

Deutsche Umwelthilfe

Działania prawne na rzecz czystego powietrza



ODDYCHAMY POWIETRZEM, KTÓRE NAM SZKODZI

Zanieczyszczenie powietrza nadal pozostaje jednym z największych problemów współczesnego świata. Pomimo dyrektyw wdrożonych w krajach Europy i projektu „Right to Clean Air”, przyznających każdemu obywatelowi UE prawo domagania się podjęcia skutecznych środków w celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza, w wielu miastach i aglomeracjach regularnie przekraczane są limity szkodliwych substancji, takich jak dwutlenek azotu (NO_2) czy pył (PM_{10} i $\text{PM}_{2,5}$). Negatywnie wpływa to na zdrowie obywateli i szkodzi naszemu środowisku naturalnemu oraz klimatowi.

Oprócz tych najczęściej występujących zanieczyszczeń, w powietrzu znajdują się też inne szkodliwe dla naszego zdrowia substancje, np. dwutlenek siarki (SO_2), benzen (C_6H_6), ozon (O_3) i tlenek węgla (CO), których dozwolone limity są przekraczane w niektórych krajach Europy. Choć czyste powietrze jest podstawową potrzebą każdego człowieka, nawet do 95% mieszkańców miast na naszym kontynencie jest narażonych na działanie zanieczyszczeń w stężeniach, które są szkodliwe dla ich zdrowia. Głównymi źródłami tego zanieczyszczenia są przemysł, transport i spalanie na potrzeby gospodarstw domowych.

Poprzez finansowany ze środków Unii Europejskiej projekt „Right to Clean Air” (LIFE15 GIE/DE/795 LEGAL ACTIONS) niemiecka organizacja ekologiczna Deutsche Umwelthilfe (DUH) dąży do znacznego polepszenia jakości powietrza w Europie, aby chronić w ten sposób środowisko naturalne i ludzkie zdrowie. Wraz z czeską fundacją Frank Bold Society (FBS) DUH promuje środki w zakresie kontroli jakości powietrza i jej poprawy, a także wspiera działania prawne podejmowane na poziomie europejskim i krajowym, w tym pozwy o czyste powietrze w wybranych miastach naszego kontynentu. Problemowi temu należy stawić czoła w całej Europie poprzez działania z dziedziny public relations, warsztaty zwiększania potencjału i wymianę doświadczeń pomiędzy różnymi europejskimi partnerami.

JAKOŚĆ POWIETRZA W EUROPIE

Według badań przeprowadzonych przez Europejską Agencję Środowiska (EEA)¹, w 2015 roku w samej Europie ponad 420 000 osób zmarło przedwcześnie z powodu zanieczyszczenia powietrza cząstkami stałymi (pyłami). Z kolei wysokie poziomy emisji NO_2 odpowiadają za około 79 000 przedwczesnych zgonów. Zła jakość powietrza zwiększa ryzyko zachorowania na choroby układu sercowo-naczyniowego, a także na raka. Związane z tymi szkodami zdrowotnymi straty ekonomiczne szacuje się na 330-940 mld euro, co odpowiada 3-9% PKB w Unii Europejskiej².

Ponad jedna piąta obywateli UE mieszkających w miastach jest narażona na zanieczyszczenie powietrza przekraczające limity określone przez UE, i to mimo tego, że europejskie limity są znacznie mniej surowe niż zalecane przez Światową Organizację Zdrowia (WHO). Około 74% populacji miejskiej 28 krajów UE było narażonych na stężenia przekraczające surowsze limity w zakresie zanieczyszczenia powietrza określone przez WHO dla drobin pyłu $\text{PM}_{2,5}$ a 7% mieszkańców miast na terenie UE żyło na obszarach, w których występują stężenia większe od rocznych wartości limitów obowiązujących w Unii dla NO_2 ³.

JAKOŚĆ POWIETRZA W NIEMCZECH

Oprócz zanieczyszczenia pyłami, najważniejszym czynnikiem pogarszającym jakość powietrza w Niemczech jest dwutlenek azotu. Stała ekspozycja na takie zanieczyszczenia uszkadza układ oddechowy i negatywnie wpływa na układ sercowo-naczyniowy. Badania wykonane przez WHO wykazują, że długotrwałe narażenie na zanieczyszczone powietrze, jakie występuje w miejscach, gdzie odbywa się ruch drogowy, jest powiązane ze zwiększoną podatnością na choroby i podwyższonym wskaźnikiem śmiertelności. Według raportu Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) na temat jakości powietrza z 2018 roku, w Niemczech (w 2015 r.) 13 100 osób zmarło przedwcześnie wskutek ekspozycji na NO_2 a 62 300 z powodu narażenia na działanie pyłów⁴. Ocena pochodząca ze stacji monitorujących jakość powietrza w 2018 roku wykazuje, że w 40% stacji mieszczących się przy ruchliwych drogach powietrze nie spełnia rocznej średniej wartości stężenia NO_2 , która wynosi 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ w skali krajowej⁵. Największe stężenie odnotowała stacja „Am Neckartor” w Stuttgarcie. Roczna średnia wartość NO_2 wyniosła tam 71 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, a więc o niemal 80% więcej niż pozwalają na to limity. Dobowa średnia wartość dla pyłów (PM_{10}) wyniosła 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i została przekroczona w 47 dniach w 2017 roku. Zgodnie z prawem niedozwolone jest przekraczanie limitu przez ponad 35 dni. Według WHO wartość tego limitu jest i tak o wiele za wysoka, ponieważ nie istnieją stężenia pyłu, które nie miałyby szkodliwego efektu dla ludzkiego zdrowia. Stąd też organizacja ta proponuje obniżenie limitu dni z niedopuszczalnym poziomem zanieczyszczenia powietrza do trzech dni. W 78% stacji pomiarowych w Niemczech odnotowano przekroczenie dobowego limitu zalecanego przez WHO. Również dozwolony prawem roczny limit 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dla pyłu $\text{PM}_{2,5}$ znacznie przewyższa zalecaną przez WHO wartość 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ na rok. Główną przyczyną wysokiego poziomu zanieczyszczenia NO_2 w miastach są spaliny pojazdów na olej napędowy, zwłaszcza generowane przez samochody osobowe, których udział w emisji wynosi średnio 72,5%⁶. Komisja Europejska, ale i również niemieckie sądy potwierdzają, że środki, takie jak ograniczenia w ruchu dla pojazdów z silnikiem Diesla na obszarach miejskich mogą zdecydowanie przyczynić się do rozwiązania problemu.

