

JAK POPRAWIĆ JAKOŚĆ POWIETRZA W POLSCE?

Postulaty
organizacji
pozarządowych

ClientEarth⁺
Prawnicy dla Ziemi

Frank Bold


FPPE

 **HEAL**
HEALTH AND
ENVIRONMENT
ALLIANCE

 **polski
alarm
smogowy**

 **POLSKO PLUS**

**RODZICE
DŁA KLIMATU**

WSTĘP

Według Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) zanieczyszczenie powietrza stanowi największe pojedyncze środowiskowe zagrożenie dla zdrowia w Unii Europejskiej (UE). Toksyczne zanieczyszczenia szkodzą naszemu zdrowiu i środowisku. W Polsce prowadzą do przedwczesnych zgonów ponad 41 tysięcy osób i co roku generują ponad 130 mld zł zewnętrznych kosztów zdrowotnych.

Główną przyczyną zanieczyszczenia powietrza jest spalanie węgla i drewna w domowych instalacjach grzewczych oraz emisje z transportu (przede wszystkim drogowego), na które szczególnie narażone są osoby przebywające na obszarach miejskich. Pochodzące z tych sektorów m.in. pyły zawieszane: PM10 i PM2,5 i benzo(a)piren oraz dwutlenek azotu (NO₂) powodują choroby układu oddechowego, sercowo-naczyniowego oraz nerwowego zwiększając ryzyko zachorowania na astmę, ryzyko wystąpienia zawału, choroby nowotworowej czy spektrum autyzmu. Do grup najbardziej narażonych należą dzieci, kobiety w ciąży, osoby przewlekle chore i starsze.

Co istotne, po latach intensywnych badań, w 2021 r. WHO zaktualizowała swoje wytyczne dotyczące jakości powietrza znacząco zaostrzając dotychczasowe rekomendacje. W tym samym roku Komisja Europejska przyjęła Plan działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń, w którym podkreślono m.in. pilną potrzebę dostosowania unijnych norm jakości powietrza właśnie do najnowszych zaleceń WHO (unijne normy są od lat znacznie łagodniejsze niż zalecenia WHO).

Komisja Europejska rozpoczęła proces przeglądu regulacji prawnych, w tym dyrektywy 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy oraz dyrektywy 2004/107/WE w sprawie arsenu, kadmu, rtęci, niklu i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w powietrzu. Określając cel nowelizowanej dyrektywy, łączącej dyrektywy 2008/50/WE oraz 2004/107/WE, podkreślono konieczność eliminacji zanieczyszczeń powietrza tak, aby jego jakość w UE osiągnęła poziomy "(...), **które na podstawie dowodów naukowych nie są uznawane za szkodliwe dla zdrowia ludzkiego i ekosystemów naturalnych (...)**".

Pomimo licznych zapowiedzi poprzedniego rządu, powietrze w wielu miejscach naszego kraju wciąż nie spełnia określonych prawem norm. W 2022 r. w 32 z 46 stref pomiarowych nadal notowano znaczne przekroczenia stężenia rakotwórczego benzo(a)pirenu. Zawieszenie norm jakości paliw stałych, brak norm dla biomasy, brak efektywnej kontroli emisyjności sprzedawanych urządzeń grzewczych, problemy z wdrażaniem uchwał antysmogowych czy niewydolny system badań technicznych pojazdów, to tylko niektóre przykłady zaniedbań władz. Dodatkowo, problemy z wdrażaniem flagowego programu "Czyste powietrze" poważnie opóźniły spodziewane efekty walki ze smogiem. Natomiast brak znaczących ograniczeń dla korzystania z najbardziej emisyjnych pojazdów z silnikami diesela powoduje, że w miastach istotnym źródłem toksycznych substancji pozostaje transport drogowy.

Dlatego niezbędna i pilna jest sprawiedliwa transformacja energetyczna ciepłownictwa i transportu. Odejście od spalania paliw stałych we wszystkich sektorach polskiej gospodarki to konieczność. Takie zmiany nie tylko wpłyną na poprawę zdrowia Polek i Polaków i obniżą koszty zdrowotne, ale też wzmocnią bezpieczeństwo energetyczne Polski oraz obniżą ceny energii i ciepła. Celem transformacji musi być też skuteczniejsza walka z ubóstwem energetycznym i wykluczeniem transportowym.

