

III

(Akty przygotowawcze)

KOMITET REGIONÓW

108. SESJA PLENARNA W DNIU 6–8 PAŹDZIERNIKA 2014 R.

Opinia Komitetu Regionów – Pakiet środków „Czyste powietrze dla Europy”

(2014/C 415/06)

Sprawozdawca	Cor LAMERS (NL/EPL), burmistrz Schiedam
Dokumenty źródłowe	Komunikat Komisji „Program »Czyste powietrze dla Europy» COM(2013) 918 final Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza ze średnich obiektów energetycznego spalania COM(2013) 919 final – 2013/0442 (COD) Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczenia atmosferycznego oraz zmiany dyrektywy 2003/35/WE COM(2013) 920 final – 2013/0443 (COD)

I. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

A. Uwagi ogólne

1. Zapoznał się z propozycjami Komisji Europejskiej w sprawie nowego pakietu środków polityki na rzecz czystego powietrza dla Europy i zasadniczo je popiera, ogólnie pozytywnie odnosząc się do jej podejścia do źródeł zanieczyszczenia (lepsze wdrożenie cyklu testowego dla samochodów osobowych Euro 6, krajowe zobowiązania w zakresie redukcji emisji od roku 2020 oraz na rok 2030, regulacja emisji ze średnich obiektów energetycznego spalania itd.).
2. Stwierdza, że zanieczyszczenie powietrza jest zjawiskiem transgranicznym, którym należy się zająć na szczeblu europejskim, a tym samym także konstataje, iż inicjatywy i nowe prawodawstwo proponowane przez Komisję Europejską są zgodne z zasadami pomocniczości i proporcjonalności.
3. Dostrzega, że zanieczyszczenie powietrza stanowi poważny problem, jak to stwierdza sama Komisja Europejska: „Zanieczyszczenie powietrza jest najważniejszą związaną ze środowiskiem przyczyną przedwczesnych zgonów w UE, odpowiada za dziesięciokrotnie większą liczbę ofiar niż wypadki drogowe” i wiąże się z chorobami układu oddechowego i układu krążenia, udarami mózgu i nowotworami. Zanieczyszczenie powietrza najczęściej występuje na obszarach miejskich, gdzie wysoka jest też gęstość zaludnienia, jak również na obszarach, gdzie wpływ emisji może ze względu na szczególne cechy geograficzne, takie jak wąskie trasy tranzytowe lub niektóre doliny (rzeczne), w połączeniu z konkretnymi panującymi tam warunkami pogodowymi, prowadzić do wysokiego stężenia substancji zanieczyszczających powietrze. Zdrowie publiczne i środowisko powinny pozostać głównymi punktami wyjścia dla europejskiej polityki dotyczącej powietrza.

4. Stwierdza, że jakość powietrza w Europie (także) w ostatnich latach ulegała stopniowej poprawie, jednak proces ten postępuje nie dość szybko. Znaczej liczbie państw członkowskich nie udaje się terminowo spełnić wymogów dyrektywy dotyczącej jakości powietrza, a wobec 17 państw członkowskich prowadzone jest postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom.

5. Pozytywnie ocenia ambitne cele przyjęte przez Komisję w dłuższej perspektywie, jednak stwierdza na podstawie proponowanej polityki w zakresie emisji, że musi jeszcze upłynąć czas mniej więcej dwóch pokoleń, zanim obywatel europejski będzie mógł oddychać naprawdę czystym i zdrowym powietrzem. Jest to poważny powód do zaniepokojenia.

6. Wskazuje na transgraniczny charakter zanieczyszczenia powietrza i uważa, że rozwiązanie problemu wymaga podejścia wielopoziomowego, w którym każdy poziom sprawowania rządów (europejski, krajowy, regionalny i lokalny) ponosi swoją odpowiedzialność. Wymaga to kompleksowego podejścia, które uwzględni odpowiedzialność zanieczyszczającego, kompetencje prawne i sprawiedliwy podział kosztów. Wszystkie poziomy sprawowania rządów przedsięwzięły w ostatnich latach szereg środków, aby przyczynić się do poprawy jakości lokalnego powietrza, i nadal prowadzą takie działania, niemniej potrzebują one odpowiedniego wsparcia finansowego oraz skutecznych instrumentów politycznych i regulacyjnych, które doprowadzą do zamierzonych wyników (np. normy emisji Euro 6). Środki lokalne i regionalne są ważne, ale mają jedynie ograniczone pozytywne skutki (lokalne) i zwykle wymagają dużych inwestycji. Władze lokalne często mają ograniczony wpływ, zasoby i swobodę polityczną. Europejska polityka dotycząca źródeł zanieczyszczenia i uregulowania krajowe wywierają zazwyczaj znacznie większy pozytywny wpływ na jakość powietrza, a ponadto w większości przypadków są bardziej efektywne pod względem kosztów. Dlatego wymogi w zakresie emisji powinna poprzedzać polityka dotycząca źródeł zanieczyszczenia.

