Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Programmet ren luft i Europa

COM(2013) 918 final

og

forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om ændring om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer og om ændring af direktiv 2003/35/EF

COM(2013) 920 final — 2013/0443 (COD)

og

forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra mellemstore fyringsanlæg

COM(2013) 919 final — 2013/0442 (COD)

og

forslag til Rådets afgørelse om accept af ændring til protokollen af 1999 til konventionen af 1979 om grænseoverskridende luftforurening over store afstande angående reduktion af forsuring, eutrofiering og ozon ved jordoverfladen

COM(2013) 917 final

(2014/C 451/22)

Ordfører: **Antonello PEZZINI**

Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen besluttede henholdsvis den 13. januar 2014, 15. januar 2014 og 18. december 2013 under henvisning til artikel 192 og 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

»*Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Programmet ren luft i Europa*«

COM(2013) 918 final

og

»*Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer og om ændring af direktiv 2003/35/EF*«

COM(2013) 920 final — 2013/0443 (COD)

og

»*Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra mellemstore fyringsanlæg*«

COM(2013) 919 final — 2013/0442 (COD)

og

»*Forslag til Rådets afgørelse om accept af ændringerne til protokollen af 1999 til konventionen af1979 om grænseoverskridende luftforurening over store afstande angående reduktion af forsuring, eutrofiering og ozon ved jordoverfladen*«

COM(2013) 917 final.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Landbrug, Udvikling af Landdistrikterne og Miljø, som vedtog sin udtalelse den 19. juni 2014.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 500. plenarforsamling den 9.—10. juli 2014, mødet den 10. juli, følgende udtalelse med 82 stemmer for og 1 imod:

1. **Konklusioner og anbefalinger**

1.1 Udvalget understreger på det kraftigste, at et sundt miljø med så ren luftkvalitet som mulig er en grundlæggende forudsætning for gode leve- og arbejdsvilkår for alle Europas borgere, og beklager, at dette spørgsmål af helt fundamental betydning for Europa ikke længere prioriteres tilstrækkeligt højt på EU's og de nationale politiske dagsordener.

1.2 EØSU opfordrer det nye Parlament, den nye Kommission og Rådet til, at en af de allervigtigste politiske prioriteter i de europæiske institutioner fremover bliver indsatsen for at værne om en ren og sund luftkvalitet, og at arbejdsmarkedets parter og det organiserede civilsamfund inddrages fuldt ud i disse bestræbelser.

1.3 Udvalget er af den opfattelse, at luftforurening udgør en af de alvorligste farer for menneskers sundhed og miljøet med store negative konsekvenser i form af luftvejsproblemer, for tidlig død, eutrofiering og forringelse af økosystemer, og det bifalder Kommissionens initiativ om at oprette et nyt program om ren luft og mindske tabet af forventet levetid i EU fra 8,5 måneder i 2005 til 4,1 i 2030 svarende til en gevinst på 180 millioner leveår og 200.000 km^2 genoprettet biodiversitet.

1.3.1 For at fremme overgangen til en mere bæredygtig økonomi i Europa er udvalget overbevist om, at der må fastlægges et mål for 2030, som giver virksomheder og investorer større sikkerhed for det mellemlange perspektiv, de har brug for.

1.4 EØSU mener, at implementeringen af Euro 6-grænseværdierne for NO_x-emissionerne fra lette dieselmotorer målt på grundlag af de »reelle kørselsforholdsemissioner« og gennemførelsen af de nærmere bestemmelser for udskiftningen af totaktsmotorer bør fremskyndes, da udvalget tvivler på, at gennemførelsen af disse foranstaltninger ellers vil være tilstrækkelig til, at de ønskede resultater allerede begynder at vise sig fra 2020.

1.5 EØSU kan tilslutte sig Kommissionens endelige mål — som foreslået i både programmet ren luft og energi- og klimarammen 2020-2030 — om at fastlægge emissionstærsklen for 2030 på en 70 % mindskelse af forskellen mellem den nuværende referenceværdi og den maksimale teknisk gennemførlige reduktion — MTFR.