Przygotowując zawarte w niniejszym opracowaniu postulaty środowiska społecznego, skupionego wokół organizacji od lat zajmujących się jakością powietrza w Polsce, podzieliliśmy je na cztery główne obszary: 1) ochrona powietrza i zdrowie, 2) emisje z transportu i wykluczenie transportowe, 3) niska emisja i ubóstwo energetyczne, 4) wdrażanie przepisów i ich egzekucja. W ramach tych obszarów określiliśmy priorytety krótko- i długoterminowe.

W naszej ocenie ich realizacja, wraz z terminowym wdrożeniem przepisów nowej dyrektywy w sprawie jakości powietrza (AAQD), której ostateczny kształt poznamy w pierwszej połowie tego roku, jest jak najbardziej możliwa oraz znajduje poparcie wśród większości społeczeństwa. Ponadto umożliwi w kilkuletniej perspektywie osiągnięcie takiej jakości powietrza, by nie zagrażało ono naszemu zdrowiu.

Zapewniając o naszej determinacji w walce o czyste i zdrowe powietrze deklarujemy jednocześnie, iż nasza wiedza ekspercka pozostaje do Państwa dyspozycji.

Z wyrazami szacunku,

Agnieszka Warso-Buchanan, Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi

Miłosz Jakubowski, Fundacja Frank Bold

Anna Zielińska-Rakowicz, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych

Weronika Michalak, HEAL Polska

Andrzej Guła, Polski Alarm Smogowy

Urszula Stefanowicz, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki

Kamila Kadzidłowska, Rodzice dla Klimatu

OCHRONA POWIETRZA I ZDROWIE

Wstęp

Zanieczyszczenie powietrza w Polsce co roku generuje nawet 130 mld zł zewnętrznych kosztów zdrowotnych i prowadzi do śmierci ponad 41 tysięcy osób. Główną jego przyczyną jest spalanie węgla i drewna w domowych instalacjach grzewczych oraz emisje z transportu. Pochodzące z tych sektorów pyły zawieszane PM10 i PM2,5, dwutlenek azotu, ozon oraz tlenek węgla powodują choroby układu oddechowego, sercowo-naczyniowego, nerwowego, zwiększając ryzyko zachorowania na astmę, nowotwory i wiele innych schorzeń. Do grup najbardziej narażonych należą osoby starsze, chore przewlekle, kobiety w ciąży oraz dzieci. Niestety, wiedza na temat źródeł i skutków smogu w polskim społeczeństwie, a nawet w środowisku medycznym nadal jest niewystarczająca. Dlatego konieczne są działania mające na celu edukację, prewencję i redukcję emisji szkodliwych substancji poprzez współpracę międzyresortową, dekarbonizację oraz transformację w kierunku neutralności klimatycznej - zarówno dla dobra zdrowia publicznego, jak i dla bezpieczeństwa energetycznego oraz budżetu państwa.

Cel

Stan jakości powietrza, który według najnowszej wiedzy naukowej nie zagraża życiu i zdrowiu mieszkank i mieszkańców Polski
Wysoka świadomość społeczna na temat szkodliwości zanieczyszczenia powietrza i jego źródeł oraz powszechny dostęp do informacji o aktualnej jakości powietrza

Postulaty

do wprowadzenia w przeciągu
3-6 miesięcy:

- 1** **Poparcie dla pilnego wdrożenia ambitnych norm jakości powietrza,** zgodnych z najnowszymi rekomendacjami Światowej Organizacji Zdrowia.
- 2** **Wprowadzenie obowiązkowych programów szkoleniowych dla pracowników** sektora zdrowia oraz nauczycieli (w tym nauczania wczesnoszkolnego) mających na celu podniesienie świadomości na temat zanieczyszczenia powietrza jako istotnego czynnika chorobotwórczego.
- 3** **Wskazanie daty ustawowego zakazu spalania węgla** w domowych instalacjach grzewczych w aktualizacji Polityki Energetycznej Polski.

