Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o sporočilu Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Program „Čist zrak za Evropo“

(COM(2013) 918 final),

o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka in o spremembi Direktive 2003/35/ES

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

o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o omejevanju emisij nekaterih onesnaževal iz srednje velikih kurilnih naprav v zrak

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

o predlogu sklepa Sveta o sprejetju spremembe Protokola o zmanjševanju zakisljevanja, evtrofikacije in prizemnega ozona iz leta 1999 h Konvenciji iz leta 1979 o onesnaževanju zraka na velike razdalje preko meja

(COM(2013) 917 final)

(2014/C 451/22)

Poročevalec: **Antonello PEZZINI**

Evropski parlament, Svet in Evropska komisija so 13. januarja 2014, 15. januarja 2014 oziroma 18. decembra 2013 sklenili, da v skladu s členoma 192 in 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosita za mnenje o naslednjih dokumentih:

Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Program „Čist zrak za Evropo“

COM(2013) 918 final,

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka in o spremembi Direktive 2003/35/ES

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

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o omejevanju emisij nekaterih onesnaževal iz srednje velikih kurilnih naprav v zrak

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

Predlog sklepa Sveta o sprejetju spremembe Protokola o zmanjševanju zakisljevanja, evtrofikacije in prizemnega ozona iz leta 1999 h Konvenciji iz leta 1979 o onesnaževanju zraka na velike razdalje preko meja

COM(2013) 917 final.

Strokovna skupina za kmetijstvo, razvoj podeželja in okolje, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela dne 19. junija 2014.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 500. plenarnem zasedanju 9. in 10. julija 2014 (seja z dne 10. julija 2014) z 82 glasovi za, 1 glasom proti in brez vzdržanih glasov.

1. **Sklepi in priporočila**

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) odločno poudarja, da je treba zagotoviti zdravo okolje z visoko kakovostjo čistega zraka, ki je temeljni predpogoj za kakovostne življenjske in delovne pogoje vseh evropskih državljanov, ter obžaluje, da takšen bistven element za Evropo nima več potrebne teže med prednostnimi nalogami na evropskem in nacionalnem političnem dnevnem redu.

1.2 EESO poziva novo sestavo Parlamenta, Komisije in Sveta, naj ohranitev zdravega in čistega ozračja uvrstijo med najpomembnejše politične prednostne naloge prihodnjega delovanja evropskih institucij, pri tem pa polno vključijo socialne akterje in organizirano civilno družbo.

1.3 EESO meni, da je onesnaženost zraka ena največjih nevarnosti za zdravje ljudi in za okolje, saj ima resne negativne posledice, ki se kažejo v težavah z dihali, primerih prezgodnje smrti, evtrofikaciji in uničevanju ekosistemov, zato pozdravlja pobudo Komisije za oblikovanje novega programa „Čist zrak“ in za zmanjšanje skrajšanja pričakovane življenjske dobe v EU z 8,5 meseca leta 2005 na 4,1 mesec leta 2030, kar bo pomenilo dodatnih 180 milijonov let življenja in vrnjenih 200 000 km^2 za biotsko raznovrstnost.

1.3.1 EESO izraža prepričanje, da je za spodbuditev prehoda na bolj trajnostno gospodarstvo v Evropi treba uvesti cilje do leta 2030 z bolj zanesljivo srednje- do dolgoročno perspektivo, ki jo potrebujejo podjetja in vlagatelji.

1.4 EESO meni, da je treba pospešiti uporabo mejnih vrednosti Euro 6 za emisije NOx iz lahkih vozil z dizelskim motorjem, ki se merijo na podlagi „emisij pri dejanski vožnji“, kot tudi zamenjavo dvotaktnih motorjev, saj dvomi, da bo izvajanje takšnih ukrepov lahko prineslo želene rezultate že od leta 2020 naprej.