7. Odsyła do swojej opinii rozpoznawczej z 2012 r. w sprawie przeglądu polityki UE dotyczącej powietrza. W dokumencie tym domagano się poprawy możliwości wdrożenia tej polityki, a tym samym apelowano o zintegrowane podejście, ambitną politykę europejską dotyczącą źródeł zanieczyszczenia oraz powiązanie unijnej polityki w zakresie emisji z polityką UE w zakresie emisji, zarówno pod względem celów, jak i ram czasowych.

8. Zwraca też uwagę na istotne założenia 7. programu działań w zakresie środowiska i towarzyszącej mu opinii Komitetu Regionów w sprawie lepszej integracji, lepszego wdrażania i lepszej współpracy między różnymi poziomami rządów w zakresie polityki ochrony środowiska oraz uwzględnia te założenia w niniejszej opinii.

9. Stwierdza, że propozycje Komisji stanowią konkretny postępek w zakresie polityki dotyczącej źródeł zanieczyszczenia, jednak ze względu na proponowane terminy zbyt długo będzie trzeba czekać na pozytywne efekty tej polityki. Proponowana polityka nie pomaga państwom członkowskim ani władzom lokalnym i regionalnym spełnić terminowo norm określonych w dyrektywie w sprawie jakości powietrza. Dlatego też Komitet dochodzi do wniosku, że w dalszym ciągu istnieje poważny rozdźwięk między europejską polityką w zakresie emisji a polityką w dziedzinie emisji. Problem ten wymaga rozwiązania.

B. Komunikat

B.1 Rozdźwięk między europejską polityką w zakresie emisji a polityką w dziedzinie emisji

10. Komitet popiera ambitne cele Komisji Europejskiej, dążącej w długim okresie do osiągnięcia sytuacji, w której jakość powietrza nie miałaby już (negatywnych) skutków dla zdrowia ludzi i dla ekosystemów. Komisja słusznie odwołuje się przy tym do rygorystycznych wartości stężeń zalecanych przez Światową Organizację Zdrowia (WHO), jednak nie podaje żadnych konkretnych terminów ich urzeczywistnienia.

11. Komisja Europejska stwierdza, że przepisy dyrektywy w sprawie jakości powietrza są niedostatecznie przestrzegane. W większości państw członkowskich normy nie zostały (terminowo) spełnione; wobec 17 państw członkowskich prowadzone jest postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom. Dlatego Komisja nie będzie zmieniać dyrektywy w krótkim okresie. Pragnie zapewnić jej lepsze wdrożenie, tak aby obecne normy zostały spełnione najpóźniej do 2020 r. Formalnie nic się jednak nie zmienia: nie ma mowy o tym, by odroczyć (prawny) obowiązek terminowego osiągnięcia obowiązujących wartości progowych.

12. Jest faktem, że największych postępów należy dokonywać za pomocą europejskiej polityki dotyczącej źródeł zanieczyszczenia. W ostatnich latach strategia ta w niewystarczającym stopniu przynosiła oczekiwane rezultaty. Na przykład okazuje się, że poziom emisji kilku kategorii pojazdów w praktyce przekracza obowiązujące dla tych kategorii wymogi europejskie; odnosi się to również do rzeczywistych emisji z najnowszej kategorii samochodów osobowych Euro 6. Powoduje to poważne problemy zwłaszcza na obszarach miejskich oraz wzdłuż tras tranzytowych. Komitet wskazuje również, iż przepisy polityczne bądź prawodawstwo UE często były za mało ambitne.