1.6 Opnåelsen af dette mål, som alle berørte parter skal arbejde hen imod og gennemføre, kræver ifølge udvalget en målrettet indsats omfattende:

— indførelse af emissionsreduktionsforpligtelser for metan i 2020 og for kviksølv i 2020, 2050 og 2030;

— skrappere emissionslofter for mellemstore fyringsanlæg;

— afvisning af de mulige undtagelser fra direktivet om industrielle emissioner, når der er en konkret sundhedsfare;

— specifikke foranstaltninger for at reducere ammoniak og metan i landbrugssektoren;

— skrappere indgreb over for emissioner fra transport, herunder systemerne til måling af »reelle forhold«, og i den forbindelse gennemførsel af tests i 2014, når Euro 6-standarderne indføres;

— konsekvent indførelse senest i 2016 af IMO's standarder for NO_x og SO_2 fra skibe, sådan som man blev enige om i 2008 for alle havområder i EU, der er emissionskontrolområder;

— tiltag om indførelse af skrappe standarder for partikler — PM — for nye husholdningsapparater;

— design og konstruktion af miljøvenlige maskiner og installationer;

— fuld anvendelse af livscyklusanalyser for produkter;

— forudsigelighed på mellemlang og lang sigt og ingen overlapning mellem interventionsforanstaltninger;

— støtte til oplysning af forbrugere, arbejdstagere og de unge om bevarelse og udvikling af en produktiv og rekreativ verden, der er sund at bo i;

— fremme af forskning og investeringer i innovative markedsanvendelser (bedst tilgængelige teknikker — BAT), bæredygtig vækst og sunde og stabile arbejdspladser;

— international dimension af tiltagene for at sikre miljømæssig bæredygtighed;

— garanti for sammenhængen mellem denne nye strategi og EU's øvrige politikker og målsætninger.

1.7 Udvalget er helt enig i behovet for at indarbejde de aftalte ændringer til protokollen til konventionen af 1979 om grænseoverskridende luftforurening over store afstande i EU-lovgivningen.

1.8 Trods enigheden om de langsigtede kvalitative mål i det nye forslag til direktiv om nationale emissionslofter ærgrer EØSU sig over, at målene for 2015 ikke er bindende, hvilket ville sikre deres fulde opfyldelse.

1.9 Udvalget understreger, at sikring af en ren og sund luftkvalitet må medtænkes i tiltag inden for regionalpolitikken, da det er overbevist om, at den store akkumulerede forurening og de specifikke regionale vejrforhold gør, at styringen af luftkvaliteten kun vil være effektiv, hvis den understøttes af EU-politikker om reduktion af emissioner.

1.10 De nationale regeringer og lokale myndigheder må til stadighed være beskæftiget med planlægningen af konkrete foranstaltninger til mindskelse af de skadelige emissioner gennem udarbejdelse af detaljerede handlingsplaner for luftkvaliteten — regionale indsatsplaner for luftkvaliteten — med stor fokus på følgende sektorer: produktion, landbrug, den tertiære sektor, den private sektor og produktion og distribution af energi. Kommissionen bør sende et klart budskab om, at gennemførelsen skal være effektiv, og der skal være øjeblikkelige og resolutte indgreb over for medlemsstater, som ikke efterlever dette krav. Dog anerkender EØSU, at adskillige medlemsstater allerede har truffet skridt i den rigtige retning.

1.11 Der bør iværksættes foranstaltninger til inddragelse af erhvervsorganisationer, det organiserede civilsamfund, NGO'er, den tertiære sektor, uddannelsesinstitutioner på alle niveauer og forskningscentre med henblik på at nå målet om en stadig renere luft, som er en forudsætning for borgernes og økosystemets trivsel.

1.12 EØSU understreger igen, at det er overbevist om, at det er nødvendigt at få genskabt en bæredygtig økonomisk udvikling i Europa, hvor fokus er på livskvalitet, kvalitetsbeskæftigelse, borgernes sundhed og miljøbeskyttelse. Dette skal foregå i tæt sammenhæng med alle de øvrige politiske prioriteter under Europa 2020 og som et naturligt led i en samlet strategi for omstilling til en global ligevægt baseret på økonomisk vækst af kvalitet, som bidrager til at udrydde fattigdom og social uretfærdighed og samtidig bevarer naturressourcerne for fremtidens generationer.

2. **Indledning**

2.1 Luftforurening er en alvorlig trussel mod menneskers sundhed og miljøet: luftvejsproblemer, for tidlig død, eutrofiering og forringelse af økosystemer som følge af aflejringer af nitrogen og sure stoffer er blot nogle af konsekvenserne af dette på en gang lokale og grænseoverskridende problem.

2.2 I de seneste årtier har EU's og det internationale samfunds politikker opnået gode resultater og mindsket nogle af problemerne forbundet med luftforurening. For eksempel er udledningen af svovldioxid, som forårsager syreregn, blevet nedbragt med mere end 80 %.