1.5 EESO podpira končni cilj Komisije, predlagan v programu „Čist zrak“, pa tudi v energetskem in podnebnem okviru 2020–2030, da se določi mejna vrednost za emisije za leto 2030 pri 70 % zmanjšanja vrzeli med sedanjo referenčno zakonodajo in največjim tehnično izvedljivim zmanjšanjem emisij.

1.6 Pri doseganju tega cilja, ki ga morajo izvrševati in izvajati vse zainteresirane strani, je po mnenju EESO treba sprejeti odločne ukrepe, ki bodo vključevali:

— uvedbo zahtev za znižanje emisij metana leta 2020 in živega srebra v letih 2020, 2025 in 2030;

— strožje zgornje meje emisij za srednje kurilne naprave;

— zavrnitev neobveznih odstopanj iz direktive o industrijskih emisijah, če lahko pomenijo konkretno nevarnost za zdravje;

— posebne ukrepe za zmanjšanje emisij amoniaka in metana v kmetijskem sektorju;

— odločnejše ukrepe v zvezi z emisijami iz prometa, vključno s sistemi za merjenje „v resničnem življenju“ in izvajanjem s tem povezanih preizkusov leta 2014, ob uvedbi standarda Euro 6;

— odločno izvajanje standardov Mednarodne pomorske organizacije v zvezi z NO_x in SO_2 za ladje do leta 2016, kakor je bilo dogovorjeno leta 2008, na vseh evropskih morskih območjih kot območjih nadzora nad emisijami;

— ukrepe za sprejetje strožjih standardov za delce PM za nove gospodinjske aparate;

— zasnovo in načrtovanje strojev in naprav, ki so okolju prijazni;

— polno spoštovanje življenjskega kroga proizvodov;

— srednje- in dolgoročno načrtovanje in preprečevanje podvajanja ukrepov;

— podporo izobraževanju in usposabljanju potrošnikov, zaposlenih in mladih o ohranjanju in razvoju zdravih delovnih, prostočasnih in bivalnih pogojev;

— spodbujanje raziskav in naložb, kar zadeva inovativne tržne aplikacije (najboljše razpoložljive tehnologije), trajnostno rast ter zdrava in trajna delovna mesta;

— mednarodno razsežnost ukrepov na področju okoljske trajnosti;

— zagotavljanje skladnosti med to novo strategijo ter drugimi politikami in cilji EU.

1.7 EESO se v celoti strinja, da je treba v zakonodajo EU vključiti spremembe protokola h Konvenciji o onesnaževanju zraka na velike razdalje preko meja iz leta 1979.

1.8 Čeprav se dolgoročni kakovostni cilji iz predlagane nove direktive o nacionalnih zgornjih mejah emisij (NERC) ne obravnavajo, EESO izraža obžalovanje, da cilji za leto 2025 niso zavezujoči, saj bi se s tem zagotovilo njihovo polno izvajanje.

1.9 EESO poudarja, da je zaradi visoke ravni akumulirane onesnaženosti ter posebnih regionalnih meteoroloških razmer med ukrepe regionalne politike treba vključiti ohranitev zdravega in čistega ozračja, saj je prepričan, da je upravljanje kakovosti zraka lahko učinkovito samo, če temelji na politikah EU za znižanje emisij.

1.10 Nacionalne vlade in lokalni organi si morajo stalno prizadevati za načrtovanje konkretnih ukrepov, usmerjenih v zmanjševanje škodljivih emisij, in sicer prek priprave podrobnih načrtov za kakovost zraka (regionalni načrti ukrepov za kakovost zraka) z močnim poudarkom na različnih sektorjih: proizvodnji, kmetijstvu, storitvenem sektorju, zasebnem sektorju ter sektorju proizvodnje in distribucije energije. Komisija mora dati jasno sporočilo o njihovem dejanskem izvajanju ter pri tem čim prej in odločno ukrepati proti državam članicam, ki ne izpolnjujejo obveznosti. Vendar EESO priznava, da so številne države članice že storile korak v pravo smer.