1 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report

2 Cost-benefit Analysis of Final Policy Scenarios for the EU Clean Air Package, marzec 2014 r.

3 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report

4 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report

5 Umweltbundesamt Air Quality 2018 – Preliminary Evaluation, styczeń 2018

6 Umweltbundesamt HBEFA Wersja 3.3

AZ EURÓPAI UNIÓ LÉGIA MINŐSÉGI STANDARDAI

Rodzaj zanieczyszczenia	Obowiązek	Okres	Termin zapewnienia zgodności	Dozwolone roczne przekroczenia limitu
Dwutlenek azotu (NO ₂)	Godzinowy limit 200 µg/m ³	1 godzina	01/01/2010	Nie więcej niż 18 godzin
	Roczny średni limit 40 µg/m ³	Rok kalendarzowy	01/01/2010	Brak
Gruboziarniste cząstki stałe (PM ₁₀)	Dobowy limit 50 µg/m ³	24 godziny	01/01/2005	Nie więcej niż 35 dni
	Roczny średni limit 40 µg/m ³	Rok kalendarzowy	01/01/2005	Brak
Drobnoziarniste cząstki stałe (PM _{2,5})	Roczny średni limit 25 µg/m ³	Rok kalendarzowy	01/01/2015	Brak
Dwutlenek siarki (SO ₂)	Godzinowy limit 50 µg/m ³	1 godzina	01/01/2005	Nie więcej niż 24 godzin
	Dobowy limit 125 µg/m ³	24 godziny	01/01/2005	Nie więcej niż 3 dni
Ołów (Pb)	Roczny średni limit 0,5 µg/m ³	Rok kalendarzowy	01/01/2005	Brak
Tlenek węgla (CO)	Dobowy limit 10 mg/m ³	Maksymalna dobową średnią 8-godz.	01/01/2005	Brak
Benzen	Roczny średni limit 5 µg/m ³	Rok kalendarzowy	01/01/2010	Brak
Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne	Średnia roczna wartość docelowa 1 ng/m ³ (wyrażona jako stężenie benzo[a]pirenu)	Rok kalendarzowy	31/12/2012	Brak

LIMITY DOTYCZĄCE JAKOŚCI POWIETRZA

Unia Europejska opracowała obszerny zbiór przepisów określających normy oparte na kwestiach zdrowotnych i cele podsumowane w poniższej tabeli. Dotyczą one różnych okresów, ponieważ stwierdzony wpływ poszczególnych zanieczyszczeń na zdrowie przejawia się po różnych czasach ekspozycji. Średnie limity roczne mają na celu ochronę ludzi przed długoterminową (chroniczną) ekspozycją na zanieczyszczenie powietrza, natomiast limity godzinowe i dobowe służą ochronie przed krótkoterminową (ostrą) ekspozycją na epizody dużego zanieczyszczenia, trwające zaledwie przez kilka godzin lub dni. Wartości limitów określono w oparciu o wytyczne WHO. Jednak w przypadku pyłów PM₁₀ i PM_{2,5} dozwolone prawem limity są znacznie mniej surowe niż zalecane przez WHO.

EMISJA ZE SPALANIA DREWNA I WĘGLA

Około 65% całkowitej energii zużywanej przez gospodarstwa domowe w Europie jest potrzebna do ogrzewania. Spalanie na potrzeby gos-

podarstw domowych jest obecnie największym źródłem pyłu, sadzy i benzo[a]pirenu (BaP) w UE. Oczekuje się, że do 2030 roku piece i kotły będą generować ponad 40% pyłów i niemal 70% emisji sadzy w Europie⁷. Jest to spowodowane między innymi tym, że biomasa stała, jako odnawialne źródło energii będzie wedle przewidywań odgrywać kluczową rolę w przejściu na bardziej przyjazne dla klimatu źródła ogrzewania w UE. Doświadczaliśmy już zresztą powrotu do użycia drewna jako paliwa.

Jednak większość z ponad 70 milionów pieców na paliwa stałe w Europie to przestarzałe urządzenia. Zwłaszcza małe i ręcznie obsługiwane piece są regularnie użytkowane nieprawidłowo, przez co drewno często jest spalane w bardzo mało wydajny sposób. Te względnie małe urządzenia mają więc niewspółmiernie duży wkład w ogólną emisję zanieczyszczeń. Ponadto często wytwarzają spore ilości sadzy, które przyczyniają się do globalnego ocieplenia. A to znacznie pogarsza ich negatywne oddziaływanie na klimat.

⁷ Europejskie Biuro Ochrony Środowiska, w oparciu o model GAINS opracowany przez IIASA, 2016

Miasta i regiony powinny nie tylko spełniać niezbyt wygórowane europejskie normy jakości powietrza pod względem pyłów PM, ale i podejść do problemu w zaangażowany sposób, włączając go do swoich strategii w zakresie ochrony środowiska i klimatu. Mogą wprowadzić ograniczenia co do spalania na potrzeby gospodarstw domowych i wykroczyć poza normy UE, aby skutecznie chronić zdrowie obywateli. Jednym z przykładów na zdecydowane działania jest Kraków (w Polsce), w którym od września 2019 roku obowiązywać będzie trwały i ogólny zakaz spalania paliw stałych.

KONTROLA EMISJI SPALIN PRZEZ POJAZDY

Limity NO_2 są w wielu miastach nieustannie przekraczane, głównie z powodu wysokiej rzeczywistej emisji podczas jazdy tlenków azotu (NO_x) generowanej przez nowe samochody osobowe na olej napędowy. Tak naprawdę opinia publiczna nie miała o tym pojęcia do czasu skandalu związanego z emisjami spalin samochodowych, gdy okazało się, że pojazdy na drogach emitują znacznie więcej NO_x , niż świadczyły o tym wyniki badań laboratoryjnych. Okazało się, że dotyczy to pojazdów wszystkich producentów.

Już od 2007 roku organizacja DUH miała dowody na niezgodności w oficjalnych danych publikowanych przez producentów na temat ich aut i przekazała uzyskane przez siebie informacje władzom. Ponieważ pomimo jasnych dowodów na oszustwa politycy pozostali bierni, nawet po ujawnieniu w USA skandalu z emisjami u Volkswagena, DUH sama zaczęła wykonywać pomiary spalin emitowanych przez samochody osobowe. Od marca 2016 roku DUH, wraz z jej Instytutem Kontroli Emisji (Emissions-Kontroll-Institut, EKI), wykonała u ponad 100 samochodów osobowych pomiary według norm emisji spalin Euro 6 i Euro 5, w rzeczywistych warunkach jazdy. Testy dotyczyły pojazdów na olej napędowy, benzynę i o napędzie hybrydowym. Jak dotąd tylko nieliczne zbadane pojazdy mieściły się w dozwolonych limitach podczas jazdy. Pomiary wykonane w przeważająco letnich temperaturach wykazały średnio niższe wartości emisji spalin niż w zimie. Jest to spowodowane tym, że w wielu pojazdach zgodny z przepisami układ przetwarzania gazów spalinowych dezaktywuje się w temperaturach poniżej +19 stopni Celsjusza. Najwyższe emisje NO_x generowane przez samochód spełniający normę emisji spalin Euro 6, odnotowano jak dotąd w przypadku Opla Zafira Tourer 1.6 CDTi z silnikiem Diesla. Ten model emituje średnio 1 474 mg NO_x/km . Limit dopuszczenia, obowiązujący podczas symulacji laboratoryjnych, wynosi 80 mg/km.