Postulaty

Długoterminowe

- 4** Przeprowadzenie kompleksowych, międzyresortowych kampanii informacyjno-edukacyjnych koordynowanych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Zdrowia, z wykorzystaniem mediów publicznych, o wpływie zanieczyszczenia powietrza na zdrowie.
- 5** Wprowadzenie alertów o aktualnych przekroczeniach maksymalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń powietrza z wykorzystaniem systemu RCB - od 1 poziomu - w oparciu o geolokalizację (z dostosowaniem systemu informowania przez GIOŚ o stanie jakości powietrza i komunikatów, w tym identyfikacji kolorystycznej, do rzeczywistego wpływu na zdrowie w świetle rekomendacji Światowej Organizacji Zdrowia).

6

Wprowadzenie obowiązku sporządzania przez inwestora kompleksowej i ilościowej oceny oddziaływania inwestycji na zdrowie pokazującej np. liczbę przedwczesnych zgonów i hospitalizacji, gdy przedsięwzięcie inwestycyjne może znacząco albo potencjalnie znacząco wpłynąć na pogorszenia jakości powietrza.

7

Zwiększenie o co najmniej 30% liczby stacji monitorujących zanieczyszczenie powietrza pochodzące zarówno z sektora komunalno-bytowego jak i transportowego, ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji tj. placówki oświatowe, opiekuńczo-wychowawcze oraz placówki ochrony zdrowia, a także zapewnienie na nich monitoringu automatycznego.

TRANSPORT I WYKLUCZENIE TRANSPORTOWE

Wstęp

Transport jest głównym źródłem emisji bardzo szkodliwych dla zdrowia tlenków azotu (NOx). Dotyczy to szczególnie pojazdów z silnikami diesla, których spaliny zostały uznane przez WHO za rakotwórcze. Transport odpowiada za około 25% emisji CO₂ w UE, z czego ponad 70% to transport drogowy.

Polska jest jednym z najbardziej zmotoryzowanych krajów UE, własny samochód jest nadal najczęstszym wyborem, jeśli chodzi o codzienne dojazdy. Każdego roku trafia do Polski ponad 800 tys. używanych samochodów, często niesprawnych i wysokoemisyjnych. Zatrzymanie masowego importu tych aut, głównie diesli, jest konieczne. Jednocześnie pogłębia się zjawisko wykluczenia transportowego, szacuje się, że w Polsce doświadcza go 15 mln osób. Większość Polek i Polaków (84%) oczekuje zwiększenia liczby połączeń transportu publicznego w swojej okolicy. Jedna trzecia deklaruje chęć rezygnacji z własnego samochodu na rzecz dobrze funkcjonującej komunikacji publicznej.

Aby skutecznie eliminować zanieczyszczenia pochodzące z transportu, konieczna jest kompleksowa reforma systemu publicznego transportu zbiorowego, zmiana miksu transportowego przez zmianę przyzwyczajeń transportowych - potrzebujemy jak najczęstszej rezygnacji z samochodu na rzecz innych środków transportu, ograniczenia potrzeb transportowych (np. przez zmiany w organizacji pracy czy w planowaniu przestrzennym), a także wymiany tych pojazdów, które na drogach pozostaną (m.in. dostawy, logistyka) na zeroemisyjne, czyli elektryczne bateryjne lub wodorowe.

Postulaty

do wprowadzenia w przeciągu
3-6 miesięcy:

1

Wdrożenie do prawa krajowego zapisów Dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych (termin transpozycji dyrektywy upłynął w 2018 r.) i **nowelizacja** ustawy Prawo o ruchu drogowym i in. ustaw w zakresie dot. **krajowego systemu badań technicznych** pojazdów. Zmiana zmniejszy liczbę niesprawnych i nadmiernie zanieczyszczających powietrze pojazdów.