13. Komitet zasadniczo popiera propozycje Komisji Europejskiej dotyczące polityki w zakresie źródeł zanieczyszczenia (lepsze wdrożenie cyklu testowego dla samochodów osobowych Euro 6, redukcja krajowych pułapów emisji, uregulowanie emisji ze średnich obiektów energetycznego spalania itd.). KR podkreśla, że badanie typu ciężkich pojazdów użytkowych powinno się odbywać w warunkach realnego ruchu drogowego, a poziom emisji powinien być mierzony w pojeździe, przy czym pułapy emisji nie mogą być przekraczane w żadnym cyklu pracy. Zgadza się zarazem, że istniejące i planowane środki dotyczące źródeł zanieczyszczenia (takie jak dyrektywa w sprawie ekoprojektu, środki w zakresie rolnictwa, dyrektywa w sprawie emisji przemysłowych oraz dyrektywa w sprawie maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach, w tym żeglugi śródlądowej) mogą istotnie przyczynić się do osiągnięcia wymaganych poziomów redukcji emisji. Ważne jest, aby również w nadchodzących latach kierowano się tymi niezbędnymi ambicjami i dawano im konkretny wyraz w dokumentach referencyjnych dotyczących najlepszych dostępnych technik (BREF).

14. Cele i harmonogram proponowanej polityki europejskiej dotyczącej źródeł zanieczyszczenia nie pokrywają się jednak ze zobowiązaniami wynikającymi z dyrektywy w sprawie jakości powietrza. Pozytywne skutki tej polityki nie będą widoczne odpowiednio wcześniej. W opinii z 2012 r. Komitet Regionów opowiedział się za powiązaniem europejskiej polityki w zakresie emisji z europejską polityką w zakresie emisji. Komisja podejmuje decyzję, by dokonać przeglądu dyrektywy w sprawie jakości powietrza dopiero po pełnym wdrożeniu polityki dotyczącej źródeł zanieczyszczenia. Zważywszy na ramy czasowe można jednak się spodziewać, że polityka dotycząca źródeł zanieczyszczenia stopniowo przyniesie pozytywne skutki dopiero między rokiem 2020 a 2030. Oznaczałoby to, że bardzo ambitne zamierzenia Komisji zostaną zrealizowane najwcześniej w latach 2030–2050.

15. Odnotowuje, że Komisja Europejska wszczęła postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko 17 państwom członkowskim, mimo że ustalone terminy w niewystarczającym stopniu uwzględniają czas potrzebny, aby polityka dotycząca źródeł zanieczyszczeń przyniosła efekty. Komitet wzywa Komisję, aby wykazywała szczególną staranność w prowadzeniu tego rodzaju postępowań, wybierając bardziej konstruktywne podejście wynikające z realistycznych terminów.

16. Komitet proponuje rozwiązanie polegające na tym, że państwom członkowskim pod pewnymi warunkami proponowano by dłuższy okres naprawczy, który uwzględniałby terminy, w jakich oczekiwane są rezultaty proponowanej przez Komisję polityki dotyczącej źródeł zanieczyszczenia. Wspomniane warunki obejmowałyby opracowanie programu naprawczego przewidującego środki, które powinny ostatecznie prowadzić do osiągnięcia wartości progowych emisji.

17. Podkreśla, że wniosek nie zwalnia państw członkowskich z obowiązku podjęcia działań. Komisja mogłaby bowiem, mając na uwadze zasadę równości wobec prawa, postawić warunki, które wiązałyby się z warunkami, jakie ona sama stosuje (i stosowała) w związku z przyznawaniem odstępstw⁽¹⁾. Powinno to zagwarantować, że odpowiednie państwa członkowskie wdrożą wystarczającą politykę i środki, aby ostatecznie w rozsądnym terminie spełnić wymogi dotyczące stężenia, określone w dyrektywie w sprawie jakości powietrza.

18. Przedstawione powyżej alternatywne rozwiązanie różni się od okresu przejściowego związanego z odstępstwem, jaki aktualnie przyjmuje Komisja Europejska. Bierze się tu bowiem pod uwagę również harmonogram realizacji proponowanej przez Komisję europejskiej polityki dotyczącej źródeł zanieczyszczenia.