1.11 Treba je pripraviti ukrepe za vključitev poklicnih združenj, organizirane civilne družbe, nevladnih organizacij, storitvenega sektorja, izobraževalnih središč na vseh ravneh ter raziskovalnih središč, da se doseže cilj vse bolj čistega zraka, ki je nujen za dobrobit državljanov in ekosistema.

1.12 EESO poudarja, da je treba znova oživiti trajnostni razvoj evropskega gospodarstva, ki daje prednost kakovosti življenja, dela in zdravja svojih državljanov ter varstvu okolja v tesni povezavi z vsemi drugimi političnimi prednostnimi nalogami strategije Evropa 2020 in ki je v celoti vključen v globalno strategijo prehoda na uravnoteženje našega planeta, ki temelji na kakovostni gospodarski rasti, ki prispeva k izkoreninjenju revščine in socialne nepravičnosti ter sočasno ohranja naravne vire za prihodnje generacije.

2. **Uvod**

2.1 Onesnaženost zraka pomeni resno nevarnost za zdravje ljudi in za okolje: težave z dihali, primeri prezgodnje smrti, evtrofikacija in uničevanje ekosistemov zaradi odlaganja dušika in kislih snovi so le nekatere posledice te težave, ki je hkrati lokalna in čezmejna.

2.2 V zadnjih desetletjih so politike EU in mednarodne skupnosti že bile uspešne, saj so se zmanjšali nekateri problemi, povezani z onesnaženostjo zraka. Emisije žveplovega dioksida, ki je vzrok za pojav kislega dežja, so se na primer zmanjšale za več kot 80 %.

2.3 Kljub temu napredku je EU še daleč od svojega dolgoročnega cilja, tj. izboljšanja kakovosti zraka, da bi odpravili nevarnost znatne škode za zdravje ljudi in okolje, drobni delci in ozon v troposferi pa še naprej povzročajo resne težave, zaradi katerih po ocenah Komisije ([1]) na leto umre 406 000 ljudi.

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

2.4 Zlasti drobni delci in ozon še naprej pomenijo resno tveganje za zdravje: varne mejne vrednosti za te snovi so redno presežene.

2.5 Komisija ocenjuje, da zunanji učinki na zdravje, ki so posledica onesnaženosti zraka, znašajo od 330 do 940 milijard EUR letno, medtem ko bi predlagani cilji za obdobje do 2030 ustvarili koristi v višini med 44 in 140 milijardami EUR.

2.6 Po ocenah Komisije je onesnaženost zraka v EU leta 2010 povzročila več sto tisoč primerov prezgodnje smrti, poleg tega pa sta bili skoraj dve tretjini ozemlja EU izpostavljeni škodljivi kontaminaciji. Vse to je posledica emisij.

2.7 Kar zadeva zdravje evropskih državljanov, naj bi stroški za bivanje v bolnišnici znašali več kot 4 milijarde EUR letno, izgubljeni delovni dnevi pa vsako leto stali 100 milijonov EUR.

2.8 Na mednarodni ravni so se ZDA decembra 2012 odločile za revizijo letnih standardov za kakovost zraka, pri čemer so za drobne prašne delce določile mejno vrednost 12 mikrogramov na kubični meter, kar je veliko pod mejno vrednostjo veljavnega standarda EU, ki je 25 mikrogramov na kubični meter; kitajska vlada pa se je odločila za naložbe v nadzor kakovosti zraka v višini 160 milijard EUR v naslednjih petih letih, in sicer zgolj na območju Pekinga. EU torej zaostaja za sprejetimi mednarodnimi ukrepi.

3. **Splošne ugotovitve**

3.1 EESO se strinja s splošnimi cilji znatnega izboljšanja kakovosti zraka prek prehoda na gospodarstvo z nizkimi emisijami ogljika, z vidika varovanja zdravja in varstva okolja, kakor so določeni v strategiji o onesnaževanju zraka iz leta 2005 in kakor jih je revidirala Komisija v okviru programa Čist zrak za Evropo.