2

Wsparcie mobilności aktywnej jako alternatywy dla samochodu, w tym rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej oraz wsparcie zakupu rowerów elektrycznych, w tym towarowych (alternatywy miejskich dostawach i do-wozach).

Przeznaczenie min. 25% środków z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg (RFRD) na finansowanie infrastruktury pieszej i rowerowej. Umożliwienie budowy i modernizacji tej infrastruktury, w tym nieprzebiegającej wzdłuż dróg, bez wiązania jej z inwestycjami drogowymi.

Rozwinięcie **systemu wsparcia zakupu rowerów elektrycznych, w tym rowerów towarowych.**

Umożliwienie realizacji przez instytucje publiczne celu elektryfikacji flot także poprzez zakup elektrycznych rowerów towarowych (z wykorzystaniem odpowiedniego przelicznika) oraz uwzględnienie ich w programach wsparcia (*Mój elektryk*).

3

Obniżenie przez Urząd Transportu Kolejowego **taryf dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów.** Obniżenie stawek opłat za km ruchu pociągu po torach, co pozwoli na zwiększenie liczby pociągów i obniżenie cen biletów oraz odciąży finansowo samorządy, ułatwiając im rozwinięcie lepszej oferty dla mieszkańców przy tych samych kosztach.

4

Poparcie rządu dla nowelizacji Rozporządzenia PE i Rady określającego normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. Przepisy wprowadzą nowe cele redukcji CO₂ na 2030, 2035 i 2040 r. dla nowych pojazdów ciężkich, w tym ciężarówek i autobusów miejskich. W efekcie na drogach będzie więcej pojazdów bezemisyjnych, co poprawi też jakość powietrza.

Postulaty

Długoterminowe

5

Reforma systemu publicznego transportu zbiorowego w celu zapewnienia wszystkim prawa do transportu publicznego zgodnie ze stanowiskiem RPO. W ramach reformy konieczne są:

- a** Nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym obejmująca m.in.: uporządkowanie podziału kompetencji między różnymi poziomami administracji rządowej i samorządowej, określenie ram współpracy organizatorów transportu różnych szczebli, uspołnienie systemów transportu publicznego i dowozów szkolnych, zapewnienie stabilnych ram finansowania.
- b** Uproszczenie i ujednoczenie systemu taryf ulgowych w transporcie zbiorowym. Obowiązujący dziś krajowy system zniżek uniemożliwia różnym przewoźnikom stosowanie tych samych ulg. Jednolite taryfy ulgowe ułatwią współpracę, m.in. między PKP i PKS, wprowadzanie wspólnych biletów na różne środki transportu i integrację systemu transportu zbiorowego.
- c** Reforma Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych obejmująca: wprowadzenie pierwszeństwa i/lub korzystniejszych warunków wsparcia dla związków powiatowo-gminnych i międzygminnych chcących tworzyć wspólny system komunikacyjny oraz takich organizatorów, którzy zapewnią likwidację „białych plam transportowych”; wsparcie rozwiązań elastycznych, jak transport na życzenie; wprowadzenie waloryzacji dopłat do wozokilometra.
- d** Przedłużenie wsparcia dla elektryfikacji autobusów miejskich wraz z wprowadzeniem zakazu nowych rejestracji miejskich autobusów emisyjnych od 2027 r. w miastach pow. 100 tys. mieszkańców, możliwości uzyskania dofinansowania do zakupu używanego autobusu zeroemisyjnego, wymiany baterii lub konwersji autobusu spalinowego na zeroemisyjny, przyjęciem celu pełnej elektryfikacji

6

Reforma opłat i podatków w sektorze transportu zakładająca uzależnienie ich wysokości od poziomu zanieczyszczeń emitowanych przez pojazd, rodzaju stosowanego paliwa (**zasada "zanieczyszczający płaci"**) oraz masy pojazdu.