2.3 Trods disse fremskridt er EU endnu langt fra sit langsigtede mål om en luftkvalitetsforbedring, der fjerner risikoen for alvorlige skadelige virkninger på menneskers sundhed og miljøet, ligesom fine partikler og ozon i troposfæren fortsat skaber alvorlige problemer, som ifølge Kommissionens beregninger ([1]) er årsag til 406 000 dødsfald om året.

([1]) COM(2013) 918 final.

2.4 Især udgør fine partikler og ozon stadig store sundhedsrisici, og med jævne mellemrum overskrides de forsvarlige grænser for disse stoffer.

2.5 Kommissionen anslår, at luftforurening skaber eksterne omkostninger for sundhedsvæsenet på mellem 330 og 940 milliarder EUR om året, mens de foreslåede mål for 2030 skulle give besparelser på mellem 44 og 140 milliarder EUR.

2.6 Ifølge Kommissionen forårsagede luftforureningen i EU i 2010 ikke bare flere hundredetusinde tilfælde af for tidlig død, men udsatte tillige næsten to tredjedele af landarealet for skadelig forurening. Og årsagen er emissioner.

2.7 Hvad angår EU-borgernes sundhed, vurderes det endvidere, at udgifterne til hospitalsindlæggelser løber op i mere end 4 milliarder EUR og 100 millioner mistede arbejdsdage om året.

2.8 På internationalt plan besluttede USA i december 2012 at revurdere de årlige luftkvalitetsnormer og fastlagde en grænseværdi for fine partikler på 12 mikrogram pr. kubikmeter, altså et godt stykke under den gældende norm i EU på 25 mikrogram pr. kubikmeter, mens Kinas regering har besluttet at investere 160 milliarder EUR i luftkvalitetskontrol bare i Beijing i de næste fem år. EU er således ikke på omgangshøjde med de tiltag, der er iværksat på internationalt plan.

3. **Generelle bemærkninger**

3.1 EØSU bifalder de overordnede målsætninger om en mærkbar forbedring af luftkvaliteten ved at overgå til en lavemissionsøkonomi af hensyn til sundheden og miljøet, sådan som de er beskrevet af Kommissionen i strategien for luftforurening fra 2005 og revideret i programmet ren luft i Europa.

3.2 På grund af forskellene i miljøforhold blev målene for emissionsreduktioner for de enkelte lande helt fra starten fastsat ud fra overvejelser om omkostningseffektivitet. De krævede emissionsreduktioner varierer fra land til land efter princippet om »differentiering kontra samme procentvise reduktion«.

3.2.1 Trods luftforureningens negative indvirkning på sundheden, livskvaliteten og økosystemer er udvalget bekymret for, at luftkvalitet ikke længere vejer tilstrækkeligt tungt på den politiske dagsorden i EU og medlemsstaterne, og mener, at det for at sætte gang i overgangen til en mere bæredygtig økonomi i Europa er vigtigt at fastlægge et mål for 2030, som giver virksomheder og investorer det mellemlange perspektiv, de har brug for.

3.3 **Revisionen af strategien** om luftforurening skal sætte en stopper for den nuværende manglende overholdelse af de eksisterende kvalitetsstandarder og sikre, at de fuldt ud opfyldes senest fra og med 2020, idet implementeringen af Euro 6 vil nedbringe NO_x-emissionerne fra lette dieselmotorer målt på grundlag de »reelle kørselsforholdsemissioner«. Eftersom foranstaltningerne først er obligatoriske fra og med 2017, tvivler EØSU på, at de vil være tilstrækkelige til, at de ønskede resultater allerede begynder at vise sig fra 2020, ligesom udskiftningen af den eksisterende bilpark muligvis tager længere tid end 2020-tidshorisonten.

3.4 Derudover støtter strategien sig på bidrag fra indsatsen på lokalt og regionalt niveau med alle de begrænsninger, der naturligt følger af den slags foranstaltninger: hidtil har effektiviteten af regionale og lokale foranstaltninger været begrænset, hvilket især skyldes den store akkumulerede luftforurening og de specifikke regionale vejrforhold. EØSU er overbevist om, at styring af luftkvaliteten på de niveauer, der er tale om, kun kan lade sig gøre, hvis den understøttes af EU-politikker for emissionsreduktion ved kilden.