3.2 Od vsega začetka so cilji glede zniževanja emisij za posamezne države članice določeni na podlagi upoštevanja stroškovne učinkovitosti, saj se okoljski pogoji razlikujejo. Zahtevana znižanja emisij se v skladu z načelom „različen pristop namesto enotnih vrednosti“ po državah razlikujejo.

3.2.1 Ob upoštevanju negativnih učinkov onesnaženosti zraka na zdravje, kakovost življenja in ekosisteme EESO izraža zaskrbljenost, ker kakovost zraka nima več potrebne teže na evropskem in nacionalnem političnem dnevnem redu, ter meni, da je za spodbuditev prehoda na bolj trajnostno gospodarstvo v Evropi treba določiti cilj za leto 2030 s srednjeročno in dolgoročno perspektivo, ki jo potrebujejo podjetja in vlagatelji.

3.3 **Namen revizije strategije** o onesnaženosti zraka je odpraviti sedanje kršitve obstoječih standardov kakovosti zraka, da se doseže popolna skladnost najpozneje do leta 2020 ter tako znižajo emisije NO_x iz lahkih vozil z dizelskim motorjem z uporabo standarda Euro 6, ki se meri na podlagi „dejanskih emisij pri vožnji“. EESO izraža dvom, da imajo lahko takšni ukrepi želene učinke že od leta 2020, saj bo obveznost začela veljati šele leta 2017, obstoječega voznega parka pa morda ne bo mogoče obnoviti do leta 2020.

3.4 Takšna strategija poleg tega temelji na ukrepih na lokalni in regionalni ravni, z vsemi omejitvami, povezanimi s takšnimi ukrepi: do zdaj je bila učinkovitost ukrepov na regionalni ravni omejena, zlasti zaradi visoke ravni akumulirane onesnaženosti ter posebnih regionalnih meteoroloških razmer. EESO izraža prepričanje, da je upravljanje kakovosti zraka na teh ravneh lahko učinkovito samo, če temelji na politikah EU za znižanje emisij pri viru.

3.5 EESO kljub temu meni, da mora Komisija upoštevati številne enako pomembne in ustrezne dejavnike:

— oceno stroškovne učinkovitosti predlaganih ukrepov;

— konkurenčnost in trajnostne inovacije;

— mednarodno razsežnost okoljske trajnosti;

— zmanjšanje upravnih bremen in poenostavitev postopkov;

— doslednost in usklajenost različnih vključenih politik EU;

— podporo EU in držav članic pri izobraževanju in usposabljanju na tem področju;

— usmeritev prizadevanj EU in držav članic na področju raziskav in inovacij za uporabo najboljših tržnih tehnologij;

— odločno uporabo novih standardov kakovosti v vseh zadevnih sektorjih.

3.5.1 EESO meni, da je treba na evropski ravni in ravni držav članic med politične prednostne naloge vključiti raziskave in inovacije ter usposabljanje in izobraževanje, ki morajo privesti do ponovnega zagona rasti in trajnostnega zaposlovanja ter bolj kakovostne ponovne oživitve industrije evropskega gospodarstva, zlasti kar zadeva mala in srednja podjetja in novo ustanovljena podjetja, in sicer v okviru sedanjih omejitev evropskega proračuna.

3.6 Poleg tega EESO meni, da je treba zagotoviti **skladnost med to novo revidirano strategijo in drugimi politikami Unije**. Tako je na primer mogoče opaziti, da se kljub emisijam delcev PM 2,5 pri kurjenju lesa za ogrevanje stanovanj spodbuja uporaba lesa kot alternativnega vira energije, čeprav bi to zahtevalo razvrščanje opreme glede na njeno emisijsko vrednost in ocenjevanje njene učinkovitosti.

3.7 EESO meni, da bi bilo v mednarodnem sporazumu o podnebju do leta 2015 v vsakem primeru treba upoštevati vrsto enako pomembnih in ustreznih dejavnikov.

3.8 EESO poudarja pomen **spodbujanja javno-zasebnih partnerstev** na evropski ravni, kot je **pobuda** skupnega podjetja **Čisto nebo 2 2014–2020**, katere namen je znižati emisije iz zračnega prometa ter prispevati k raziskovalnim dejavnostim v skladu z Uredbo Sveta (ES) 71/2008 in okvirnim programom Obzorje 2020.