19. Komitet zauważa, że lokalne zanieczyszczenie powietrza powodowane jest przez kombinację źródeł międzynarodowych, krajowych, regionalnych i lokalnych oraz związanych z nimi emisji. Odpowiedzialne są wszystkie poziomy rządów, dlatego Komitet uważa, że programy naprawcze powinny zostać sporządzone przez państwa członkowskie w ścisłej współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi. W przypadku danego państwa członkowskiego plany te mogą np. przewidywać, że silniej ukierunkuje ono swój krajowy system podatkowy na stymulowanie ekologicznego transportu i zniechęcanie do korzystania ze środków transportu powodujących zanieczyszczenie. Władze lokalne i regionalne mogłyby się następnie w te plany włączyć np. poprzez wprowadzenie stref ekologicznych.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 20 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy, art. 22 i 23 oraz załącznik XV.

20. Istotne jest także zachowanie powściągliwości we wszczynaniu postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom, gdyż postępowania te mogą prowadzić do nałożenia kar pieniężnych, tymczasem szereg państw członkowskich posiada (lub przygotowuje) przepisy, które pozwalają przerzucić owe kary na władze samorządowe. W opinii z 2012 r. Komitet Regionów uznał jakiegokolwiek przenoszenie kar pieniężnych na władze samorządowe za niesprawiedliwe. W dziedzinie jakości powietrza istnieje wysoki stopień współzależności kompetencji między różnymi poziomami sprawowania rządów. Jest rzeczą niesprawiedliwą pociągać do odpowiedzialności w tym zakresie tylko jeden szczebel rządów i tylko na niego nakładać kary. Nie da się uzasadnić tego, że odpowiedzialnością obarcza się poziom rządów o najmniejszym wpływie, gdy tymczasem w wielu państwach członkowskich zasadnicze decyzje podejmowane są na szczeblu krajowym.

B.2 Badania naukowe, innowacje, wymiana wiedzy i zasoby

21. Komitet Regionów zaznaczył w opinii z 2012 r., że należy zbadać, czy wolny węgiel (sadza) nie mógłby być wskaźnikiem lepiej odzwierciedlającym aspekty zdrowotne niż PM_{2,5} i PM₁₀. W przedłożonych wnioskach Komisja Europejska nie uwzględniła takiego szczegółowego badania. Komitet Regionów w dalszym ciągu podkreśla, że należy gruntownie zbadać tę kwestię. Komisja Europejska w programie „Czyste powietrze dla Europy” poświęca dużo uwagi sadzy. Komitet z zadowoleniem przyjmuje następujące zobowiązanie: „w odniesieniu do redukcji emisji PM_{2,5} szczególnie nacisk zostanie położony na zmniejszenie emisji sadzy (BC), kolejnego (obok metanu) ważnego zanieczyszczenia krótkotrwałego”.

22. Komitet z zadowoleniem przyjmuje proponowane przez Komisję Europejską całościowe podejście i przypomina o istotnym znaczeniu koordynacji ze strategiami politycznymi w innych pokrewnych dziedzinach, takich jak polityka w zakresie klimatu i energii, polityka gospodarcza i przemysłowa, rolnictwo i transport.

23. Takie integralne podejście znajduje także odzwierciedlenie w funduszach europejskich. Dzięki większej elastyczności i priorytetyzacji w odniesieniu do środków na rzecz jakości powietrza fundusze te zwiększą możliwość skutecznego osiągnięcia celów dotyczących powietrza, a Komisja we właściwy sposób zrealizuje pragnienie zastosowania integralnego podejścia. Komitet zachęca władze lokalne i regionalne do aktywnego starania się o środki z funduszy europejskich.

24. Komitet popiera Komisję Europejską, która kładzie nacisk na innowacje i wymianę wiedzy w dziedzinie jakości powietrza, np. w formie projektów pilotażowych i poprzez rozszerzenie zakresu środków zarządzania jakością powietrza dostępnych na poziomie lokalnym i regionalnym.

25. Zanieczyszczenie powietrza jest powodowane w znacznym stopniu przez zmotoryzowany ruch drogowy. Jak stwierdzono w opinii z 2012 r., jest ważne, aby dalej wspierać badania naukowe i promocję stosowania alternatywnych technologii napędu, takich jak pojazdy hybrydowe typu PHEV, pojazdy elektryczne, pojazdy napędzane wodorem itd. Komitet zwraca w tym kontekście uwagę na zalecenia zawarte w jego opinii w sprawie komunikatu CARS 2020.