Więcej informacji na temat naszych pomiarów dotyczących NO_x i CO_2 można znaleźć na naszej www.luh.de/pemsuk.

Za pomocą wykonanych pomiarów organizacja DUH pragnie zwrócić uwagę społeczeństwa na fakt, że istnieje pilna potrzeba większej i, przede wszystkim, lepszej kontroli nad układami przetwarzania gazów spalinowych w pojazdach, aby zapewnić ich zgodność z obowiązującymi normami emisji. W przeciwieństwie do niemieckiego Ministerstwa Transportu, DUH publikuje wyniki swoich pomiarów, informuje konsumentów i – w przypadku nadzwyczaj wysokich emisji NO_x – wyjaśnia z jakiej przyczyny niemal połowa stacji monitorujących jakość powietrza zlokalizowanych w pobliżu miejsc, gdzie odbywa się ruch drogowy, prze-

kracza limity obowiązujące od 2010 roku. Jednak wykonane pomiary wskazują też, że możliwa jest produkcja „czystych” samochodów na olej napędowy, spełniających wartości limitów podczas jazdy na drogach.

PLANY OCHRONY POWIETRZA I WSPÓŁCZYNNIKI EMISJI

Wiele z bieżących planów ochrony powietrza powstało w oparciu o niedoszacowane wartości emisji NO_x z nieaktualnych baz danych, które nie obejmują pomiarów emisji przy niskich temperaturach. Ważną bazą danych współtworzoną przez Niemcy, Austrię, Szwajcarię, Francję, Szwecję, Norwegię i Wspólne Centrum Badawcze (JRC) Komisji Europejskiej jest Podręcznik czynników emisji dla ruchu drogowego (Handbook Emission Factors for Road Transport, HBEFA). Został on opracowany przez agencje ochrony środowiska z różnych krajów Europy i określa czynniki emisji spalin reprezentatywne dla ogólnoeuropejskiej sytuacji. Wersja 3.2 Podręcznika, z której korzystano przez długi czas, zawierała dane dotyczące emisji, które nie odpowiadały rzeczywistym wartościom emisji generowanych na drogach przez pojazdy z silnikiem Diesla. W zaktualizowanej wersji 3.3 opublikowanej w kwietniu 2017 roku, współczynniki emisji NO_x wszystkich samochodów osobowych na olej napędowy spełniających normę Euro 4, 5 i 6 zostały podwyższone. W przypadku pojazdów spełniających normę Euro 4 i Euro 5 należy spodziewać się zwiększenia o 35% w zależności od sytuacji w ruchu drogowym, a w przypadku samochodów spełniających normę Euro 6 można oczekiwać nawet podwojenia się tej wartości⁸. Drugą ważną bazą danych wykorzystywaną przy obliczaniu emisji spalin przez pojazdy jest program komputerowy COPERT, używany w większości krajów europejskich. Podsumowując można stwierdzić, że plany ochrony powietrza opublikowane przed aktualizacją baz danych emisji po tzw. aferze Volkswagena zawierają wyliczenia, które są zdecydowanie zbyt optymistyczne.

Dlatego prognozy w zakresie przestrzegania limitów zamieszczone w planach ochrony powietrza należy stanowczo zaktualizować i stosownie do nich rozszerzyć wymagane środki. Nawet jeśli weźmie się pod uwagę stare współczynniki emisji, na wielu obszarach zgodność z wartościami limitów najprawdopodobniej nie zostanie osiągnięta do 2021 roku (jak w przypadku Stuttgartu) a nawet do 2030 roku (np. w Monachium), jeśli nie zostaną wdrożone żadne dodatkowe środki. Po zaktualizowaniu prognoz okaże się, że większość planów nadal nie będzie zapewniać społeczeństwu dostatecznej ochrony przed negatywnym działaniem szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń. W ten sposób plany te naruszać będą nie tylko zapisy dyrektywy w sprawie jakości powietrza (2008/50/WE) i jej krajowych przepisów wdrażających, ale i artykułu 11 Europejskiej karty społecznej (prawo do ochrony zdrowia) oraz większości konstytucji krajowych.

PODSTAWY PRAWNE

Podstawą do podejmowania działań prawnych na drodze sądowej w związku z zanieczyszczeniem powietrza jest dyrektywa Rady 96/62/WE z dnia 27 września 1996 r. w sprawie oceny i zarządzania jakością

⁸ Umweltbundesamt HBEFA Wersja 3.3

otaczającego powietrza oraz dyrektywa 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszy powietrza dla Europy. Zawarte w nich przepisy określają wartości limitów dla stężenia zanieczyszczeń w otaczającym powietrzu. Limity te musiały też zostać wdrożone do prawa na poziomie krajowym, np. w Niemczech jest to 39. federalna ustawa o kontroli emisji. W razie przekroczenia limitów jakości powietrza, miasta i gminy mają obowiązek przygotowania planów działań i/lub planów plany ochrony powietrza. Plany te muszą zapewnić, by okres, w którym przekraczane są limity, był jak najkrótszy.

Aby chronić zdrowie obywateli, środowisko i klimat, krajowe rządy państw członkowskich UE i – w zależności od okoliczności – ich rządy federalne lub regionalne muszą zapewnić szybkie osiągnięcie zgodności z limitami poprzez wdrożenie skutecznych środków. Gdy jednak tak się nie dzieje, DUH i jej partnerzy, tacy jak międzynarodowa organizacja pozarządowa ClientEarth, czy fundacja Frank Bold Society (FBS), korzystają z możliwości oferowanych przez krajowe systemy sądownictwa, aby zaradzić niedociągnięciom państw członkowskich i na drodze sądowej egzekwować prawo do czystego powietrza. Limity są bowiem nadal przekraczane wskutek braku stosownych przepisów i środków lub ich niedostatecznego egzekwowania.

DZIAŁANIA PRAWNE NA DRODZE SĄDOWEJ I SUKCESY

Postępowanie wszczęte w 2005 roku przez mieszkańca bardzo zanieczyszczonej ulicy Landshuter Allee w Monachium, które uzyskało wsparcie DUH, zostało poddane ocenie sądów wszystkich instancji i trafiło w końcu do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE), który potwierdził możliwe do wyegzekwowania prawo do czystego powietrza w dniu 25 lipca 2008 r. (sygnatura akt M 1 K 12.1046, sprawa Janeceka). Prawo stowarzyszeń ekologicznych do pozywania zostało w znacznym stopniu wzmocnione dzięki orzeczeniu Federalnego Sądu Administracyjnego (BVerwG) w Lipsku z dnia 5 września 2013 r. (sygnatura akt 4 K 165/12.WI (1)), dotyczącemu sprawy wytoczonej przez DUH przeciwko landowi Hesji w związku z przekroczeniem limitów jakości powietrza w Darmstadt. Dzięki temu orzeczeniu uprawnione do występowania na drogę sądową organizacje działające na rzecz ochrony środowiska i konsumenta mogą dochodzić w sądzie przestrzegania limitów w zakresie jakości powietrza w całym mieście. Sąd Administracyjny w Wiesbaden (sygnatura akt 4 K 757/11WI, 4 K 165/12.WI (1)) stwierdził w swojej decyzji z 30 czerwca 2015 roku, że kwestie finansowe czy ekonomiczne nie mogą być wymówką dla niepodjęcia środków w celu przestrzegania limitów zanieczyszczenia. Dlatego też plany ochrony powietrza muszą obejmować wszelkie stosowne środki potrzebne do tego, by jak najszybciej zapewnić zgodność z wartościami limitów.