4. **Posebne ugotovitve (I)**

4.1 *Konvencija iz leta 1979 o onesnaževanju zraka na velike razdalje preko meja*

4.1.1 Konvencija o onesnaževanju zraka na velike razdalje preko meja iz leta 1979, sprejeta pod okriljem Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UNECE), je skupaj z osmimi protokoli, vključno s protokolom iz leta 1999, glavni mednarodni pravni okvir za sodelovanje in ukrepe za omejitev in postopno zmanjšanje onesnaževanja zraka.

4.1.2 EESO se strinja s prenosom sprememb protokola v zakonodajo EU.

4.2 *Predlog revidirane direktive o nacionalnih zgornjih mejah emisij (NERC)*

4.2.1 Predlog direktive določa za vsako državo članico nacionalne zaveze za znižanje emisij za leta 2020, 2025 in 2030, kar je izraženo kot odstotek znižanja letnih emisij žveplovega dioksida (SO_2), dušikovega oksida (NO_x), amoniaka (NH_3), hlapnih organskih spojin (HOS), nemetanskih hlapnih organskih spojin (NMHOS), drobnih delcev (PM 2,5) in metana (CH_4) glede na celotne emisije vsake od teh snovi, izmerjene v vsaki državi članici leta 2005.

4.2.2 V EU je bil v zadnjih 20 letih dosežen znaten napredek na področju kakovosti zraka in antropogenih emisij v ozračje, ki je posledica politik in strategij o onesnaževanju zraka, ki so jih sprejele Unija in njene države članice z dolgoročnim ciljem, da se dosežejo ravni kakovosti zraka, ki v skladu s sedmim akcijskim programom za okolje nimajo negativnih posledic ali ne pomenijo znatnih tveganj za zdravje ljudi in okolje ([2]).

4.2.3 To se zdi očitno, čeprav je nedvomno prišlo do upočasnitve napredka na področju kakovosti zraka in čeprav so zdaj predlagani cilji dejansko manj ambiciozni od ravni, ki bi jih države članice dosegle s polnim izpolnjevanjem zahtev iz obstoječih predpisov EU.

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

4.2.4 Medtem ko so predlagani dolgoročni kakovostni cilji dejansko nesporni, pa EESO izraža obžalovanje, ker cilji za leto 2025 zaradi ugotovljenih težav pri izpolnjevanju veljavnih standardov niso zavezujoči.

4.2.5 EESO meni, da so potrebne okrepljene platforme za posebne in interaktivne dialoge, **da se ovrednotijo določbe iz predloga direktive**.

4.3 *Predlog direktive o emisijah iz srednjih kurilnih naprav*

4.3.1 EESO meni, da je treba nadzor emisij onesnaževal zraka iz kurilnih naprav z nazivno vhodno toplotno močjo med 1 MW in 50 MW, ki se uporabljajo za široko paleto naprav, **razširiti s pomočjo poenostavljenih in poceni postopkov,** da se podpre in spodbudi razvoj malih in srednjih podjetij in novoustanovljenih podjetij kot tudi infrastruktur manjšega obsega po celotnem ozemlju.

5. **Posebne ugotovitve (II)**

5.1 Onesnaževala zraka se lahko sproščajo iz različnih virov in se prenašajo tudi na velike razdalje.

5.2 Za polno izvajanje programa Čist zrak za Evropo morajo regije po posvetovanju s socialnimi partnerji in organizirano civilno družbo pripraviti in sprejeti **načrte ukrepov za kakovost zraka**, v katerih morajo upoštevati zlasti:

— cestni, pomorski in zračni promet in mobilnost;

— proizvodnjo in porabo energije;

— proizvodni sistem;

— storitveni sektor;

— kmetijstvo, živinorejo in gozdarstvo;

— zasebni sektor.