26. Jest istotne, aby na tę i na inne inicjatywy dotyczące jakości powietrza przeznaczono w przyszłości wystarczające zasoby finansowe, np. poprzez fundusze strukturalne, programy „Horyzont 2020” i LIFE.

C. Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczenia atmosferycznego

27. Europejska polityka na rzecz redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczenia atmosferycznego to ważne narzędzie zmniejszania zanieczyszczenia powietrza w UE. Zachęca ona do przyjęcia tak bardzo potrzebnego podejścia na rzecz istotnych źródeł zanieczyszczenia, takich jak emisje z rolnictwa i przemysłu.

28. W związku z tym Komitet popiera propozycję Komisji dotyczącą dodatkowych krajowych zobowiązań w zakresie redukcji emisji od roku 2020 oraz na rok 2030. Jest niezwykle ważne, aby zmniejszyć stężenia (tła) na poziomie lokalnym i regionalnym.

29. Komitet uznaje konieczność wyznaczenia nowych celów międzynarodowych na 2020 r. za pośrednictwem zmienionego protokołu z Göteborga, który będzie zachęcać także kraje spoza UE do prowadzenia polityki dotyczącej jakości powietrza. Ta zmiana protokołu z Göteborga nie wymaga jednak od państw członkowskich przyjęcia żadnych dodatkowych środków do 2020 r., zaś dodatkowe cele krajowe w zakresie redukcji są przewidziane dopiero w dłuższej perspektywie.

30. Oznacza to, że tymczasem nie osiągnie się znaczącej redukcji emisji zanieczyszczenia atmosferycznego oraz że do momentu wdrożenia zaostrzonych wymogów krajowych w zakresie emisji władze lokalne i regionalne nie będą dodatkowo wspierane w procesie terminowego spełnienia wymogów dyrektywy w sprawie jakości powietrza dotyczących emisji.

31. Przyjmuje z dużym zadowoleniem postanowienia proponowanego art. 6, zgodnie z którymi krajowe programy kontroli zanieczyszczenia powietrza mają oceniać, do jakiego stopnia krajowe źródła emisji mogą wpływać na jakość powietrza na ich terytoriach i w sąsiednich państwach członkowskich oraz uwzględniać potrzebę redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, aby osiągnąć zgodność z celami dotyczącymi jakości powietrza na swoich terytoriach oraz, w stosownych przypadkach, w sąsiednich państwach członkowskich. KR chce, aby postanowienie to znalazło się w ostatecznej wersji dyrektywy.

32. Komitet apeluje o wystarczająco wysoki poziom ambicji, jeśli chodzi o krajowe zobowiązania w zakresie redukcji na rok 2030. Ocena skutków przeprowadzona przez Komisję Europejską pokazuje, iż można w sposób racjonalny pod względem kosztów zrealizować bardziej ambitne cele niż rozpatrywane obecnie propozycje. Komitet domaga się w związku z tym, aby zobowiązania w zakresie redukcji na 2030 r. zostały utrzymane co najmniej na proponowanym poziomie, i wzywa, w miarę możliwości, do dalszego zwiększenia krajowych zobowiązań. Wymogi dotyczące redukcji powinny być jednak możliwe do przyjęcia pod względem ekonomicznym i dostosowane do możliwości technologicznych.

33. Komitet zaleca, aby określono cele pośrednie na 2025 r., które byłyby wiążące w takim samym stopniu jak cele na lata 2020 i 2030. Dzięki temu istniałby dodatkowy moment kontroli, tak że państwa członkowskie byłyby zobowiązane do terminowego rozpoczęcia redukcji szkodliwych emisji.

34. Komitet popiera proponowane mechanizmy elastyczności, jednak zaznacza, że nie można ich wykorzystywać do tego, by unikać konieczności podjęcia działań w razie niekorzystnych skutków polityki.

D. Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie ograniczania emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza ze średnich obiektów energetycznego spalania

35. Komitet popiera inicjatywę Komisji Europejskiej w sprawie propozycji przepisów dotyczących wymogów w zakresie emisji (SO₂, NO_x i cząstek stałych) dla średnich obiektów energetycznego spalania o mocy wynoszącej 1–50 MW, których liczba w UE wynosi ok. 142 986. Wniosek ten obejmuje brakujące dotychczas przepisy europejskie dla tej kategorii obiektów energetycznego spalania. Wniosek Komisji dotyczy tylko SO₂, NO_x i cząstek stałych. Komitet sugeruje, aby z myślą o przyszłych przepisach Komisja Europejska zbadała, czy określenie wymogów dotyczących poziomu emisji CO byłoby celowe.