OGRANICZENIA DLA POJAZDÓW Z SILNIKIEM DIESLA SĄ LEGALNE

13 września 2016 roku Sąd Administracyjny w Düsseldorfie orzekł, że nakładanie ograniczeń w ruchu dla określonych pojazdów na olej napędowy jest zgodnie z prawem możliwe, aby zapewnić jak

najszybsze osiągnięcie zgodności z limitami. Sąd Administracyjny w Stuttgarcie w swojej decyzji z 26 lipca 2017 roku posunął się jeszcze dalej i nakazał landowi Badenia-Wirtembergia rozważenie wprowadzenia całorocznego zakazu dla pojazdów z silnikiem Diesla. W orzeczeniu dotyczącym zasadności z 27 lutego 2018 roku Federalny Sąd Administracyjny w Lipsku stwierdził, że wprowadzenie zakazów w ruchu dla pojazdów na olej napędowy jest możliwe już dziś przy poszanowaniu zasady współmierności.

DZIAŁANIA PRAWNE NA RZECZ CZYSTEGO POWIETRZA

We współpracy i przy wsparciu ze strony międzynarodowej organizacji pozarządowej ClientEarth DUH wytoczyła w listopadzie 2015 roku sprawy przeciwko kilku regionalnym organom władzy w związku z przekroczeniem limitów jakości powietrza dla NO₂. Miasta dotknięte tym problemem to: Stuttgart, Frankfurt, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Akwizgran, Kolonia i Bonn. W czerwcu 2016 roku organizacja DUH wszczęła postępowanie w Berlinie z powodu przekroczenia limitów NO₂ we wszystkich stacjach monitorowania jakości powietrza



Organizacja Deutsche Umwelthilfe wszczyna postępowania sądowe, aby wyegzekwować prawo do czystego powietrza w tych 35 niemieckich miastach.

w pobliżu ruchliwych dróg. W październiku 2016 roku DUH wznowiła postępowanie przeciwko Moguncji z powodu ciągłego przekraczania limitów emisji NO₂. Obecnie organizacja DUH prowadzi sprawy przeciwko 35 miastom na terenie 9 z 16 państw związkowych Niemiec.

Ponadto DUH zainicjowała wdrożenie środków wykonawczych w Monachium, Darmstadt, Reutlingen, Stuttgart, Düsseldorf, Wiesbaden i Limburg. W miastach tych, w niektórych sprawach toczących się przez lata, wydano wiążące prawnie orzeczenia wymagające od odpowiednich władz aktualizacji starych planów ochrony powietrza i wprowadzenia środków dla jak najszybszego zapewnienia zgodności z limitami NO_2 . Dzięki tym decyzjom sądów wdrożone zostały pierwsze środki, włącznie z ograniczeniami dotyczącymi ruchu pojazdów z silnikiem Diesla. Od 1 stycznia 2019 roku strefowe ograniczenie ruchu dla pojazdów na olej napędowy spełniających normy niższe niż Euro 5/V obowiązuje w Stuttgart, na całym obszarze miasta. Od czerwca 2019 roku będą wchodzić w życie ograniczenia w ruchu na określonych ulicach dla pojazdów z silnikiem Diesla przypisanych do norm od Euro 1/I do 5/V.

DZIAŁANIA PRAWNE W INNYCH KRAJACH

19 grudnia 2012 roku Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzekł w odniesieniu do planów ochrony powietrza, że nawet jeśli konsekwencje ekonomiczne będą drastyczne, można wymagać od państw członkowskich podjęcia środków, które są niezbędne do przestrzegania limitów zanieczyszczeń powietrza. Rząd włoski usiłował usprawiedliwić nieustanne naruszanie w wielu regionach Włoch limitów dla pyłów PM_{10} stwierdzając, że niemożliwe było osiągnięcie celu, jakim jest przestrzeganie tych limitów. Wymagałoby to podjęcia „drastycznych środków na poziomie ekonomicznym i społecznym”, a także „naruszenia podstawowych praw i wolności”. TS nie znalazł w tej argumentacji żadnego usprawiedliwienia dla przekraczania wartości limitów i podkreślił, że państwa członkowskie muszą przestrzegać wyznaczonych terminów⁹.

W innych państwach członkowskich organizacje ekologiczne są również zmuszone do podejmowania środków prawnych, aby wyegzekwować przestrzeganie norm w zakresie jakości powietrza. Na przykład w 2011 roku organizacja ClientEarth złożyła pozew przeciwko Wielkiej Brytanii z powodu nieprzestrzegania limitów stężenia NO_2 w 16 brytyjskich miastach i regionach. Na mocy orzeczenia z dnia 19 listopada 2014 roku Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej zarządził (C-404/13), że krajowe sądy są zobowiązane do zastosowania wszelkich koniecznych środków wobec odpowiedzialnych władz w przypadku przekraczania limitów w zakresie jakości powietrza. Sąd Najwyższy Wielkiej Brytanii orzekł, że do 31 grudnia 2015 r. rząd brytyjski musi przedłożyć nowe i skuteczne plany ochrony powietrza. Plany te okazały się jednak mniej skuteczne i nie zapewniały osiągnięcia zgodności z wartościami limitów przed 2025 rokiem. W odpowiedzi na to organizacja ClientEarth złożyła kolejny pozew.

2 listopada 2016 roku Sąd Najwyższy potwierdził, że nowe plany ochrony powietrza są niewystarczające i wymagają aktualizacji. Po tym, jak brytyjski rząd usiłował przełożyć publikację nowych planów na po wyborach, Sąd Najwyższy orzekł, że plany te mają zostać przedłożone i zatwierdzone najpóźniej do 31 lipca 2017 roku. Ponieważ jednak plany dla ponad 45 dystryktów w Anglii i Walii są nadal niedostatecznie

skuteczne dla zapewnienia zgodności z limitami jakości powietrza, ClientEarth ponownie złożyła pozew. Podczas negocjacji prowadzonych w styczniu 2018 roku rząd Walii ogłosił, że przyjmie plany ochrony powietrza do 31 lipca 2018 roku. 21 lutego 2018 roku Sąd Najwyższy wezwał brytyjski rząd do przygotowania planów ochrony powietrza, aby jak najszybciej zapewnić zgodność z wartościami limitów na problematycznych obszarach. W wyniku tych starań na początku kwietnia 2019 roku zostanie zacieśniona strefa ochrony środowiska w Londynie, aby do nowej Strefy Ultra Niskiej Emisji Spalin nie wolno było wjeżdżać pojazdom na olej napędowy niespełniającym normy Euro 6 i samochodom na benzynę niespełniającym normy Euro 4.