5.3 Sveženj o čistem zraku, ki ga je objavila Komisija, povzema in krepi do zdaj oblikovane politike, da se nadaljuje boj proti onesnaževanju zraka, ki je v nasprotju s političnim dnevnim redom.

5.3.1 EESO meni, da je ključnega pomena, da se v ta proces skupaj z nacionalno ravnjo vključijo regionalne in lokalne oblasti, ob posvetovanju s socialnimi akterji in organizirano civilno družbo.

5.4 *Predlogi načrtov za prenos svežnja o čistem zraku na lokalno in regionalno raven*

5.4.1 Prenos svežnja o čistem zraku v nacionalno zakonodajo mora vključevati potrebne sinergije z različnimi načrti za naslednja področja:

— **odpadki**, energetska predelava, zmanjšanje ustvarjanja odpadkov na prebivalca, pridobivanje surovin;

— **prevoz in mobilnost**, razvoj javnega prevoza, kolesarske poti, spodbujanje mobilnosti in nizkih emisij CO_2, povezovanje načinov prevoza, ladijskega in zračnega prevoza;

— **upravljanje zemljišč in načrtovanje mest**, raba tal, razvoj novih modelov naseljevanja, prenova stavb;

— **kmetijstvo in živinoreja**, energija iz lesa (uporaba lokalnih virov), biomasa in bioplin, znižanje emisij amoniaka, ponori ogljika;

— **industrija**, tehnološki razvoj z manjšim okoljskim vplivom, inovacije in certifikacija kakovosti (ISO 14 000 in EMAS), upoštevanje okoljsko primerne zasnove, okoljski znaki kakovosti izdelkov, sistemi upravljanja z energijo in skladnost s predpisi o porabi pri elektromotorjih.

5.4.2 **Pri takšnem prenosu na lokalno in regionalno raven** je treba upoštevati tudi najnujnejše ukrepe, povezane z lokalnimi gospodarskimi in proizvodnimi razmerami, ter določiti pravila glede kurjenja biomase kot tudi zahteve in spodbude za obnovo voznega parka.

5.5 **Ukrepi za dodatno omejitev emisij SO_2 (žveplovega dioksida)** so potrebni zlasti v regijah z znatnim sežiganjem v industriji in kjer so obrati za proizvodnjo energije in predelavo goriva.

5.6 *Ukrepi v kmetijstvu*

5.6.1 **V celotni EU, zlasti v regijah s pretežno kmetijskimi območji,** je treba uvesti ukrepe za znižanje emisij NH_3 (amoniaka), N_2O (dušikovega oksida), CH_4 (metana) in HOS (hlapnih organskih spojin) po zgledu nekaterih držav članic. Uporaba dušikovih gnojil in gnojevke je glavni vir (98 %) emisij NH_3, saj se v reakciji z SO_2 in NO_2 tvorijo amonijeve soli, ki so glavna sestavina delcev.

5.6.2 Izjemno pomembno je naslednje: polno spoštovanje direktive o nitratih (Direktiva Sveta 91/676/EGS); zahteva po pokritju bazenov z gnojevko; oblikovanje sistemov reciklaže prek anaerobne fermentacije za proizvodnjo pregnitega blata, ki ima podobne značilnosti kot sintetična gnojila; pravilno ravnanje z gnojem in pravilen raztros gnojnice, ki škoduje zdravju. Ti ukrepi pa morajo v enaki meri upoštevati gospodarske, družbene in okoljske interese. Zmanjševanje emisij v kmetijstvu je zelo kompleksno vprašanje in potrebujemo več naložb v raziskave in razvoj.

5.6.3 Uporabljati je treba metode kmetovanja z nizkimi emisijami delcev.

5.6.4 EESO poudarja, da za ta sektor obstaja že niz predpisov, ki pa se vsi še ne izvajajo v celoti, zato ponavlja svoje stališče, da je Komisija zamudila priložnost za oblikovanje konsolidiranega okvira za nadzor emisij. Govedo je še vedno zunaj področja uporabe tega sporočila, čeprav sicer obstajajo predpisi, ki se nanašajo na govedo, ki je glavni vir emisij amoniaka.