36. Ambitne zamierzenia dotyczące średnich obiektów energetycznego spalania mają zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów w związku z krajowymi zobowiązaniami w zakresie redukcji emisji i z dyrektywą w sprawie jakości powietrza. Poza tym Komitet uważa, że istotne znaczenie ma zmiana źródeł energii z paliw kopalnych na – w niektórych przypadkach – biomasę i ustanowienie mechanizmów i systemów niezbędnych do ograniczenia emisji pochodzących ze spalania biomasy. Niezbędne jest w tym względzie zidentyfikowanie najlepszych dostępnych technik. Dla nowych obiektów istnieją dobre wzorce, w ramach których surowe wartości emisji osiągnięto dzięki środkom pierwotnym, jak np. w przypadku kotłów i turbin opalanych gazem ziemnym.

37. Uważa, że w kontekście efektywności kosztowej obniżania poziomu emisji powinno być możliwe uwzględnianie wkładu emisji z małych i średnich obiektów energetycznego spalania w obliczaniu krajowych emisji netto.

38. Oczekuje, że polityka UE w zakresie jakości powietrza zapewni przewidywalność, długoterminowe podejście i naturalną spójność z polityką w zakresie klimatu i energii oraz innymi politykami UE.

39. Jest istotne, aby w załączniku IV jaśniej określić częstotliwość pomiarów, parametry i metody pomiaru przewidziane w dyrektywie. Informacje te są niezbędne do prowadzenia dyskusji na temat wykonalności, a tym samym na temat wymogów dyrektywy dotyczących emisji.

40. Szereg państw członkowskich posiada już ustawodawstwo krajowe w zakresie średnich obiektów energetycznego spalania. W niektórych przypadkach wymogi w zakresie emisji są surowsze od proponowanych wymogów europejskich. W innych przypadkach tak nie jest. Z punktu widzenia środowiska i zdrowia jest ważne, aby w państwach członkowskich, w których wymogi są bardziej rygorystyczne, mogły one zostać utrzymane.

41. Uważa, że w dyrektywie w sprawie ograniczenia emisji ze średnich obiektów energetycznego spalania konieczne trzeba uwzględnić efektywność kosztową, wyznaczając wartości graniczne takich emisji jak cząstki stałe, które to wartości stosowałyby się zarówno do istniejących, jak i do nowych obiektów.

42. Komitet wnosi, aby z myślą o zapewnieniu wykonalności i proporcjonalności zbadano dalsze możliwości większego zróżnicowania. W tym celu można się oprzeć np. na mocy i stosowanym paliwie, zwłaszcza tam, gdzie wartości progowe można osiągnąć tylko dzięki kosztownej technologii „końca rury” i gdzie związane z tym koszty stosunkowo bardziej obciążają mniejsze typy obiektów. W przypadku paliw niekonwencjonalnych (takich jak gazy i ciecze pochodzące z procesów technologicznych, biogaz itp.) należy przeanalizować możliwości większego dostosowania do konkretnej opcji. Ponadto z uwagi na znaczne różnice w stosowanej technologii należałoby zbadać zróżnicowanie pod względem typu urządzenia (np. podział na turbiny gazowe, silniki, kotły i inne). Poprzez restrykcyjnie ujednoczone podejście stwarza się zagrożenie, że dla określonych typów obiektów poprzeczka będzie niekiedy ustawiona zbyt wysoko.

43. Proponowane wymogi dotyczące rejestrowania i monitorowania mogą czasami wiązać się z wysokimi (dodatkowymi) obciążeniami administracyjnymi po stronie organów publicznych i przedsiębiorstw. Kwestię tę należy krytycznie przeanalizować. Konkretny przykład stanowią kotły, w których wysoka częstotliwość pomiaru ma niską wartość dodaną pod względem technicznym, jako że starzenie się i zanieczyszczenia odgrywają w nich mniejszą rolę niż np. w silnikach.