POSTĘPOWANIA W SPRAWIE NARUSZENIA PRZEPISÓW

Oprócz poszkodowanych obywateli i organizacji pozarządowych również Komisja Europejska egzekwuje obowiązujące przepisy na drodze sądowej. Komisja wszczyna postępowania w sprawie naruszenia przepisów przeciwko państwom członkowskim w oparciu o dwie podstawowe zasady prawne:

- niedopełnienie obowiązku zapewnienia, by w określonym okresie nie zostały przekroczone wartości limitów w zakresie jakości powietrza (artykuł 13);
- niedopełnienie obowiązku sporządzenia planów ochrony powietrza określających odpowiednie działania tak, aby okres, w którym trwają przekroczenia wartości dopuszczalnych, był jak najkrótszy (artykuł 23).

Po pierwszym pisemnym ostrzeżeniu i ostatecznym pisemnym ostrzeżeniu Komisja Europejska może przedłożyć sprawę Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Tylko w związku z nadmiernym zanieczyszczeniem powietrza cząstkami stałymi ostrzeżenia pisemne zostały przedstawione już 16 państwom członkowskim. Komisja wytoczyła sprawę w TS przeciwko dwóm państwom członkowskim: Bułgarii i Polsce. 5 kwietnia 2017 roku bułgarski rząd został potępiony za „systematyczne i przedłużające się przekraczanie” limitów dotyczących pyłów, a 22 lutego 2018 roku ETS orzekł, że polski rząd nie zdołał wdrożyć środków w zakresie kontroli zanieczyszczenia powietrza. Oba te państwa członkowskie mają teraz przedłożyć nowe plany ochrony powietrza, aby zapewnić przestrzeganie obowiązujących wartości limitów. W przeciwnym razie przeciwko krajom tym Komisja Europejska rozpocznie nowe postępowania, których skutkiem może być nałożenie wysokich kar.

17 maja 2018 roku Komisja Europejska wytoczyła sprawę przed TS przeciwko sześciu państwom członkowskim UE (Niemcom, Francji, Węgrom, Włochom, Rumunii i Wielkiej Brytanii) za stałe naruszanie przepisów prawnych UE w zakresie jakości powietrza. Dodatkowo Komisja przesłała listy do Niemiec, Włoch, Luksemburga i Wielkiej Brytanii z oficjalnym powiadomieniem o nieprzestrzeganiu zasad UE w zakresie homologacji typu pojazdów. Gdy zapadnie orzeczenie na niekorzyść tych państw, grozić im będzie nałożenie wielomiliardowych kar.

⁹ Wyrok Trybunału (pierwsza izba) z dnia 19 grudnia 2012 r. w sprawie C-68/11, Komisja Europejska przeciwko Republice Włoskiej

STWORZONY PRZEZ DUH PROGRAM RATUNKOWY 8 PUNKTÓW NA RZECZ CZYSTEGO POWIETRZA

- Wiążące zobowiązania ze strony producentów samochodów**, aby sprzedawać tylko nowe samochody z silnikami Diesla, które spełniają określoną w normie Euro 6 wartość limitu dla emisji NO_x równą 80 mg/km podczas jazdy na drodze (zgodnie z wartościami emisji RDE przy pomiarach w temperaturach -15°C).
- Wspieranie wdrażania czystych i wydajnych technologii napędu** dla nowych pojazdów (gaz ziemny, wydajne napędy hybrydowe i elektryczne).
- Obowiązkowe wycofanie z rynku** wszystkich pojazdów z silnikiem Diesla o określonej normie Euro 5 lub 6 w celu modernizacji osprzętu z użyciem zasilanego mocznikiem systemu oczyszczania spalin (SCR). Zapewnienie zgodności z wartością limitu normy Euro 6 dla NO_x równego 80 mg/km podczas jazdy na drodze (RDE) do temperatury -15°C . Jeśli producent odmówi przeprowadzenia technicznej modernizacji, samochód z silnikiem Diesla niespełniający wymogów ma zostać do niego zwrócony.
- Program modernizacji dla wszystkich lekkich pojazdów użytkowych z normą Euro 5/V i 6/VI** (do przewozu osób, samochodów dostawczych), aby wyposażać je w aktualną technologię oczyszczania spalin Euro 6/VI.
- Specjalny program w zakresie infrastruktury dla „czystego transportu publicznego”**: zaangażowanie i polepszenie działań miast i gmin w celu zapewnienia, aby do 1 lipca 2019 r. wszystkie busy/autobusy używane do transportu publicznego posiadały katalizatory SCR i filtry cząstek stałych oraz spełniały normy emisji Euro 6 lub zostały zastąpione nowymi pojazdami o napędzie na gaz ziemny bądź elektrycznym. Poszerzenie zakresu usług lokalnego transportu poprzez otwieranie nowych tras, częstsze połączenia i przedłużenie godzin rozkładów jazdy.
- Wprowadzenie łatwych dla konsumentów procedur pozwów zbiorowych**, aby zapewnić im lepsze prawo w procesach z nieuczciwymi firmami.
- Zobowiązanie do przejrzystości przemysłowej**: obowiązek publikowania pomiarów RDE u wszystkich modeli pojazdów pod kątem emisji CO_2 i NO_x (dla zakresu temperatur od -15°C do 35°C) i zakresu temperatur typowego dla danego pojazdu, ze sterowanym oprogramowaniem systemem oczyszczania spalin.
- Przejrzystość działań władz**: ujawnienie wszystkich danych dotyczących CO_2 i emisji spalin przez Federalny urząd transportu samochodowego; branża motoryzacyjna wyrazi wyraźną zgodę na publikację wszystkich danych pojazdów potrzebnych do zweryfikowania wartości w zakresie emisji CO_2 i gazów spalinowych, a także uznanych za nielegalne lub legalne urządzenia wyłączające ogranicznik emisji.

Z czasem żądania te mogą zostać rozszerzone na inne kraje.

ŚRODKI NA RZECZ POPRAWY JAKOŚCI POWIETRZA

W 2013 roku Niemiecka Federalna Agencja Środowiska opracowała listę niemieckich planów ochrony powietrza i odnotowała ponad 100 środków, które są właściwe, aby zmniejszyć stężenia PM_{10} i NO_2 ¹⁰. Organizacja DUH przeanalizowała obecną sytuację i 31 lipca 2017 r. opublikowała „Program ratunkowy 8 punktów na rzecz czystego powietrza” (8-Point Emergency Programme for Clean Air), za pomocą którego możliwe jest przestrzeganie limitów w zakresie jakości powietrza i zapewnienie mobilności społeczeństwa. Wymogi te zachowują ważność również w 2019 roku i w krótkim terminie mogą pomóc w zapewnieniu zgodności z wartościami limitów w zakresie stężenia zanieczyszczeń sprzed 9 lat.