Opracowanie i wdrożenie podatku rejestracyjnego i podatku od użytkowania uzależnionych od emisji CO₂ i/lub tlenków azotu (NO_x) oraz masy pojazdu. Wprowadzenie preferencyjnych stawek za korzystanie z dróg dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych (tolling), wprowadzenie stawki dla normy Euro 6. Utworzenie Funduszu Transformacji Transportu zasilanego częścią wpływów z powyższych podatków, którego głównymi celami będą: wspieranie dekarbonizacji transportu publicznego, finansowanie krajowego programu rozbudowy infrastruktury ładowania/tankowania wodoru oraz likwidacja wykluczenia transportowego na obszarach poza-aglomeracyjnych.

7 **Rozwój systemu monitorowania emisji pochodzących z transportu drogowego.** Obecnie działa tylko 20 stacji mierzących emisję z transportu, w wielu miastach w ogóle ich nie ma. W kontekście wprowadzania SCT wiedza o rzeczywistym wpływie samochodów na jakość powietrza jest niezbędna, dlatego potrzebne jest wprowadzenie obowiązku stałego monitorowania jakości powietrza, obejmującego pomiar NO_x, przy placówkach oświatowych, opiekuńczo-wychowawczych i placówkach ochrony zdrowia.

8 **Przyspieszenie i ułatwienie wprowadzania stref czystego transportu.** Postulujemy zmianę definicji strefy i przeniesienie przepisów z ustawy o elektromobilności do ustawy Prawo o ruchu drogowym; umożliwienie tworzenia stref na obszarze więcej niż jednej gminy; wprowadzenie obowiązku tworzenia stref na obszarach całych miast, w których następują przekroczenia średniorocznego dopuszczalnego stężenia tlenków azotu (NO_x).

9 **Ułatwienie możliwości dotarcia do placówek edukacyjnych** środkami transportu zbiorowego, **pieszo i na rowerze**, w celu zmniejszenia narażenia dzieci na wdychanie spalin oraz kształtowania zdrowych nawyków transportowych.

Wprowadzenie obowiązku okresowych audytów bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów obejmujących możliwości uspokojenia lub eliminacji ruchu samochodowego, w tym tworzenia szkolnych ulic, opracowanie krajowych standardów planowania przestrzeni w bezpośrednim sąsiedztwie nowych placówek edukacyjnych, z założeniem eliminacji ruchu samochodowego, ale z możliwością dostępu dzięki transportowi publicznemu.

NISKA EMISJA I UBÓSTWO ENERGETYCZNE

Wstęp

Niska emisja, a więc emisja z przestarzałych kotłów, pieców i innych urządzeń spalających węgiel i drewno, użytkowanych głównie w gospodarstwach domowych, to w Polsce największe źródło zanieczyszczenia powietrza pyłem i rakotwórczym benzo[a]pirenem. Odpowiada za 85% emisji pyłu zawieszonego oraz 90% emisji benzo[a]pirenu w skali roku. Mimo wdrażania szeregu reform i programów finansowych, których celem było zmniejszenie emisji ze spalania węgla i drewna w gospodarstwach domowych, w Polsce wciąż dymi około 2,5 miliona tzw. "kopciuchów". Te przestarzałe kotły i piece na węgiel i drewno, które nie spełniają żadnych norm, emitują duże ilości zanieczyszczeń, a ich sprawność jest tak niska, że tylko połowa paliwa wykorzystywana jest na generację ciepła.

30% domów jednorodzinnych w Polsce nie posiada ocieplenia, a kolejne 30% jest ocieplona niewystarczająco - takie budynki marnują duże ilości energii i są drogie w ogrzewaniu. Sprawia to, że ich właściciele poszukują jak najtańszych metod ogrzewania, które często są również najbardziej szkodliwe dla powietrza. Ostatnie dwa lata to poważna erozja przepisów antysmogowych - zawieszenie norm jakości węgla, odkładanie w czasie uchwał antysmogowych czy brak należytej kontroli urządzeń grzewczych pod kątem emitowanych zanieczyszczeń.

Rozwiązanie problemu, jakim jest "zimowy smog" wymagać będzie wdrożenia szeregu przepisów antysmogowych oraz rozwoju programów finansujących transformację energetyczną polskich budynków mieszkalnych. Szczególną pomoc rząd powinien skierować do osób, które doświadczają ubóstwa energetycznego.