5.7 *Ukrepi v mestnih središčih*

5.7.1 **V somestjih in na območjih z veliko prometa** je treba posebno pozornost nameniti emisijam PM 2,5 in PM 10 (drobni prašni delci premera do 10 mikrometrov) ter CO in CO_2 (ogljikov oksid in ogljikov dioksid) kot tudi znižanju NO_x. Filtri za delce v dizelskih motorjih (filtri zaprtega kroga) – kot tudi poskusni filtri v bencinskih motorjih – lahko dosežejo več kot 90-odstotno učinkovitost pri zniževanju emisij.

5.7.2 V šolskih in poslovnih stavbah, ki se nahajajo ob cestah z visokim prometom, je treba izolirati neprozorne in prozorne vertikalne stene, da se omeji onesnaževanje s hlapnimi organskimi spojinami in drobnimi delci (PM10 in PM2,5) ([3]).

5.8 *Ukrepi na področju prometa na lokalni, regionalni, nacionalni in evropski ravni*

5.8.1 V gospodarskih in potniških vozilih je treba prek omejitev v prometu in s spodbudami predvideti zamenjavo vozil Euro 3 z vozili Euro 5 in 6. Na enak način je treba zamenjati dvotaktne motorje (motorna kolesa, kolesa z motorjem, motorne žage in vrtne kosilnice) Euro 1. Zato bi bilo treba na lokalni, regionalni in nacionalni ravni sprejeti naslednje ukrepe:

5.8.1.1 Čim prej – še pred koncem leta 2017 – je treba na nacionalni ravni in na ravni EU sprejeti ustrezne metode za merjenje emisij NO_x iz lahkih vozil z dizelskim motorjem, saj imajo škodljive učinke na kakovost zraka v mestih.

5.8.1.2 Na nacionalni in regionalni ravni je treba spodbujati uporabo metana in utekočinjenega naftnega plina (UNP), vodika, utekočinjenega zemeljskega plina, etanola in drugih naprednih biogoriv. Pospešiti je treba razvoj električne mobilnosti in infrastrukture za polnjenje. Omogočiti je treba določitev emisijskega razreda prevoznih sredstev prek elektronske naprave, nameščene na krovu.

5.8.1.3 Na nacionalni in regionalni ravni je treba spodbuditi uporabo metana prek finančne podpore podjetjem in občinam, da se oblikujejo in/ali nadalje razvijejo obstoječa omrežja.

([3]) Glej standard UNI EN 15242:2008 *Prezračevanje stavb – metode za izračun za določitev pretoka zraka v stavbah, vključno z infiltracijo.*

5.8.1.4 Prek večletnih projektov EU, ki se sofinancirajo na nacionalni in lokalni ravni, je treba financirati naložbe v lokalni javni prevoz. Avtobusi morajo imeti naslednje značilnosti:

— biti morajo ekološki in se napajati z alternativnimi gorivi;

— imeti morajo dvomodalni hibridni pogon;

— biti morajo električni (popolnoma električni z baterijo na krovu) in se napajati prek električne vtičnice ali indukcije (Faraday).

5.8.1.5 Izkoristiti je treba interaktivne možnosti med fiksnimi strukturami, informativnimi tehnologijami ter načini prevoza. Zlasti je treba podpirati uporabo materialov, ki vsebujejo kot fotokatalitsko snov nanopigmente titanovega dioksida (TiO_2), ki ob stiku s sončnimi žarki razcepijo molekule onesnaževal in jih pretvorijo v snovi, neškodljive za okolje (ceste, protihrupne ograje, mavčna in druga gradbena dela). V zvezi s tem so zanimiva avtocestna križišča s patentom *i.active COAT – Italcementi,* ki zmanjšujejo onesnaženost zraka in vsebujejo odsevne materiale z močno svetlobo.

V Bruslju, 10. julija 2014.

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Henri MALOSSE