FORGALMI KORLÁTOZÁSOK

A levegőminőségi határértékeknek való mielőbbi megfelelés legfontosabb fokmérője a magas károsanyag-kibocsátású dízelüzemű járművek használatának korlátozása az összes érintett nagyvárosban. A dízelüzemű gépkocsik a városi forgalomban az összes NO_x -kibocsátás több mint 70%-át adják. A korszerű Euro 6-os dízelüzemű autók NO_x -kibocsátása valós vezetési környezetben 30-szor magasabb, mint a korszerű Euro 6-os benzinüzemű autóké. Ennek megfelelően korlátozni kell minden olyan dízelüzemű jármű forgalomban történő használatát, amely a közúti forgalomban nem felel meg az Euro 6-os határértékeknek. A DUH véleménye szerint a belvárosba kizárólag olyan járműveket szabad beengedni, amelyek valós közúti vezetési környezetben igazolhatóan megfelelnek a határértékeknek. A DUH, a Német Szövetségi Környezetvédelmi Hivatal és Stuttgart közigazgatási bírósága álláspontja (13 K 5412/15) szerint a politikai döntéshozók és az autópálya által 2017. augusztus 2-án a Nemzeti Dízel Fórumon elfogadott határozat, amely az Euro 5 + 6 dízelüzemű járművek csupán szoftveres módosításáról döntött, nem alkalmas arra, hogy kellő mértékben visszaszorítsa a NO_2 -levegőszennyezést városainkban. A kipufogógáztisztító-rendszerek cseréje műszakilag is lehetséges, ezáltal az Euro 5 és 6 szabványú dízelüzemű járművek környezetbarátá tehetők, így biztonságosan használhatók lennének a nagyvárosok belső kerületeiben is. A hardveres megoldás költségvonzata autónként hozzávetőleg 1 400 és 3 300 euró között mozog, amelyet a DUH javaslat szerint teljes egészében a gyártóknak kellene állniuk. A Szövetségi Közigazgatási Bíróság döntése értelmében az Euro 5-ös járművek közlekedési tilalmára 2019 szeptemberétől lesz lehetőség. Ennek megfelelően az Euro 4-es vagy régebbi járművek használatának korlátozására már ennél korábban lehetőség nyílik a magas terheltségű övezetekben. Ez a döntés azt a kockázatot rejti magában, hogy az Euro 5 vagy annál rosszabb besorolású autók a jövőben egyre inkább exportcikké válnak, és így a NO_2 -levegőszennyezés Európa minden régiójára szétterjed. Ezért minden olyan gépkocsit, amely érintett a kipufogógázzal kapcsolatos visszaélésekben és nem kerül felújításra, ki kell zárni a transzfer piacról. A DUH európai szabályozást szorgalmaz annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a nem átalakított járművek további használata.

¹⁰ Umweltbundesamt Inventory and effectiveness of measures to improve air quality, maj 2015 r. – www.umweltbundesamt.de/publikationen/inventory-effectiveness-of-measures-to-improve-air

SPRAWY SĄDOWE DOTYCZĄCE CZYSTEGO POWIETRZA W UE

Niemcy

Od pierwszej sprawy wszczętej w 2005 roku, organizacja Deutsche Umwelthilfe wniosła do sądu 35 spraw; przeprowadzając wiele z nich przy wsparciu ClientEarth. W lutym 2018 roku Federalny Sąd Administracyjny orzekł, że ochrona zdrowia jest ważniejsza od interesu gospodarczego i umożliwił w ten sposób wprowadzanie ograniczeń dla pojazdów na olej napędowy. Od stycznia 2019 roku Stuttgart jest pierwszym miastem w Niemczech, w którym obowiązuje strefa zakazu wjazdu dla samochodów z silnikiem Diesla przyporządkowanych do normy Euro 4 i niższych.

Holandia

Zgodnie z orzeczeniem sądu w Hadze z września 2017 roku Holandia musi podjąć natychmiastowe działania przeciwko zanieczyszczeniu powietrza. Sukces ten wywalczyła organizacja na rzecz ochrony środowiska Milieudedefensie. Państwo zostało zasądzone na podjęcie konkretnych środków, aby zapewnić zgodność ze wszystkimi europejskimi limitami w sposób „możliwy do przewidzenia i wykazania”.

Belgia

W sprawie wszczętej przez ClientEarth i mieszkańców Brukseli przeciwko rządowi Brukseli sąd zadecydował, że organizacje ekologiczne i obywatele mają prawo do domagania się wdrożenia odpowiednich środków w planie ochrony powietrza. Po tym, jak sąd poprosił o dalszy nadzór ze strony TSUE, rzecznik generalny zalecił TSUE orzeczenie, że krajowe sądy są zobowiązane do przeglądu stacji monitorujących jakość powietrza, i że jakakolwiek roczna średnia przekraczająca dopuszczalny prawem limit w choćby jednej z tych stacji winna być uznawana za naruszenie.

Wielka Brytania

W lutym 2018 roku organizacja ClientEarth wygrała trzeci proces z rządem Wielkiej Brytanii. Sąd Najwyższy orzekł, że rząd musi zapewnić mu skuteczny wgląd w nowe plany ochrony powietrza. Oznacza to, że po raz pierwszy w historii organizacja ClientEarth będzie mogła natychmiastowo ponownie pozwać rząd, jeśli przygotuje on plan ochrony powietrza, który będzie niezgodny z prawem.

Francja

Po wielu trudnościach organizacja Les Amis de la Terre ze wsparciem ClientEarth, wytoczyła nową sprawę przeciwko rządowi Francji. W orzeczeniu z dnia 11 lipca 2017 r. (Nr 394254) Conseil d'État odstąpiła znacznie od jej poprzednich decyzji i stwierdziła, że dyrektywa w sprawie jakości powietrza nakłada obowiązek polegający na uzyskaniu wyników oraz nakazała przyjęcie nowych, skuteczniejszych planów ochrony powietrza do 31 marca 2018 r.

Hiszpania

Ekologiczna organizacja pozarządowa Ecologistas en Accion złożyła pozew w związku z brakiem planu ochrony powietrza, który odpowiedziałby na problem niezgodnych z prawem, wysokich poziomów stężenia ozonu w regionie Castilla y Leon. Sąd uznał zwłaszcza, że brak krajowego planu ochrony powietrza nie może uzasadniać braku działań ze strony władz regionu. 19 października 2018 roku Sąd Najwyższy w Valladolid nakazał rządowi regionu, aby w ciągu roku przygotował plan ochrony powietrza, aby zaradzić problemowi wysokich stężeń ozonu w regionie przekraczających poziomy dopuszczalny w UE.





Szwecja

W 2008 roku Swedish Society for Nature Conservation (SSNC) wytoczyło sprawę przeciwko Sztokholmowi za to, że miasto to nie zdołało przedsięwziąć środków zawartych w jego planie ochrony powietrza. Pomimo orzeczenia sądowego z 2012 roku wydanego na korzyść SSNC, brak jakichkolwiek skutecznych środków prawnych umożliwia miastu dalsze opóźnianie podjęcia działań.