3.5 Under alle omstændigheder mener udvalget, at Kommissionen bør tage højde for en lang række lige relevante og lige vigtige faktorer:

— vurdering af forholdet mellem omkostninger og effektivitet af de foreslåede foranstaltninger

— konkurrenceevne og bæredygtige innovationer

— den internationale dimension af miljømæssig bæredygtighed

— afbureaukratisering og strømlining af procedurer

— sammenhæng og koordinering af de relevante EU-politikker

— EU- og national støtte til undervisning og uddannelse på området

— fokusering af EU's og den nationale forsknings- og innovationsindsats med henblik på anvendelse af de bedste tilgængelige teknologier

— konsekvent implementering af de nye kvalitetsstandarder i alle berørte sektorer.

3.5.1 Udvalget mener, at forskning og innovation samt uddannelse fortsat bør være politiske prioriteter på EU-niveau og i medlemsstaterne med det sigte få sat gang i vækst og bæredygtig beskæftigelse og en bedre kvalitativ genindustrialisering af den europæiske økonomi, ikke mindst af hensyn til små, mellemstore og nyetablerede virksomheder, og at de nuværende budgetbegrænsninger i EU ikke må lægge hindringer i vejen herfor.

3.6 Endvidere bør der være sikkerhed for **sammenhæng mellem denne nye reviderede strategi og EU's øvrige politikker**. Det kan for eksempel konstateres, at man fremmer træ som alternativ energikilde, selvom afbrænding i hjemmet er årsag til PM 2,5-emissioner, og derfor kræver, at udstyret emissionsklassificeres, og dets ydeevne vurderes.

3.7 EØSU mener, at der under alle omstændigheder bør tages hensyn til en række lige relevante og lige vigtige faktorer i den internationale klimaaftale inden 2015.

3.8 EØSU understreger vigtigheden af at **fremme offentlig-private partnerskaber (OPP'er)** på EU-niveau, i stil med fællesforetagendet vedrørende **Clean Sky-initiativet 2 for perioden 2014-2020**, som skal nedbringe emissionerne fra lufttransport og bidrage til forskningsindsatsen under forordning (EF) nr. 71/2008 og Horisont 2020-rammeprogrammet.

4. **Særlige bemærkninger (I)**

4.1 *Konventionen fra 1979 om grænseoverskridende luftforurening over store afstande*

4.1.1 Konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande fra 1979, der er indgået i regi af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE), er med sine otte protokoller, herunder protokollen fra 1999, den vigtigste internationale retlige ramme for samarbejde om og foranstaltninger til begrænsning og gradvis reduktion af luftforurening.

4.1.2 EØSU er enig i, at ændringerne til protokollen skal gennemføres i EU-lovgivningen.

4.2 *Forslaget til revideret direktiv om nationale emissionslofter*

4.2.1 Forslaget til direktiv fastsætter for hver medlemsstat nationale emissionsreduktionstilsagn for 2020, 2025 og 2030 udtrykt som procentvise årlige reduktioner af emissionerne af svovldioxid (SO_2), nitrogenoxider (NO_X), ammoniak (NH_3), andre flygtige organiske forbindelser (VOC) end metan, fine partikler (PM 2,5) og metan (CH_4) i forhold til den pågældende medlemsstats samlede udledning af hvert af disse forurenende stoffer i 2005.

4.2.2 I de seneste 20 år er luftkvaliteten i EU blevet væsentligt forbedret og den menneskeskabte luftforurening mindsket betydeligt takket være de luftforureningspolitikker og -strategier, som EU og medlemsstaterne har vedtaget med det langsigtede mål, at luftkvaliteten skal være på et niveau, der ikke indebærer væsentlige negative virkninger eller risici for menneskers sundhed og miljøet sådan som fastslået i det 7. miljøhandlingsprogram ([2]).

4.2.3 Der er ingen tvivl om dette, heller ikke selvom tempoet i forbedringerne af luftkvaliteten helt sikkert er taget af, og det er et faktum, at de mål, der nu stilles forslag om, er mindre ambitiøse end de niveauer, som medlemsstaterne ville opnå, hvis forpligtelserne i den gældende EU-lovgivning blev fuldstændigt opfyldt.

([2]) COM(2012) 710 final.

4.2.4 Selvom der i praksis er enighed om de foreslåede langsigtede kvalitative mål, ærgrer det udvalget, at målene for 2025 ikke er bindende, i betragtning af hvor vanskeligt det har været at håndhæve de nuværende standarder.

4.2.5 Efter EØSU's mening er der brug for styrkede platforme for at få gang i specifikke og interaktive dialoger **med henblik på at vurdere bestemmelserne i direktivforslaget**.