Cel

Rozpoczynająca się kadencja nowego rządu to szansa na pozbycie się problemu, jakim jest zimowy smog. Dzięki temu populacja Polski oddychająca czystym powietrzem zwiększy się z obecnych 2 milionów do 30 milionów, co przełoży się na zmniejszenie zgonów z powodu złej jakości powietrza o ponad 20 tysięcy rocznie¹. Działania w obszarze niskiej emisji powinny skupiać się na likwidacji "kopciuchów" i poprawie efektywności energetycznej domów. Wymagać to będzie wdrożenia uchwał antysmogowych i usprawnienia programów finansowych oferujących wsparcie dla transformacji energetycznej gospodarstw domowych. Działania te przyniosą wielowymiarowe korzyści: poprawę jakości powietrza, redukcję emisji CO₂ z sektora budownictwa, a także zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego Polski i zmniejszenie rachunków za ogrzewanie.

Postulaty

do wprowadzenia w przeciągu
3-6 miesięcy:

1

Zapewnienie ciągłości finansowania dla Programu "Czyste Powietrze".

Jest to program kluczowy dla poprawy jakości powietrza w Polsce i likwidacji niskiej emisji. Obecnie znalazł się w zapaści finansowej spowodowanej brakiem odpowiedniego zarządzania płynnością programu. Rząd powinien pilnie przygotować plan finansowy dla Programu, biorąc pod uwagę takie źródła finansowania jak: Krajowy Plan Odbudowy, Program FENiKS, ETS oraz obligacje. Ważne jest zapewnienie finansowania poza środkami Krajowego Programu Odbudowy i Programu FENiKS, ponieważ są one niewystarczające dla pokrycia potrzeb Programu.

2

Zagwarantowanie odpowiedniej jakości paliw stałych.

Zaostrzenie wymagań jakościowych dla węgla: zmniejszenie zawartości siarki, popiołu i wilgoci w węglu spalany w gospodarstwach domowych, a także całkowite wycofanie nazw ekogroszek i ekomiął, jako wprowadzających w błąd konsumentów. Potrzebne jest również wprowadzenie obowiązkowych norm dla pelletu drzewnego oraz drewna kawałkowego. Kotły na pellet są popularnym rozwiązaniem grzewczym, dotowanym z Programu "Czyste Powietrze", wciąż jednak paliwo do nich nie jest objęte obowiązkowymi wymaganiami jakościowymi.

1. Droga Polski do czystego powietrza i zgodności z dyrektywą AAQD, Europejskie Centrum Czystego Powietrza, Warszawa 2023

3

Wsparcie dla czystych źródeł energii. Źródła energii, które nie przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza powinny być premiovane cenowo przez państwo, aby mieszkańcom opłacało się w nie inwestować. Dlatego należy wprowadzić atrakcyjne taryfy dla użytkowników pomp ciepła, a także przywrócić korzystne warunki rozliczeń dla prosumentów. Należy również zapewnić wsparcie dla rozwoju społeczności energetycznych.

4

Wsparcie dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym. Należy pilnie zmodyfikować system wsparcia dla najuboższych gospodarstw domowych. Powinny one zostać objęte kompleksowym wsparciem w zakresie inwestycji w termomodernizację i nowe źródła ciepła (od audytu, do wykonania i nadzoru nad pracami). Osobom z tej grupy należy również zapewnić dostęp do prefinansowania tych inwestycji, ze względu na brak środków na wstępne pokrycie kosztów. Istotny jest również udział Ministerstwa Rodziny Pracy i Polityki Społecznej, gdyż nadzoruje ono Gminne i Miejskie Ośrodki Pomocy Społecznej, które bezpośrednio pomagają ubogim energetycznie.