Polska

W Polsce mieszkańcy przy wsparciu fundacji Frank Bold Society dochodzą obecnie swoich praw do zaskarżania programów poprawy jakości powietrza w Trybunale Konstytucyjnym. Pomimo że orzeczenie raczej nie zostanie wydane przed końcem 2018 roku, rosnąca presja wywierana na władze doprowadziła już do stworzenia znacznie lepszych planów ochrony powietrza.

Republika Czeska

Pierwsza skarga na plan ochrony powietrza w Ostrawie została złożona przez fundację Frank Bold w 2016 roku. W grudniu 2017 roku najwyższy Sąd Administracyjny odrzucił plan ochrony powietrza dla tego miasta, jako nieodpowiedni. Podobne sprawy, przeprowadzone ze wsparciem ze strony ClientEarth, zostały pomyślnie rozpatrzone przez sądy w Pradze i w Brnie, kolejno w lutym i maju 2018 roku. W tym samym roku fundacja Frank Bold złożyła w sądzie kolejny pozew przeciwko czeskiemu Ministerstwu Środowiska, aby dochodzić podjęcia skutecznych działań na rzecz poprawy jakości powietrza w miastach Radvanice i Bartovice.

Austria

Jeden z licznych pozwów złożonych w Austrii trafił do Trybunału Administracyjnego, którego decyzja z października 2017 roku dała obywatelom solidną podstawę prawną do tego, by domagać się podjęcia środków, które będą chronić ich przed zagrożeniami dla zdrowia ze strony zanieczyszczonego powietrza. Właściwy trybunał administracyjny orzekł w dniu 19 lutego 2018 roku, że w oparciu o konwencję z Aarhus działające na rzecz ekologii organizacje pozarządowe mogą nakazać kontrolę zgodności z przepisami prawnymi wynikającymi z unijnego prawa ochrony środowiska.

Szlovákia

2017 februárjában Pozsonyban állampolgárok egy csoportja, valamint a Cyklokoalíció nevű civil szervezet és a ClientEarth, a Via Iuris támogatásával, bíróságon támadta meg Pozsony városának levegőtisztasági tervét. 2018 novemberében Szlovákia regionális közigazgatási bírósága elutasította a tervet annak pontatlanságra és hiányosságára hivatkozva. Pozsony önkormányzata nem fellebbezett a döntés ellen, és jelenleg egy olyan új tervet készít a bíróság iránymutatása alapján, amely hatékony intézkedéseket tartalmaz annak érdekében, hogy a város levegőtisztasága a lehető legrövidebb időn belül javuljon.

Węgry

W 2007 roku lokalni mieszkańcy z powodzeniem pozwali operatora drogowego i firmę konserwacyjną o to, że nie wdrożyli oni środków zapobiegających szkodom na zdrowiu i własności spowodowanych przez ruch drogowy. Sprawa toczyła się nawet na poziomie węgierskiego Sądu Najwyższego. W listopadzie 2018 roku grupa Clean Air Action Group (CAAG) ze wsparciem ClientEarth złożyła skargę przeciwko stolicy Węgier, Budapesztowi w związku z nieustannym przekraczaniem tam rocznych limitów emisji NO₂ i pyłów. Organizacja ta domaga się sporządzenia i wdrożenia konkretnego planu ochrony powietrza.

Włochy

W sprawie Komisji Europejskiej przeciw Republice Włoskiej TSUE orzekł w dniu 19 grudnia 2012 roku, że od państw członkowskich można domagać się podjęcia nawet drastycznych pod względem ekonomicznym środków, aby przestrzegać limitów związanych z jakością powietrza, jeśli środki te są niezbędne do zapewnienia zgodności z tymi limitami.

INNE ŚRODKI NA RZECZ CZYSTEGO POWIETRZA

W poniższej tabeli zawarto środki, które mogą skutecznie przyczynić się do dalszej redukcji ilości zanieczyszczeń w powietrzu. Wykaz ten skupia

się na środkach dla segmentu transportu, ale można też w nim znaleźć ważne kwestie z zakresu spalania w gospodarstwach domowych.

INNE ŚRODKI NA RZECZ CZYSTEGO POWIETRZA	
Odpowiedzialność rządu krajowego	Odpowiedzialność władz gminnych i krajów związkowych
Środki w zakresie ruchu drogowego	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zniesienie dopłat do oleju napędowego poprzez zmianę stawek podatku energetycznego dla wszystkich paliw w zależności od zawartości węgla. Wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Węgier i Wielkiej Brytanii mają wyższe stawki podatkowe na benzynę niż na olej napędowy. ➤ Dalszy rozwój przepisów w zakresie ochrony środowiska i wprowadzenie systemu oznakowania w celu identyfikacji pojazdów, które nie spełniają limitów NO_x dla normy Euro 6 w przypadku samochodów z silnikiem Diesla w rzeczywistych sytuacjach podczas jazdy. ➤ Program modernizacji dla wszystkich spełniających normę Euro 5 i 6 samochodów osobowych i lekkich (dostawczych i dla handlowców), aby na koszt producenta wyposażać je w aktualną technologię oczyszczania spalin SCR zgodnie z normą Euro 6. ➤ Natychmiastowe wprowadzenie ograniczeń dla importu samochodów z silnikiem Diesla, które zostały wycofane z rynku w innych krajach. ➤ Wprowadzenie specjalnego programu inwestycyjnego dla rozbudowy i przejścia na w 100% elektryczny transport kolejowy do 2030 roku. ➤ Specjalny program modernizacyjny dla „czystego transportu publicznego”: zobowiązanie gmin i ulepszenie ich finansowania w celu zapewnienia, by wszystkie busy/autobusy do transportu publicznego miały katalizatory SCR i filtry cząstek stałych oraz spełniały limity emisji dla normy Euro VI lub zostały zastąpione nowymi pojazdami zgodnymi z Euro VI ze skutecznym oczyszczaniem spalin bądź też pojazdami z napędem gazowym lub elektrycznym. ➤ Więcej możliwości i skuteczne struktury odnośnie do monitorowania rynku za pomocą pomiarów emisji pojazdów podczas rzeczywistego użytkowania. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ograniczenia w ruchu dla pojazdów na olej napędowy. ➤ Modernizacja wszystkich busów/autobusów do transportu publicznego z użyciem systemów redukcji cząstek stałych i NO_x (SCRT), które będą skuteczne podczas rzeczywistego użytkowania. ➤ Brak wyjątków w odniesieniu do wjazdu do stref ochrony środowiska dla autobusów bez skutecznych systemów oczyszczania spalin. ➤ Zmiana floty taksówek na przyjazne dla środowiska pojazdy o napędzie gazowym, hybrydowym lub elektrycznym. ➤ Zmiana floty pojazdów należących do miasta na pojazdy niskoemisyjne. ➤ Wprowadzenie opłat za wjazd do (centrum) miasta, aby ograniczyć ruch samochodów prywatnych (skala opłat w zależności od emisyjności). ➤ Ograniczenie prędkości do 30 km/godz. na drogach o dużym natężeniu ruchu, przy jednoczesnym utrzymaniu lub ulepszeniu przepływu ruchu. ➤ Wprowadzenie zmian do kryteriów przy przetargach w zakresie obowiązkowego korzystania na terenie miast z maszyn budowlanych i lokomotyw z silnikiem diesla wyposażonych w filtry cząstek stałych. ➤ Zmniejszenie liczby miejsc parkingowych i zarazem rozszerzenie parkingów typu „Parkuj i Jedź”. ➤ Instalacja „strażniczych świateł sygnalizacyjnych” do regulacji ruchu na drogach o dużym natężeniu ruchu. ➤ Rozwój spójnej sieci ścieżek rowerowych na terenie całego miasta
Środki dotyczące palenia drewnem i węglem	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dążenie do surowszych limitów emisji i bardziej realistycznej procedury pomiarów podczas dopuszczania pieców i kotłów do użytku w Europie. ➤ Należy zwiększyć wymogi i zachęty ekonomiczne do zmiany/renowacji urządzeń do ogrzewania oraz do izolacji starych budynków. To samo dotyczy programów finansowania grzewczych instalacji solarnych, energii geotermalnej i urządzeń na biomasę pod warunkiem, że rozwiązania te wykazują porównywalnie niski poziom emisji pyłów, co inne źródła ogrzewania (obowiązkowe zastosowanie technologii redukcji emisji). ➤ Krajowe prawo musi zapewnić, by gminy i regiony mogły podjąć środki wykraczające poza europejskie wymogi w zakresie jakości powietrza (w celu wprowadzenia surowszych lokalnych wymogów dotyczących palenia w piecach domowych). ➤ Promowanie ambitnych ekologicznych oznaczeń dla pieców i kotłów, a także standaryzacja paliw. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zwiększanie świadomości obywateli i kampanie informacyjne na temat prawidłowego palenia w piecach. ➤ Surowsze wymogi lokalne co do spalania na potrzeby gospodarstw domowych i promowanie technologii niskoemisyjnych (np. lepsza efektywność energetyczna budynków, wyłączenie z użytku starych urządzeń i użycie separatorów cząstek). ➤ Lokalne władze muszą egzekwować prawo do czystego powietrza za pomocą skutecznych kontroli i kar (np. badanie popiołu w przypadku nielegalnego spalania).