II. ZALECANE POPRAWKI

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczenia atmosferycznego oraz zmiany dyrektywy 2003/35/WE – COM(2013) 920 final, 2013/0443 (COD), art. 4 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Państwa członkowskie co najmniej ograniczają swoje roczne antropogeniczne emisje dwutlenku siarki (SO ₂), tlenków azotu (NO _x), niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO), amoniaku (NH ₃), cząstek stałych (PM _{2,5}) i metanu (CH ₄) zgodnie z krajowymi zobowiązaniami do redukcji emisji mającymi zastosowanie od 2020 i 2030 r., jak określono w załączniku II.	Państwa członkowskie co najmniej ograniczają swoje roczne antropogeniczne emisje dwutlenku siarki (SO ₂), tlenków azotu (NO _x), niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO), amoniaku (NH ₃), cząstek stałych (PM _{2,5}) i metanu (CH ₄) zgodnie z krajowymi zobowiązaniami do redukcji emisji mającymi zastosowanie od 2020, <u>2025</u> i 2030 r., jak określono w załączniku II.

Uzasadnienie

Cele pośrednie na 2025 r. powinny być wiążące w takim samym stopniu jak cele na lata 2020 i 2030. Ta zasada jest bardzo ważna w związku z zachęcaniem państw członkowskich do tego, by w roku 2030 rzeczywiście spełniły krajowe zobowiązania w zakresie redukcji emisji na ten rok. Proponowana poprawka musi znaleźć odzwierciedlenie m.in. w załączniku II, w oparciu o liniową ścieżkę redukcji ustaloną pomiędzy poziomami emisji na 2020 r. a poziomami emisji określonymi w zobowiązaniach do redukcji emisji na rok 2030.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczenia atmosferycznego oraz zmiany dyrektywy 2003/35/WE – COM(2013) 920 final, 2013/0443 (COD), art. 4 ust. 2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Nie naruszając przepisów ust. 1, państwa członkowskie wprowadzają wszelkie niezbędne środki, które nie pociągają za sobą nieproporcjonalnie wysokich kosztów, w celu ograniczenia do 2025 r. swoich antropogenicznych emisji SO ₂ , NO _x , NMLZO, NH ₃ , PM _{2,5} i CH ₄ . Poziomy tych emisji określa się na podstawie paliw sprzedanych, z wykorzystaniem liniowej ścieżki redukcji ustalonej pomiędzy ich poziomami emisji na 2020 r. i poziomami emisji określonymi w zobowiązaniach do redukcji emisji na rok 2030.	Nie naruszając przepisów ust. 1, państwa członkowskie wprowadzają wszelkie niezbędne środki, które nie pociągają za sobą nieproporcjonalnie wysokich kosztów, w celu ograniczenia do 2025 r. swoich antropogenicznych emisji SO ₂ , NO _x , NMLZO, NH ₃ , PM _{2,5} i CH ₄ . Poziomy tych emisji określa się na podstawie paliw sprzedanych, z wykorzystaniem liniowej ścieżki redukcji ustalonej pomiędzy ich poziomami emisji na 2020 r. i poziomami emisji określonymi w zobowiązaniach do redukcji emisji na rok 2030.
W przypadku gdy ograniczenie emisji na 2025 r. zgodnie z ustaloną ścieżką jest niemożliwe, państwa członkowskie wyjaśniają powody tego w swoich sprawozdaniach przedkładanych Komisji zgodnie z art. 9.	W przypadku gdy ograniczenie emisji na 2025 r. zgodnie z ustaloną ścieżką jest niemożliwe, państwa członkowskie wyjaśniają powody tego w swoich sprawozdaniach przedkładanych Komisji zgodnie z art. 9.

Uzasadnienie

Art. 4 ust. 2 określa wymogi na rok 2025, jednak przestaje on być aktualny, jeśli ustanawia się wiążące cele pośrednie na rok 2025.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczenia atmosferycznego oraz zmiany dyrektywy 2003/35/WE – COM(2013) 920 final, 2013/0443 (COD), art. 5 ust. 6

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające szczególne zasady dotyczące stosowania elastyczności, o której mowa w ust. 1, 2 i 3, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14.	Komisja może przyjąć <u>przyjmuje</u> akty wykonawcze określające szczególne zasady dotyczące stosowania elastyczności, o której mowa w ust. 1, 2 i 3, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14.

Uzasadnienie

W przypadku mechanizmów elastyczności musi (a nie może) zostać przyjęty akt wykonawczy w celu określenia szczegółowych zasad.

Bruksela, 7 października 2014 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Michel LEBRUN