Postulaty

Długoterminowe

5

Rozwój programów finansujących transformację energetyczną polskich domów. Program "Czyste Powietrze" wymaga pilnych reform. Niezmiernie ważne jest usprawnienie obsługi beneficjentów przez wojewódzkie fundusze ochrony środowiska, tak aby rozliczanie wniosków zajmowało mniej czasu i było mniej uciążliwe dla beneficjentów. Średnia liczba wniosków składanych tygodniowo do programu powinna wzrosnąć z obecnych 4 do 6 tys. już w 2024 r., a w kolejnych latach do 8 tys. Program "Ciepłe Mieszkanie", pomagający w likwidacji pieców na węgiel i drewno w budownictwie wielorodzinnym, również musi być rozwijany i usprawniony (np. umożliwienie gminom składania wniosków dla lokali komunalnych).

6

Ekodoradca w każdej gminie. Zabezpieczenie w budżecie państwa lub NFOŚiGW funduszy dla gmin na sfinansowanie etatu ekodoradcy w każdej gminie. Ekodoradca m.in. wspierałby mieszkańców gminy przy aplikowaniu o środki z Programu "Czyste Powietrze" czy "Ciepłe Mieszkanie".

7

Kampanie informacyjne. Ministerstwo Klimatu i Środowiska w porozumieniu z Ministerstwem Zdrowia powinno zaplanować i prowadzić szerokie działania informacyjne o wpływie spalania węgla i drewna w domach na jakość powietrza i zdrowie, przepisach antysmogowych (w tym uchwałach antysmogowych), programach dotacyjnych do wymiany starych źródeł ciepła i termomodernizacji. Jednym z narzędzi, które należy wykorzystać jest Centralna Ewidencja Emisyjności Budynków, dzięki której można precyzyjnie dotrzeć do gospodarstw domowych wciąż korzystających z "kopciuchów".

8

Szkolenia dla zielonych miejsc pracy. Wielkoskalowa transformacja energetyczna polskich domów wymaga zapewnienia odpowiednich umiejętności w sektorze usług - firm instalacyjnych i wykonawczych. Potrzebne jest wdrożenie szerokiej akcji szkoleniowej skierowanej do pracowników gmin, firm instalacyjnych i wykonawczych w zakresie instalacji źródeł ciepła i termomodernizacji budynków.

9

Normy emisyjne dla małych instalacji. Wprowadzenie norm emisyjnych dla eksploatowanych małych instalacji grzewczych (kotłów, pieców, kominów) wraz z wprowadzeniem systemu okresowej kontroli emisji.

WDRAŻANIE PRZEPISÓW I ICH EGZEKWOWANIE

Wstęp

Podstawą prawnej ochrony powietrza jest efektywne wdrożenie prawa UE, ze szczególnym uwzględnieniem dyrektywy o czystym powietrzu. Ale to, czy mieszkańcy i mieszkanki Polski będą mogli oddychać czystym powietrzem w dużej mierze zależy od istnienia skutecznych mechanizmów kontroli i egzekwowania obowiązującego prawa. Bez tych mechanizmów nawet najlepsze przepisy nie przyniosą wymiernych efektów.

Obecnie obowiązujące prawo ochrony powietrza jest ignorowane na wszystkich szczeblach: w całym kraju przekraczane są poziomy dopuszczalne zanieczyszczeń obowiązujące od kilkunastu lat, gminy nie realizują działań określonych w programach ochrony powietrza, ich mieszkańcy nie stosują się do przepisów uchwał antysmogowych, po polskich drogach jeżdżą zatruwające powietrze samochody, a przedsiębiorcy emitują zanieczyszczenia wiedząc, że nie muszą się obawiać kontroli i dotkliwych kar.

Cel

Przestrzeganie przepisów o ochronie powietrza musi być skutecznie egzekwowane. Dotyczy to zarówno osób prywatnych, przedsiębiorców, jak również organów administracji publicznej na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym.

Postulaty

do wprowadzenia w przeciągu
3-6 miesięcy:

1

Dostęp do wymiaru sprawiedliwości. Zagwarantowanie każdej zainteresowanej osobie oraz przedstawicielom społeczeństwa obywatelskiego do dostępu do wymiaru sprawiedliwości w sprawach dotyczących jakości powietrza, w szczególności umożliwienie zaskarżania wadliwych, nieskutecznych programów ochrony powietrza i uchwał antysmogowych. Przywrócenie udziału społeczeństwa w postępowaniach w sprawie pozwoleń emisyjnych.