4.3 *Forslag til direktiv om emissioner fra mellemstore fyringsanlæg*

4.3.1 Den udvidede kontrol med emissioner af luftforurenende stoffer fra fyringsanlæg med en nominel indfyret termisk effekt på mellem 1 og 50 MW, der anvendes i en lang række sammenhænge, **bør** efter EØSU's opfattelse **foregå ved hjælp af forenklede og ikke særligt byrdefulde procedurer** for at understøtte og fremme udviklingen af små, mellemstore og nye virksomheder samt anlæg af mindre infrastruktur.

5. **Særlige bemærkninger (II)**

5.1 De luftforurenende stoffer kan komme fra forskellige kilder og transporteres over store afstande.

5.2 Af hensyn til den fulde gennemførelse af programmet ren luft i Europa er der behov for, at regionerne — efter høring af arbejdsmarkedets parter og det organiserede civilsamfund — udarbejder og vedtager **handlingsplaner for luftkvaliteten**, hvori der især tages højde for følgende:

— vej-, hav- og lufttransport samt mobilitet

— energiproduktion og -forbrug

— produktionssystemet

— den tertiære sektor

— aktiviteter knyttet til land-, husdyr- og skovbrug

— den private sektor.

5.3 Kommissionens pakke for ren luft opsummerer og styrker de hidtil iværksatte politikker med det formål at fortsætte kampen mod luftforurening, stik modsat den politiske dagsorden.

5.3.1 EØSU mener, at det er helt afgørende, at de regionale og territoriale niveauer inddrages på lige fod med det nationale niveau i denne proces, og at arbejdsmarkedets parter og det organiserede civilsamfund tages med på råd.

5.4 *Forslag til de regionale planer for gennemførelse af pakken for ren luft*

5.4.1 På regionalt plan bør pakken for ren luft i EU gennemføres i synergi med andre planer for:

— **affald**, udnyttelse til energi, mindskelse af produktionen pr. indbygger, genvinding af materialer;

— **transport og mobilitet**, udvikling af offentlig transport, cykelstier, fremme af mobilitet og lave CO_2-emissioner, integration af transportmidler, søfart og luftfart;

— **fysisk planlægning og byplanlægning**, arealudnyttelse, udvikling af nye modeller for bebyggelse, modernisering af den eksisterende boligmasse;

— **landbrug og husdyrbrug**, skov-træ-energikæden (nul km), biomasse og biogas, nedbringelse af ammoniakemissionerne, kulstofdræn;

— **industri**, teknologisk udvikling med mindre indvirkning på miljøet, innovation og kvalitetsmærkning (ISO 14.000 og EMAS), fokus på miljøvenligt design, kvalitetsmiljømærkning af produkter, energiforvaltningssystemer og overholdelse af bestemmelserne om elmotorers forbrug.

5.4.2 **Gennemførelsen** bør i øvrigt tilrettelægges med fokus på de mest hastende foranstaltninger alt afhængig af den lokale og regionale økonomiske situation og produktion med fastlæggelse af regler om forbrænding af biomasse og forpligtelser og incitamenter til at forny bilparken.

5.5 **Foranstaltninger til yderligere begrænsning af udledningen af SO_2 (svovldioxid)** er nødvendige, især i regioner med betydelig industriforbrænding, energiproduktion og omdannelse af brændstoffer.

5.6 *Foranstaltninger inden for landbruget*

5.6.1 **I hele EU og især i landbrugsregioner bør der iværksættes foranstaltninger for at nedbringe** NH_3 (ammoniak), N_2O (dinitrogenoxid), CH_4 (metan) og VOC (flygtige organiske forbindelser) efter den model, som allerede findes i adskillige medlemsstater. Brugen af kvælstofgødning og gylle er den primære kilde (98 %) til udledning af NH_3, som ved reaktioner med SO_2 og NO_2 danner ammoniumsalt, der er den væsentligste bestanddel i partikler.

5.6.2 Det er overordentlig vigtigt, at nitratdirektivet (direktiv 91/676/EØF) overholdes fuldt ud. Det skal gøres obligatorisk at tildække opbevaringstankene til husdyrgødning, og ved hjælp af anaerob forgæring skal der skabes genanvendelsessystemer til fermentatproduktion, der har egenskaber, som er sammenlignelige med kunstgødning. Endelig er det vigtigt, at gødning og spredningen af den helbredsskadelige gylle håndteres korrekt. Disse foranstaltninger skal imidlertid iværksættes således, at der er en balance mellem de økonomiske, sociale og økologiske interesser. Nedbringelse af emissionerne i landbruget er meget komplekst og kræver store investeringer i forskning og innovation.

