόνες θα καταστούν υποχρεωτικοί τον Σεπτέμβριο του 2020 και θα εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων με κινητήρες ντίζελ, συμμορφώνονται με τα ευρωπαϊκά πρότυπα για τις εκπομπές οχημάτων (Euro 5/6)⁵⁰. Οι νέοι κανόνες θα δώσουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τη δυνατότητα να λαμβάνει άμεσα μέτρα επιβολής κατά των κατασκευαστών οι οποίοι δεν τηρούν τη νομοθεσία της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της νομοθεσίας σχετικά με τις εκπομπές, εάν τα κράτη μέλη δεν λάβουν μέτρα. Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα είναι σε θέση να αποφασίζει ανακλήσεις οχημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ και να επιβάλλει σε κατασκευαστές ή σε παρόχους τεχνικών υπηρεσιών πρόστιμα ύψους έως και 30 000 EUR ανά μη συμμορφούμενο όχημα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να διενεργούν υποχρεωτικούς ελέγχους (εκπομπής ρύπων) των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν ήδη στην αγορά της ΕΕ.

5. Η ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Είναι επιτακτική η ανάγκη να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη μέσω της πλήρους εφαρμογής των προτύπων ποιότητας του αέρα τα οποία έχουν συμφωνηθεί από τα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εδώ και πάνω από μια δεκαετία. Αυτό απαιτεί την ανάληψη δράσης σε όλα τα επίπεδα (εθνικό, περιφερειακό, τοπικό) και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει τη δράση αυτή με όλα τα μέσα που έχει στη διάθεσή της.

Η βελτίωση της ποιότητας του αέρα εξακολουθεί να αποτελεί ζητούμενο για την Ευρώπη επίσης σε μακροπρόθεσμη βάση. Για τον σκοπό αυτό, απαιτείται συνολική προσέγγιση σε διάφορους τομείς, που εκτείνονται από τις μεταφορές έως την ενέργεια και τον τοπικό χωροταξικό σχεδιασμό, με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων παραγόντων. Από την πλευρά της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα συνεχίσει να στηρίζει τα κράτη μέλη με μέτρα όπως τους διαλόγους για τον καθαρό αέρα.

Η κακή ποιότητα του αέρα επιδεινώνει την ποιότητα ζωής και έχει υψηλό κόστος για την οικονομία. Δεν υπάρχουν περιθώρια για απώλεια χρόνου. Οικονομικά αποδοτικές λύσεις για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα υπάρχουν και είναι ευρέως διαθέσιμες. Χρειάζεται να αναληφθεί δράση τώρα ώστε οι λύσεις αυτές να επεκταθούν και να εφαρμοστούν χωρίς καθυστέρηση σε όλη την ΕΕ προς όφελος του μισού δισεκατομμυρίου Ευρωπαίων πολιτών.

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