2

Kontrole paliw stałych i urządzeń grzewczych. Niezwłoczne przywrócenie prowadzonych przez inspekcję handlową kontroli paliw stałych pod kątem zgodności z wymaganiami jakościowymi oraz kontroli wprowadzanych do obrotu instalacji grzewczych na paliwo stałe (kotłów, pieców, wkładów kominkowych) pod kątem zgodności z wymaganiami określonymi w prawie krajowym i prawie UE (ekoprojekt).

3

Pełne wdrożenie CEEB. Jak najszybsze uruchomienie wszystkich funkcji Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków oraz uporządkowanie zgromadzonych tam danych. Wprowadzenie zautomatyzowanego systemu powiadamiania właściwych organów o ujawnionych w CEEB naruszeniach przepisów o ochronie powietrza.

Postulaty

Długoterminowe

4

Wzmocnienie kontroli realizacji programów ochrony powietrza. Poprawa efektywności prowadzonych przez WIOŚ kontroli organów administracji w zakresie realizacji działań naprawczych określonych w programach ochrony powietrza. Kontrola powinna być prowadzona po każdym roku realizacji programu, a nieprawidłowości i opóźnienia muszą wiązać się z dotkliwymi karami (należy rozważyć powiązanie wysokości kar z budżetem gminy). Należy wprowadzić mechanizm wydatkowania środków z kar na poprawę jakości powietrza w gminie.

5

Wzmocnienie kontroli małych instalacji grzewczych. Kompleksowe wzmocnienie kontroli małych instalacji na paliwo stałe eksploatowanych w nieruchomościach prywatnych oraz w ramach działalności gospodarczej. Przyznanie pracownikom urzędu gminy prawa do wymierzania grzywny za wybrane wykroczenia w drodze mandatu karnego ("ekopatrol").

6

Wsparcie finansowe i organizacyjne gmin w zakresie tworzenia straży gminnych i międzygminnych oraz starostw powiatowych w zakresie prowadzenia kontroli u przedsiębiorców. Doprecyzowanie przepisów o właściwości organów kontrolnych i przyznanie włodarzom gmin prawa do kontrolowania przedsiębiorców w zakresie eksploatacji małych instalacji, które nie wymagają pozwolenia lub zgłoszenia (odciążenie WIOŚ w drobnych sprawach).

7

Koordinacja działań związanych z ograniczaniem emisji zanieczyszczeń i transformacją energetyczną na poziomie gmin i powiatów. Utworzenie w urzędach gmin i starostwach powiatowych stanowiska (etatu) koordynatora wdrażania polityki jakości powietrza i ograniczania zanieczyszczenia. Osoby piastujące to stanowisko będą odpowiedzialne za koordynowanie działań w obszarze niskiej emisji, transportu i emisji przemysłowych oraz transformacji energetycznej, w tym rozwoju energetyki odnawialnej na terenie gminy lub powiatu.

8

Reforma Inspekcji Ochrony Środowiska. Opracowanie i wdrożenie kompleksowej reformy Inspekcji Ochrony Środowiska połączonej ze znaczącym wzmocnieniem finansowym i kadrowym w celu zwiększenia efektywności nadzoru nad działalnością średnich i dużych zakładów przemysłowych.

KONTAKT

Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi

Agnieszka Warso-Buchanan

awarso@clientearth.org



Fundacja Frank Bold

Miłosz Jakubowski

miłosz.jakubowski@frankbold.org



Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych

Anna Zielińska-Rakowicz

anna.zielinska@fppe.pl



FPPE

HEAL Polska

Weronika Michalak

weronika@env-health.org



Polski Alarm Smogowy

Andrzej Guła

andrzej.gula@polskialarmsmogowy.pl



Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki

Urszula Stefanowicz

u.stefanowicz@koalicyjaklimatyczna.org



Rodzice dla Klimatu

Kamila Kadzidłowska

kamila.kadzidlowska@rodzicedlaklimatu.org