DUH WALCZY O TWOJE PRAWO DO CZYSTEGO POWIETRZA

Od wielu lat organizacja Deutsche Umwelthilfe wspiera mieszkańców zanieczyszczonych obszarów i organizacje ochrony środowiska w różnych państwach członkowskich, wszczynając w sądach sprawy o obronę prawa ludzi do czystego powietrza. Obecnie DUH pracuje z organizacjami ekologicznymi w Czechach, Włoszech i na Węgrzech, które złożyły w sądach pozwy o przekraczanie limitów dotyczących jakości powietrza, aby wywalczyć lepsze wdrażanie skutecznych środków ochrony. Jeśli doświadczasz zanieczyszczenia powietrza wynikającego z ruchu drogowego i chcesz pobudzić swoje miasto do podjęcia działań, skontaktuj się z nami. Więcej informacji na temat możliwości prawnych, które pomogą w lepszym wdrażaniu europejskich przepisów na rzecz ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem, można znaleźć na naszej stronie.

➤ www.right-to-clean-air.eu

Join us!

Protecting nature, health and consumers is vital and urgent. **Therefore, Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) fights for:**

- Clean Air and Climate Protection
- Intact Ecosystems, Biodiversity and Wilderness
- Waste Reduction and Recycling
- Affordable Energy and Mobility Transition
- Responsible Consumption and Eco-friendly Products
- Environmental Justice and "Green" Cities
- Enforcement of Consumer Rights
- Healthy and Ecological Lifestyle

All in all: A better life – now and for the future generations.

Please support us – with your donation or as a sustaining member.

Become a
sustaining member!

[www.duh.de/
englisch/support-us](http://www.duh.de/englisch/support-us)

Thank you ♥



Deutsche Umwelthilfe

O PROJEKCIE

Zanieczyszczenie powietrza nadal pozostaje jednym z największych wyzwań współczesnego świata. Pomimo dyrektyw wdrożonych w Europie, w wielu miastach i aglomeracjach regularnie przekraczane są limity zanieczyszczenia powietrza. Stanowi to obciążenie dla zdrowia obywateli i szkodzi naszemu środowisku naturalnemu oraz klimatowi. Poprzez projekt „Right to Clean Air” (Prawo do Czystego Powietrza) dążymy do znacznej poprawy jakości powietrza w Europie. Organizacja Deutsche Umwelthilfe (DUH) i fundacja Frank Bold Society (FBS) wspólnie promują środki ograniczające zanieczyszczenie powietrza na różnych obszarach i pomagają w prowadzeniu spraw sądowych na poziomie krajowym i europejskim. Projekt ten jest finansowany ze środków programu LIFE realizowanego przez Komisję Europejską.

Autorzy projektu



Deutsche Umwelthilfe (DUH) jest organizacją non-profit zajmującą się ochroną konsumentów, która jest uprawniona do składania pozwów i działa na rzecz ochrony zasobów naturalnych, bioróżnorodności i krajobrazu już od 1975 roku.



Organizacja pozarządowa Frank Bold Society (FBS) została założona w Czechach w 1995 roku. Zajmuje się świadczeniem pomocy prawnej w sprawach sądowych dotyczących ochrony środowiska.

Współfinansowanie



Unijny program LIFE jest instrumentem finansowania poświęconym wyłącznie współfinansowaniu projektów z dziedziny ochrony środowiska i klimatu.

Credit: Stefan Germer/Fotolia (title), Markus Bachmann (p.11)

As of 2019-04-19



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Headquarters Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Phone: +49 7732 9995-0

Headquarters Berlin
Hackescher Markt 4
10178 Berlin
Phone: +49 30 2400867-0

Contact

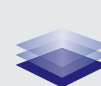
Robin Kulpa
Project Manager Traffic and Clean Air
Phone: 030 2400867-751
E-mail: kulpa@duh.de

www.duh.de [@ info@duh.de](mailto:info@duh.de) [umwelthilfe](https://www.facebook.com/umwelthilfe) [umwelthilfe](https://www.facebook.com/umwelthilfe)

[We'll keep you posted: www.duh.de/newsletter-abo](http://www.duh.de/newsletter-abo)

We are recognised as a non-profit environmental and consumer protection organisation. Politically independent and entitled to bring legal action we have been campaigning to preserve the natural foundations of life for more than 40 years. Please help us with your donation! www.duh.de/englisch/support-us

We are transparent according to the Transparent Civil Society initiative and have been awarded the DZI Seal-of-Approval as a sign of trustworthy organisations.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