5.6.3 Der skal i landbruget bruges metoder med lav støvemission.

5.6.4 EØSU fremhæver, at der for sektoren allerede gælder en række bestemmelser, som imidlertid endnu ikke er fuldstændigt gennemført, og det gentager sin opfattelse af, at Kommissionen har forpasset muligheden for at fastlægge en konsolideret lovramme for regulering af emissionerne. Kvæg er fortsat ikke omfattet af anvendelsesområdet for denne meddelelse. Dog er der andre bestemmelser, som gælder for kvæg, som er den største kilde til udledning af ammoniak.

5.7 *Foranstaltninger i byområder*

5.7.1 **I byområder og områder med meget trafik** bør der især fokuseres på udledningen af PM 2,5, PM 10 (fine partikler med en diameter på under 10 mikrometer, CO og CO_2 (oxid og kuldioxid) og på nedbringelse af NO_X. Partikelfiltre kan i dieselmotorer — og med specialfiltre tillige i benzinmotorer — reducere emissionerne med over 90 % (lukkede kredsløbsfiltre).

5.7.2 Det er meget vigtigt, at skole- og kontorbygninger, der vender ud mod stærkt trafikerede gader, isoleres med lodrette uigennemsigtige og gennemsigtige paneler, så forureningen fra VOC og fine partikler (PM10 og PM 2,5) begrænses ([3]).

5.8 *Foranstaltninger inden for transport på lokalt, regionalt, nationalt og EU-niveau*

5.8.1 Der må træffes foranstaltninger i form af kørselsbegrænsninger og incitamenter for at få erhvervskøretøjer og køretøjer til passagertransport af type Euro 3 udskiftet med type Euro 5 og 6. Samme midler må bruges til at få udskiftet Euro 1-totaktsmotorer (motorcykler, knallerter, kædesave og græsslåmaskiner). På lokalt, regionalt og nationalt niveau er derfor behov for følgende:

5.8.1.1 Så hurtigt som muligt — og uden at afvente fristens udløb i 2017 — bør der på EU-niveau og i medlemsstaterne indføres hensigtsmæssige metoder til måling af NO_x-emissionerne fra lette dieselkøretøjer i lyset af deres meget negative indvirkning på luftkvaliteten i byer.

5.8.1.2 På nationalt og regionalt niveau må der gives støtte til udbredelsen af metan og LPG (flydende gas), hydrogen, flydende naturgas, ethanol og andre avancerede biobrændstoffer. Udviklingen af elektrisk mobilitet og opladnings-infrastrukturer må fremskyndes. Det bør gøres muligt at identificere køretøjers emissionsklasse ved hjælp af elektronisk udstyr monteret i køretøjerne.

5.8.1.3 Metangasforsyningen bør udbygges med økonomisk støtte fra EU-, nationalt og lokalt niveau til virksomheder og kommuner, som ønsker at anlægge net og/eller udbygge eksisterende net.

([3]) Jf. Standard EN 15242:2008 *Ventilation i bygninger — Beregningsmetoder til bestemmelse af luftvolumenstrømme i bygninger, inklusive infiltration.*

5.8.1.4 Fra EU's flerårige projekter, der samfinansieres på nationalt og lokalt niveau, bør der gives midler til investeringer i lokal offentlig transport. Busserne bør:

— være miljøvenlige og køre på alternative brændstoffer;

— anvende kombinerede bimodale fremdriftssystemer;

— være elektriske (fuldstændigt elektriske med batterier om bord) og opladelige enten med stik eller induktionssystemer (Faraday).

5.8.1.5 Mulighederne for interaktivitet mellem faste strukturer, informationsteknologier og transportformer bør udnyttes. Nærmere bestemt bør der gives støtte til anvendelse af materialer indeholdende fotokatalytiske stoffer med nanopigmenter af titaniumdioxid (TiO2), som efter at have spaltet molekyler med forurenende stoffer ingen sundhedsskadelige virkninger har (veje, trafikdæmpning, puds og andre anlægsarbejder). Her tænkes der for eksempel på motorvejsafkørsler patenteret med i.active COAT-Italcementi, som renser luften og er reflekterende med stor lysintensitet.

Bruxelles, den 10. juli 2014

Henri MALOSSE
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg