

Posebno poročilo

Onesnaževanje v mestih v EU

V mestih je zrak čistejši, vendar so še vedno prehrupna



EVROPSKO
RAČUNSKO
SODIŠČE

Vsebina

| | Odstavek |
|--|----------|
| Povzetek | I–XI |
| Uvod | 01–15 |
| Onesnaževanje v mestih, velik zdravstveni problem | 01–05 |
| Pravila EU | 06–12 |
| Zrak | 07–09 |
| Hrup | 10–11 |
| Akcijski načrt za ničelno onesnaževanje | 12 |
| Vloge in pristojnosti | 13–14 |
| Proračun EU | 15 |
| Obseg revizije in revizijski pristop | 16–21 |
| Opažanja | 22–90 |
| Dosežki in pomanjkljivosti pri izvajanju zakonodaje EU | 22–63 |
| Kljub izboljšavam se standardi EU za kakovost zraka v izbranih mestih ne dosegajo dosledno | 22–35 |
| Zaradi pomanjkljivosti in zamud pri poročanju o obremenitvi s hrupom je težko oceniti napredek | 36–46 |
| Akcijski načrti se ne uporabljajo kot učinkovita orodja upravljanja | 47–55 |
| Uveljavljanje prava s strani Komisije v izbranih mestih ni bilo niti pravočasno niti povsem uspešno | 56–63 |
| Mesta imajo težave pri tem, ko skušajo uspešno obravnavati onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom | 64–90 |
| Nejasna uspešnost izvedbenih ukrepov in z njimi povezani družbeni izzivi | 65–80 |
| Ukrepi so manj uspešni zaradi slabega usklajevanja | 81–87 |
| Neustrezna ocena rezultatov projektov, ki jih financira EU | 88–90 |
| Zaključki in priporočilo | 91–101 |

Prilogi

Priloga I – Izbrana mesta glede na mejne vrednosti EU

Priloga II – Revidirani projekti

Kratice

Glosar

Odgovori Komisije

Časovnica

Revizijska ekipa

Povzetek

I Svetovna zdravstvena organizacija je onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom priznala kot dve največji okoljski grožnji za zdravje ljudi. Onesnažen zrak in okoljski hrup sta običajno hujša v mestnih območjih, kjer živijo tri četrtine državljanov EU.

II EU je uvedla pravila, s katerimi ureja kakovost zraka in okoljski hrup in so namenjena zaščiti njenih državljanov. V Evropskem zelenem dogovoru in akcijskem načrtu je z določitvijo ciljnih vrednosti za nadaljnje zmanjšanje vplivov onesnaženega zraka in čezmerne hrupa na zdravje ljudi potrdila svojo usmeritev delovanja. Evropsko računsko sodišče (Sodišče) se je odločilo opraviti to revizijo, ker je Komisija zdaj na pol poti do svojih ciljev ničelnega onesnaževanja do leta 2030. Pravni okvir EU o zraku se revidira, da bi se vanj vključili strožji standardi, direktiva EU o okoljskem hrupu iz leta 2002 pa ni bila nikoli revidirana. Cilj te revizije je pomagati oblikovalcem politik pri sprejemanju uspešnih ukrepov proti škodljivemu onesnaževanju.

III Sodišče je v svojem poročilu preverilo, ali se obstoječi pravni okvir pravilno izvaja in ali se je s sprejetimi ukrepi uspešno izboljšala kakovost zraka in znižala raven hrupa v izbranih državah (v Grčiji, Španiji in na Poljskem) in mestih, tj. v Atenah, Barceloni in Krakovu. Komisija ocenjuje, da je znesek podpore EU, namenjen ciljem čistega zraka, za programsko obdobje 2014–2020 znašal približno 46,4 milijarde EUR, za programsko obdobje 2021–2027 pa 185,5 milijarde EUR. Sodišče je preučilo ukrepe za obravnavanje onesnaževanja zraka in obremenitve s hrupom, vključno z nekaterimi, ki so prejeli finančno podporo EU. Preučilo je tudi ukrepe Komisije za uveljavljanje izvajanja ustrezne zakonodaje EU.

IV Sodišče je ugotovilo, da se kakovost zraka v EU, tudi v izbranih mestih, sicer izboljšuje, vendar standardi kakovosti zraka niso bili vedno doseženi ali pa so bili doseženi šele pred kratkim. V skladu s sedanjim pregledom direktiv o kakovosti zunanega zraka, s katerim se bodo poostri veljavni standardi kakovosti zraka, bodo morala izbrana mesta svoja prizadevanja dodatno okrepiti.

V Napredek pri zmanjševanju obremenitve s hrupom je težko oceniti predvsem zaradi pomanjkljivosti in zamud pri ocenjevanju razsežnosti obremenitve s hrupom in poročanju o njej v večini držav članic EU. Zaradi vrzeli v kartiranju hrupa organi nimajo na voljo bistvenih podatkov o izpostavljenosti državljanov škodljivim ravnam hrupa.

VI V nasprotju s pravili EU o kakovosti zraka ni mejnih vrednosti za hrup ali ciljnih vrednosti za njegovo zmanjšanje. Sodišče je ugotovilo, da ukrepi proti hrupu v izbranih mestih niso bili prednostno obravnavani in se v najboljšem primeru izvajajo le deloma. Po njegovem mnenju to, da ni ciljnih vrednosti EU za zmanjšanje hrupa, odvrta države članice od dajanja prednosti ukrepom za uspešno zmanjšanje obremenitve s hrupom. Sodišče ugotavlja tudi, da pragovi za poročanje o hrupu zajemajo le del prebivalcev EU, ki so morda izpostavljeni škodljivim ravnom hrupa.

VII Komisija lahko v primeru, da država članica ne izpolnjuje zadevne zakonodaje EU, npr. kadar preseže mejne vrednosti kakovosti zraka ali nima strateških orodij za upravljanje hrupa, ukrepa in proti tej državi začne postopek za ugotavljanje kršitev. Sodišče je ugotovilo, da so bili postopki Komisije za ugotavljanje kršitev pogosto precej dolgotrajni in da je bilo z njimi osnovno vprašanje neskladnosti v nekaterih primerih le deloma uspešno rešeno.

VIII Za učinkovito obravnavo onesnaževanja zraka in obremenitve s hrupom na mestnih območjih bi morali regije in mesta pripraviti in izvajati akcijske načrte. Sodišče je ob nekaterih priložnostih ugotovilo, da so bile pri akcijskih načrtih v izbranih mestih zamude ali pa ti sploh niso bili pripravljene, zato se ni bilo mogoče pravočasno in uspešno odzvati na tako onesnaževanje.

IX Sodišče je ugotovilo tudi, da so bili revidirani ukrepi, ki so bili sprejeti za boj proti onesnaževanju zraka in obremenitvi s hrupom na lokalni ravni, pogosto manj uspešni zaradi neustreznega načrtovanja in usklajevanja nacionalnih in regionalnih organov. Zato so bile načrtovane rešitve včasih izvedene v manjšem obsegu ali pa odložene.

X Sodišče je pri analizi izbranih projektov s komponento financiranja EU, ki bi lahko prispevala k izboljšanju kakovosti zraka in zmanjšanju obremenitve s hrupom, ugotovilo, da je pogosto nemogoče oceniti uspešnost projektov, s tem pa tudi deleža financiranja EU, ki je temu namenjeno. Razlog za to je bil, da ni bilo namenskih kazalnikov projektov, ki bi omogočali oceno izidov projektov glede na njihov prispevek k boljši kakovosti zraka in nižjim ravnom hrupa.

XI Sodišče na podlagi svojih ugotovitev Komisiji priporoča, naj oceni izvedljivost naslednjega:

- o uvedbe ciljev EU za zmanjšanje hrupa in omejitev za hrup v direktivo o okoljskem hrupu,
- o kolikor je mogoče uskladi pragove za poročanje, ki se uporabljajo za izpostavljenost hrupu, s tistimi, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija.

Uvod

Onesnaževanje v mestih, velik zdravstveni problem

01 Tri četrtine državljanov EU živi v mestnih območjih¹ in proces urbanizacije se nadaljuje, kar pogosto negativno vpliva na kakovost okolja. Državljeni EU so izpostavljeni onesnaževanju iz številnih virov, kot so zrak, hrup, svetloba ali odpadne vode. Onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom spadata med pereča okoljska izziva, s katerima se srečujejo povsod v EU².

02 Onesnaženost zraka je opredeljena kot koncentracija kontaminantov ali onesnaževal v zraku, ki negativno vpliva na zdravje ljudi ali povzroča druge škodljive učinke na okolje (glej [okvir 1](#) in [slika 2](#)). Pri različnih dejavnostih se ustvarjajo emisije, ki onesnažujejo zrak (glej [slika 1](#)).

¹ [Urban-rural Europe](#), Eurostat, dostop marca 2024.

² [Onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom](#), Evropski parlament, 2024; [Air pollution and health](#), Evropska agencija za okolje, 2022.

Okvir 1

Glavna zdravju škodljiva onesnaževala zraka v letu 2022

Delci (**PM**) so glede na velikost običajno razvrščeni kot PM_{10} ali $PM_{2,5}$. PM_{10} in $PM_{2,5}$ se sproščajo predvsem po zgorevanju trdnih goriv za ogrevanje gospodinjstev (iz ogrevanja gospodinjstev izhaja 43 % PM_{10} in 62 % $PM_{2,5}$). V delih Evrope, kjer se za ogrevanje gospodinjstev še vedno pogosto uporablja trdno gorivo, se ob ostrejših zimah emisije onesnaževal zraka, zlasti PM, povečajo. Nekateri PM izhajajo iz naravnih virov, kot so morska sol, saharski prah in vulkani, medtem ko so druge vrste delcev (imenovane sekundarni PM) posledica kemičnih reakcij v ozračju.

Dušikov dioksid (NO_2) je plinasto onesnaževalo rdečkastorjave barve. Spada med dušikove okside (**NO_x**). Glavni vir NO_x je cestni promet, ki je vir 49 % takih emisij.

Žveplov dioksid (SO_2) je strupeno plinasto onesnaževalo z ostrim vonjem. Sektor oskrbe z energijo je glavni vir emisij SO_2 in ustvari 44 % teh emisij.

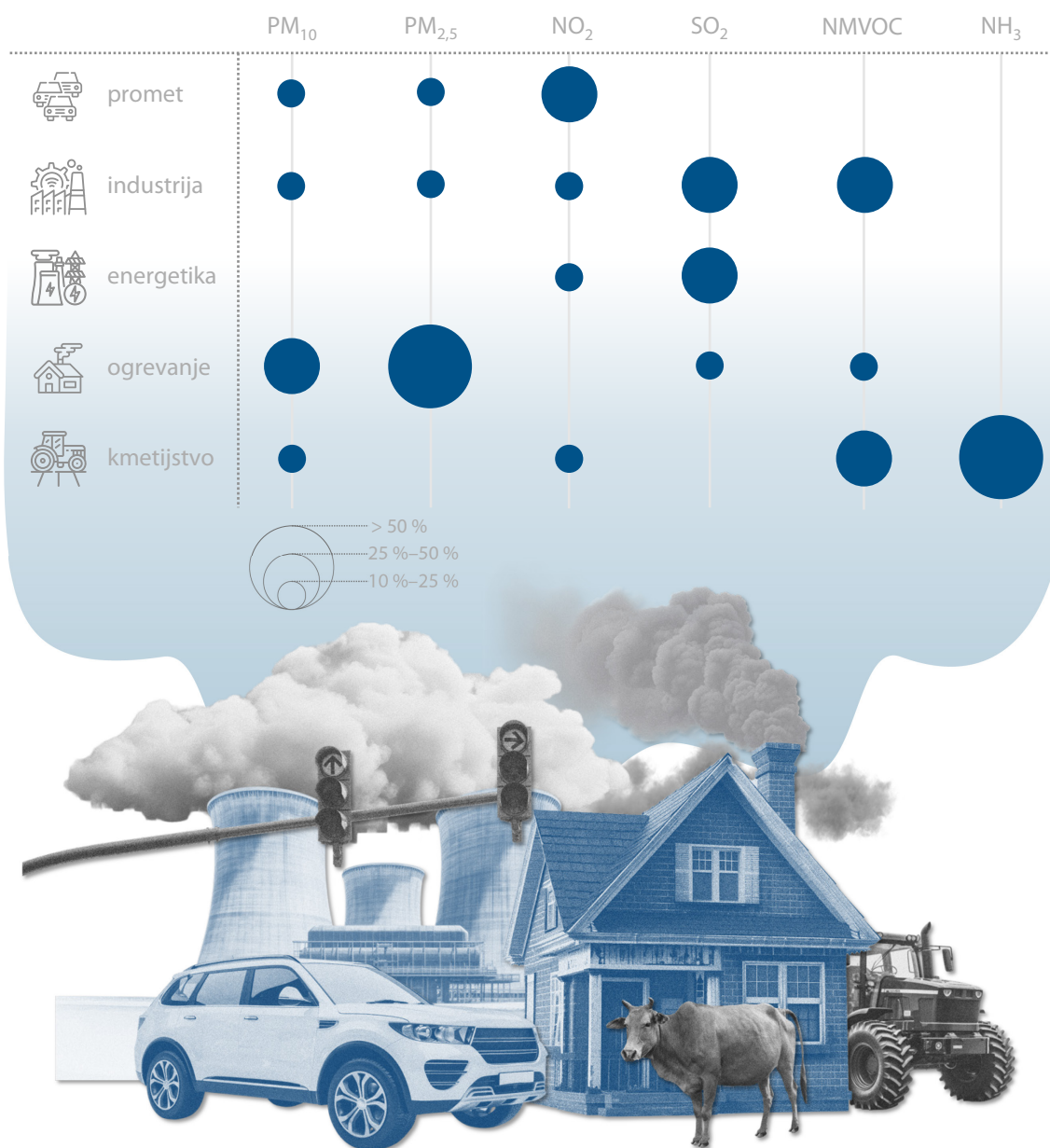
Prizemni ozon (O_3) je plast brezbarvnega plina, ki nastane v bližini tal pri kemičnih reakcijah onesnaževal – kot je (NO_x) – ki se dogajajo v sončni svetlobi. Ozon se v Evropo prenaša tudi iz drugih delov severne poloble in iz zgornje atmosfere.

Nemetanske hlapne organske spojine (NMVOC) zajemajo mešanico organskih spojin z različnimi kemijskimi sestavami. Njihovi glavni viri so predelovalne in ekstraktivne industrije, ki sprostijo v zrak 46 % takih onesnaževal.

Amoniak (NH_3) je brezbarven plin, ki izhaja predvsem iz kmetijskega sektorja – ta povzroča 93 % emisij tega plina. Amoniak znatno prispeva k nastajanju $PM_{2,5}$ v ozračju.

Vir: Evropska agencija za okolje ([EEA](#)).

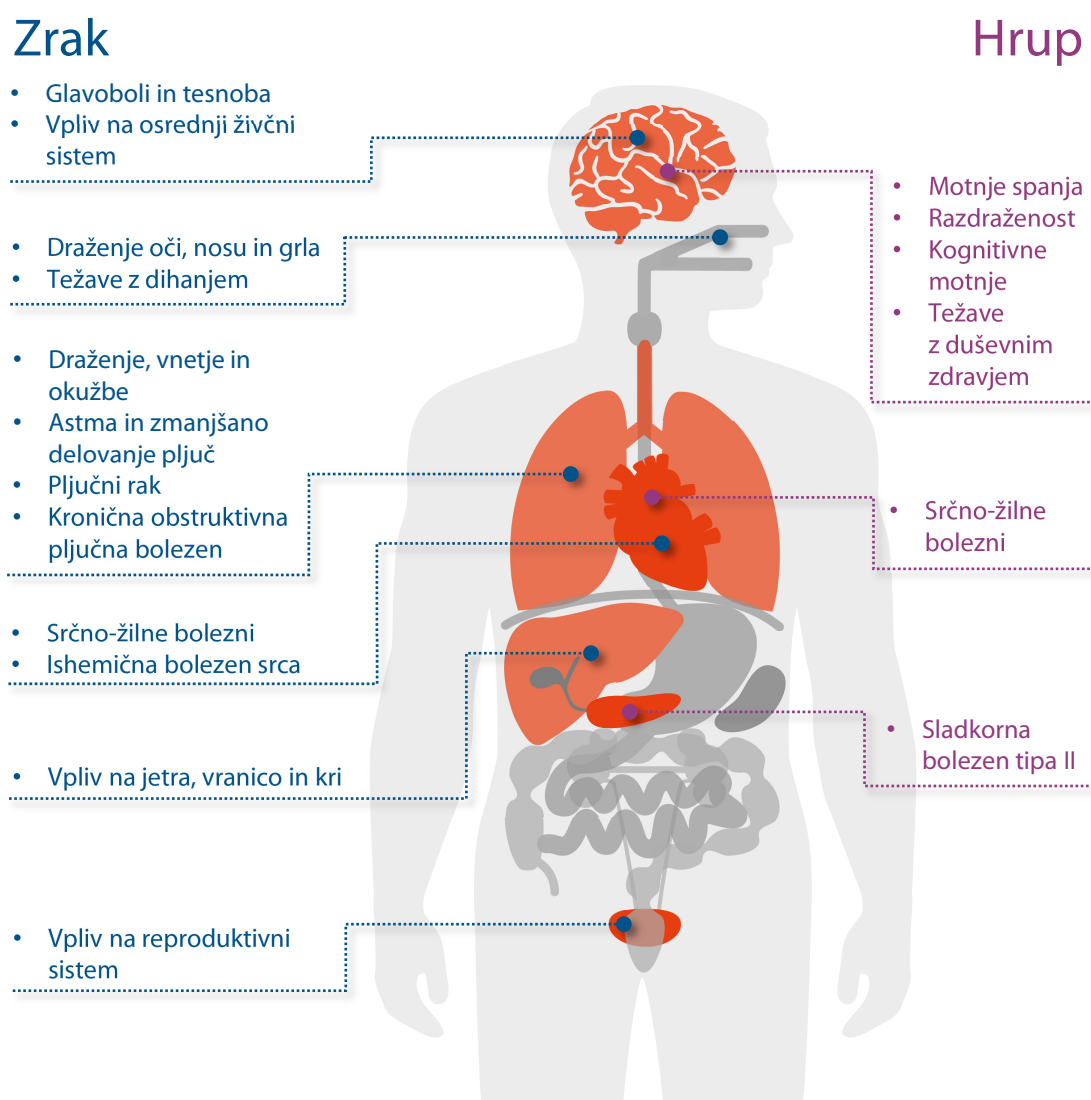
Slika 1 – Delež onesnaževal v emisijah iz določenega vira, 2022



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi [podatkov EEA](#)

03 Po mnenju Svetovne zdravstvene organizacije (SZO) je onesnaženost zraka največje okoljsko tveganje za zdravje v Evropi.³ Evropska agencija za okolje (EEA) ocenjuje, da je leta 2021 v EU zaradi onesnaženosti zraka z delci (PM_{2,5}) prezgodaj umrlo 253 000 ljudi, 52 000 zaradi onesnaženosti z dušikovim dioksidom (NO₂) in 22 000 zaradi tiste z ozonom (O₃)⁴. Izpostavljenost visokim ravnom onesnaženosti zraka negativno prispeva k drugim zdravstvenim težavam, na primer astmi, možganski kapi, ishemični bolezni srca in pljučnemu raku (glej [sliko 2](#))⁵.

Slika 2 – Večje zdravstvene težave, ki jih povzročata onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov SZO

³ *Ambient (outdoor) air pollution*, SZO, dostop marca 2024.

⁴ *Harm to human health from air pollution in Europe: burden of disease 2023*, EEA.

⁵ *Health impact of air pollution*, SZO, dostop marca 2024.

04 Okoljski hrup pomeni nezaželen ali škodljiv zunanji zvok, ki ga povzročajo človekove dejavnosti. Cestni promet je glavni vir škodljivega okoljskega hrupa, tj. obremenitve s hrupom, sledijo pa mu železnice in zrakoplovi. SZO meni, da je okoljski hrup za onesnaževanjem zraka drugi največji okoljski prispevek k bremenu bolezni v EU⁶. Dolgotrajna izpostavljenost okoljskemu hrupu vsako leto prispeva k 48 000 novim primerom bolezni srca in 12 000 prezgodnjim smrtim v Evropi⁷.

05 EEA ocenjuje, da je vsaj vsak peti človek v EU izpostavljen škodljivim ravnam hrupa⁸. Dolgotrajna izpostavljenost čezmernemu hrupu lahko povzroči škodljive učinke na zdravje, kot so motnje spanja, srčno-žilne bolezni, razdraženost, kognitivne motnje in težave z duševnim zdravjem (glej [slika 2](#)). **Hrup cestnega prometa** je bil opredeljen kot glavni vir obremenitve s hrupom v vseh mestih EU (glej [slika 3](#)).

Slika 3 – Glavni viri obremenitve s hrupom, o katerih se poroča v skladu z zakonodajo EU



Vir: Evropsko računsko sodišče

⁶ *Burden of disease from environmental noise*, 2011, SZO in JRC.

⁷ Velja za 33 partnerskih držav EEA (brez Turčije), *Health risks caused by environmental noise in Europe*, EEA.

⁸ *Noise pollution and health*, EEA, dostop marca 2024.

Pravila EU

06 Pravna podlaga za ukrepanje EU v zvezi s kakovostjo zraka in hrupom je v členih 191 in 192 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). S temi členi je dobila EU pristojnosti, da ukrepa za ohranjanje, varovanje in izboljšanje kakovosti okolja ter varovanje zdravja ljudi.

Zrak

07 Direktivi o kakovosti zunanjega zraka⁹ sta eden od temeljev politike EU za čist zrak. V njima so določeni pravni standardi za preprečevanje ali zmanjševanje škodljivih učinkov onesnaženosti zraka za zdravje ljudi in okolje. Določene so tudi mejne vrednosti in ciljne vrednosti za koncentracijo najbolj škodljivih onesnaževal v zraku. Države članice morajo spremljati kakovost zraka in pripraviti načrte za kakovost zraka, kadar so mejne in ciljne vrednosti EU presežene.

08 Z [direktivo o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij](#) se ureja področje emisij onesnaževal zraka v EU. V njej so določene obveznosti zmanjšanja emisij na ravni države za pet čezmejnih onesnaževal zraka, in sicer za žveplov dioksid (SO₂), dušikove okside (NO_x), nemetanske hlapne organske spojine (NMVOC), amoniak (NH₃) in delce (PM_{2,5}). Ta onesnaževala, ki se delno prekrivajo s tistimi, ki jih urejajo direktive o kakovosti zunanjega zraka, prispevajo k slabi kakovosti zraka, ki vpliva na zdravje ljudi in ekosistemov.

09 EU je določila tudi emisijske standarde za ključne vire onesnaževanja, kot so energetski, prometni in industrijski sektor. Direktive in uredbe EU so osredotočene na posebne vire onesnaževanja, kot so kurilne naprave v gospodinjstvih, industrijske emisije (vključno z intenzivno živinorejo), emisije izpušnih plinov (ki so obravnavane pri tehničnih pregledih) in emisije terenskih vozil ter standardi kakovosti goriva¹⁰.

⁹ Direktiva 2004/107/ES in Direktiva 2008/50/ES.

¹⁰ *Air pollution from key sectors*, Evropska komisija.

Hrup

10 Pravila EU za varovanje zdravja ljudi pred posledicami okoljskega hrupa so vključena v [direktivo o okoljskem hrupu](#) iz leta 2002. V skladu z direktivo morajo države članice izdelati strateške karte hrupa, v katerih ocenijo izpostavljenost prebivalcev okoljskemu hrupu. Informacije o okoljskem hrupu in njegovem vplivu morajo biti dostopne javnosti. Države članice morajo pripraviti tudi akcijske načrte za zmanjšanje obremenitve s hrupom.

11 Poleg tega so bile z [zakonodajo EU](#) uvedene različne zahteve, s katerimi so obravnavani ključni viri onesnaževanja s hrupom, vključno z omejitvami hrupa, ki ga povzročajo cestni promet, zrakoplovi in železnice, ter hrupa, ki ga povzroča oprema, ki se uporablja na prostem.

Akcijski načrt za ničelno onesnaževanje

12 Bolj nedavno, in sicer leta 2021, je Komisija v okviru evropskega zelenega dogovora določila specifične cilje za zmanjšanje onesnaženosti zraka in škodljivega hrupa do leta 2030¹¹. Njen namen je bil zmanjšati vpliv onesnaženega zraka na zdravje (prezgodnje smrti) za več kot 55 % v primerjavi z letom 2005 in ogroženost biotske raznovrstnosti v ekosistemih EU zaradi te onesnaženosti za 25 % ter za 30 % zmanjšati število ljudi s kronično motnjo zaradi prometnega hrupa. Vendar ti cilji EU za države članice niso zavezujoči.

Vloge in pristojnosti

13 Generalni direktorat Komisije za okolje (GD ENV) je v prvi vrsti odgovoren za nadzor in uveljavljanje izvajanja direktiv o zraku in hrupu, Evropska agencija za okolje (EEA) pa zagotavlja informacije in upravlja podatke o kakovosti zraka in hrupu. Vloga EEA je tudi, da zagotavlja podporo Komisiji pri izvajanju direktiv, državam članicam pa pri izpolnjevanju njihovih zahtev glede poročanja. Sektorski generalni direktorati so običajno odgovorni za zakonodajo o virih.

¹¹ Akcijski načrt za ničelno onesnaževanje, COM(2021) 400.

14 Nacionalni organi so ob podpori Komisije odgovorni za vključitev določb direktiv v nacionalno zakonodajo in za njihovo izvajanje. Države članice v skladu z načelom subsidiarnosti odločajo o ukrepih, ki so specifični za njihove nacionalne, regionalne in lokalne okoliščine. Odgovorni so za spremljanje, ocenjevanje in poročanje o onesnaženosti zraka in obremenitvi s hrupom ter za pripravo načrtov za izboljšanje kakovosti zraka in zmanjšanje okoljskega hrupa. Mnoge odgovornosti so prenesene na regionalne in lokalne organe, tudi na predstavnike mest, saj lahko ti najboljše opredelijo in obravnavajo potrebe prebivalcev.

Proračun EU

15 Ukrepi, ki prispevajo k politiki čistega zraka, se lahko podpirajo iz različnih virov financiranja EU, npr. mehanizma za okrevanje in odpornost (RRF), evropskih strukturnih in investicijskih skladov (skladov ESI), raziskovalnih programov v okviru Obzorje 2020/Obzorje Evropa ter Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE). Komisija je oblikovala metodologijo za [spremljanje ukrepov za čist zrak](#), s katero se ocenjuje znesek podpore EU, namenjene ciljem čistega zraka. Ta podpora je za obdobje 2014–2020 znašala približno 46,4 milijarde EUR, za obdobje 2021–2027 pa 185,5 milijarde EUR. Vendar Komisija nima take ocene tudi za sredstva EU, ki prispevajo k ciljem zmanjšanja hrupa.

Obseg revizije in revizijski pristop

16 V to revizijo so zajete politike EU, s katerimi se obravnavata onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom v mestnih območjih. Revizija omogoča vpogled v ukrepe, ki so jih Komisija, države članice in izbrana mesta sprejela za preprečevanje in zmanjšanje onesnaženosti zraka in čezmernega hrupa. To je drugo poročilo Sodišča, v katerem je obravnavana onesnaženost zraka; prvo je bilo objavljeno leta 2018¹².

17 Sodišče se je odločilo, da bo to revizijo opravilo, ker imata onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom znatne škodljive učinke na zdravje ljudi in okolje. Komisija je skoraj na pol poti izvajanja svojega načrta za ničelno onesnaževanje, v katerem so specifični cilji za zmanjšanje onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom do leta 2030. Obe direktivi o kakovosti zunanjega zraka sta bili revidirani in združeni oktobra 2024, ob tem pa so bili med drugim uvedeni strožji standardi kakovosti, ki jih morajo države članice doseči do leta 2030. Nasprotno pa direktiva o okoljskem hrupu, razen prilog, ni bila nikoli revidirana. Zaključki in priporočila Sodišča bi lahko prispevali k boljšemu izvajanju revidiranih pravil EU o kakovosti zraka in k oceni sedanjih pravil o izpostavljenosti hrupu.

18 Sodišče je preučilo, ali se je z ukrepi Komisije in držav članic uspešno varovalo državljanke in okolje pred onesnaževanjem zraka in obremenitvijo s hrupom. Da bi Sodišče odgovorilo na glavno revizijsko vprašanje, je ocenilo, ali:

- so Komisija in države članice pravilno izvajale zakonodajo EU,
- so izbrani ukrepi, vključno s tistimi, ki jih financira EU, uspešno prispevali k zmanjšanju onesnaževanja zraka in obremenitve s hrupom.

19 Sodišče se je pri reviziji osredotočilo na zakonodajo EU za varstvo državljanov pred najbolj škodljivimi onesnaževali zraka in čezmernim hrupom, in sicer na direktivo o kakovosti zunanjega zraka iz leta 2008, direktivo o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij in direktivo o okoljskem hrupu. Analiziralo je ukrepe Komisije pri uveljavljanju izvajanja zakonodaje EU do julija 2024. Sektorske zakonodaje EU, ki zajema emisije v zrak in emisije zvoka pri viru, ni preučilo.

¹² Posebno poročilo 23/2018.

20 Da bi Sodišče ocenilo uspešnost nacionalnih in lokalnih ukrepov za doseganje ciljev, določenih v zakonodaji EU, je izbralo tri države članice in mesta: Atene v Grčiji, Barcelono v Španiji in Krakov na Poljskem. Za namene revizije je izbralo mestna območja, kjer je za upravljanje onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom pristojen en sam organ. S takšno izbiro je lahko zajelo mestna območja, ki so bila izpostavljena različnim virom onesnaženosti zraka in povišanim ravnom hrupa (glej [slika 4](#)). Sodišče je preučilo ukrepe, sprejete za obravnavo onesnaževanja zraka in obremenitve s hrupom, vključno s tistimi, ki so bili podprti s projekti, financiranimi s sredstvi EU, v programskih obdobjih 2014–2020 in 2021–2027 (skupaj 13 projektov, od tega 4 v Barceloni, 4 v Krakovu in 5 v Atenah). Med revizijo niso bili preučeni niti metodologija Komisije za spremljanje ukrepov za čist zrak niti z njo izračunani ocenjeni zneski.

Slika 4 – Merila za izbiro mest



| | Zrak | | | Hrup | | | |
|-----------|---|--|--|--|---|---|--|
| |  NO ₂ |  PM ₁₀ , PM _{2,5} |  O ₃ |  Ceste |  Železnice |  Letališča |  Industrija |
| Krakov | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |
| Barcelona | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Atene | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | |

Vir: Evropsko računsko sodišče

21 Na *sliki 5* je prikazano, kako je Sodišče zbiralo revizijske dokaze.

Slika 5 – Revizijski dokazi



* Ecologistas en Acción, Eixample Respira, Plataforma per la Qualitat de l'Aire, Krakowski Alarm Smogowy in Elliniki Etairia (Združenje za okolje in kulturno dediščino).

Vir: Evropsko računsko sodišče

Opažanja

Dosežki in pomanjkljivosti pri izvajanju zakonodaje EU

Kljub izboljšavam se standardi EU za kakovost zraka v izbranih mestih ne dosegajo dosledno

22 V skladu z direktivo o kakovosti zunanjega zraka morajo države članice spremljati in ocenjevati kakovost zraka na mestnih območjih. Nacionalni organi morajo Komisiji vsako leto sporočiti tudi podatke o kakovosti zraka¹³. Po drugi strani pa morajo države članice v skladu z direktivo o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij zmanjšati nacionalne emisije glavnih onesnaževal zraka¹⁴. Sodišče je preverilo, ali države članice izpolnjujejo obveznosti poročanja. Analiziralo je tudi podatke o kakovosti zraka v treh izbranih mestih, da bi ocenilo trend onesnaženosti zraka v zadnjih letih, in napredek, dosežen pri izpolnjevanju nacionalnih obveznosti glede zmanjšanja emisij.

Direktiva o kakovosti zunanjega zraka

23 V skladu z direktivo o kakovosti zunanjega zraka morajo države članice razmejiti območja kakovosti zraka in oceniti kakovost zraka na njih¹⁵. Kakovost zraka v EU se spremlja in ocenjuje glede na standarde kakovosti zraka, določene za vsako onesnaževalo v direktivi o kakovosti zunanjega zraka. Ti standardi omogočajo oceno koncentracije različnih onesnaževal zraka, zlasti v krajih, kjer živi večina državljanov.

24 O standardnih vrednostih iz direktive o kakovosti zunanjega zraka odločata Evropski parlament in Svet na podlagi predloga Komisije in so za države članice pravno zavezujoče. V njih so upoštevane z dokazi podprte smernice SZO za kakovost zraka¹⁶, v katerih je vzpostavljena povezava med onesnaženim zrakom in njegovim vplivom na zdravje. V smernicah SZO je navedeno, da se lahko pri določanju standardov poleg znanstvenih dokazov in vidikov javnega zdravja upoštevajo tudi drugi elementi (glej [okvir 2](#)).

¹³ Členi 1.1, 4 in 27.2 direktive o kakovosti zunanjega zraka.

¹⁴ Člen 1.1 direktive o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij.

¹⁵ Člen 4 direktive o kakovosti zunanjega zraka.

¹⁶ *Global air quality guidelines*, SZO, 2021.

Okvir 2

Standardi in cilji kakovosti zraka, kot jih je opredelila SZO

Standardi kakovosti zraka lahko temeljijo izključno na znanstvenih dokazih in vidikih javnega zdravja. Vendar se lahko preučijo tudi drugi dejavniki, kot so pravni vidiki, stroški in koristi ali stroškovna učinkovitost. V praksi je znotraj pravnega okvira na splošno več priložnosti za reševanje gospodarskih vprašanj, pa tudi vprašanj, povezanih s tehnološko izvedljivostjo, infrastrukturnimi ukrepi in družbenopolitičnimi premisleki. Ti se lahko upoštevajo med postopkom določanja standardov ali pri oblikovanju ustreznih ukrepov za uravnavanje emisij.

Čeprav bi morale biti doseganje ravni smernic za kakovost zraka končni cilj ukrepov za izvajanje smernic, je to lahko težka naloga za več držav in regij, ki imajo visoke ravni onesnaženosti zraka. Zato bi bilo treba postopen napredek pri izboljševanju kakovosti zraka, ki ga zaznamuje doseganje vmesnih ciljev, obravnavati kot ključni kazalnik izboljšanja zdravstvenih razmer prebivalstva.




Vir: Global air quality guidelines, SZO, 2021.























25 Standardi EU za kakovost zraka iz leta 2008 so manj strogi od standardov, ki jih je leta 2005 priporočila Svetovna zdravstvena organizacija. Sodišče je v posebnem poročilu iz leta 2018 priporočilo, naj Komisija posodobi mejne in ciljne vrednosti EU v skladu z najnovejšimi smernicami SZO¹⁷. V reviziji direktive o kakovosti zunanjega zraka leta 2024 so bili določeni revidirani standardi kakovosti zraka, ki jih je treba doseči do leta 2030 in so skladnejši s priporočili SZO (glej [slika 6](#)), z možnostjo uskladitve z slednjimi do leta 2050¹⁸.

¹⁷ Posebno poročilo 23/2018, priporočilo 2(a).

¹⁸ P9_TA(2024)0319, Evropski parlament.

Slika 6 – Standardi kakovosti zraka

Morajo biti dosežene do leta 2030.  Nova omejitev  Povečanje ciljne vrednosti  Omejitev ostaja enaka.

| | Sedanje mejne vrednosti EU | Nove mejne vrednosti EU | Smernice SZO za kakovost zraka iz leta 2021 | Čas povprečenja | |
|-------------------|--|--|---|--|---|
| NO ₂ | 200 Največ 18x  | 200 Največ 3x  | – | ena ura (µg/m ³) dovoljena preseganja na leto | |
| | – |  50 največ 18x | 25 največ 4x* | en dan (µg/m ³) dovoljena preseganja na leto | |
| | 40  | 20  | 10 | v koledarskem letu (µg/m ³) | |
| PM ₁₀ | 50 največ 35x  | 45 največ 18x  | 45 največ 4x* | en dan (µg/m ³) dovoljena preseganja na leto | |
| | 40  | 20  | 15 | v koledarskem letu (µg/m ³) | |
| PM _{2,5} | – |  25 največ 18x | 15 največ 4x* | en dan (µg/m ³) dovoljena preseganja na leto | |
| | 25  | 10  | 5 | v koledarskem letu (µg/m ³) | |
| SO ₂ | 350 Največ 24x  | 350 Največ 3x  | – | ena ura (µg/m ³) dovoljena preseganja na leto | |
| | 125 Največ 3x  | 50 največ 18x  | 40 največ 4x* | en dan (µg/m ³) dovoljena preseganja na leto | |
| | – |  20 | – | v koledarskem letu (µg/m ³) | |
| O ₃ | 120 največ 25 dni  | 120 največ 18 dni  | – | ciljna vrednost | najvišja dnevna osemurna srednja vrednost (µg/m ³) povprečje dovoljenih preseganj na leto v obdobju treh let |
| | 120**  | 100***  | 100 največ 4x* | dolgoročni cilj | najvišja dnevna osemurna srednja vrednost (µg/m ³) v koledarskem letu |
| | – |  – | 60 | vrhunec sezone | povprečje dnevne najvišje osemurne srednje koncentracije (µg/m ³) v šestih zaporednih mesecih z najvišjim šestmesečnim drsečim povprečjem koncentracije |

* 3 do 4 dnevi v letu ustrezajo 99. percentilu dnevni meritev v enem letu.

** Dolgoročni cilj brez določenega roka.

*** Mora biti doseženo do leta 2050.

Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov Evropske komisije

26 Sodišče je ugotovilo, da vse države članice agenciji EEA na splošno redno sporočajo podatke o kakovosti zraka, zbrane prek mreže merilnih postaj¹⁹. Popolnost sporočenih podatkov omogoča oceno trenda kakovosti zraka v EU.

27 Razpoložljivi podatki kažejo, da se je kakovost zraka v EU na splošno dejansko izboljšala. Po navedbah EEA in držav članic, ki so poročale o skladnosti s standardi EU, je leta 2013 šest držav članic preseglo letno omejitev EU za PM₁₀, 19 držav članic pa je preseglo letno omejitev EU za NO₂. Sodišče je v svojem posebnem poročilu iz leta 2018 poročalo o podobnem številu kršitev²⁰. Leta 2022 so štiri države članice prekoračile letno omejitev EU za PM₁₀, 10 pa jih je preseglo letne mejne vrednosti EU za NO₂²¹.

28 Komisija napreduje pri doseganju cilja ničelnega onesnaževanja (glej odstavek **12**), v skladu s katerim mora do leta 2030 zmanjšati vpliv onesnaženosti zraka na zdravje v smislu števila prezgodnjih smrti za več kot 55 % v primerjavi z letom 2005. Leta 2005 je bilo v EU 431 114 **prezgodnjih smrti** zaradi izpostavljenosti PM_{2,5}. Leta 2021 se je ta številka znižala na 253 305, kar pomeni 41-odstotno zmanjšanje v primerjavi z letom 2005.

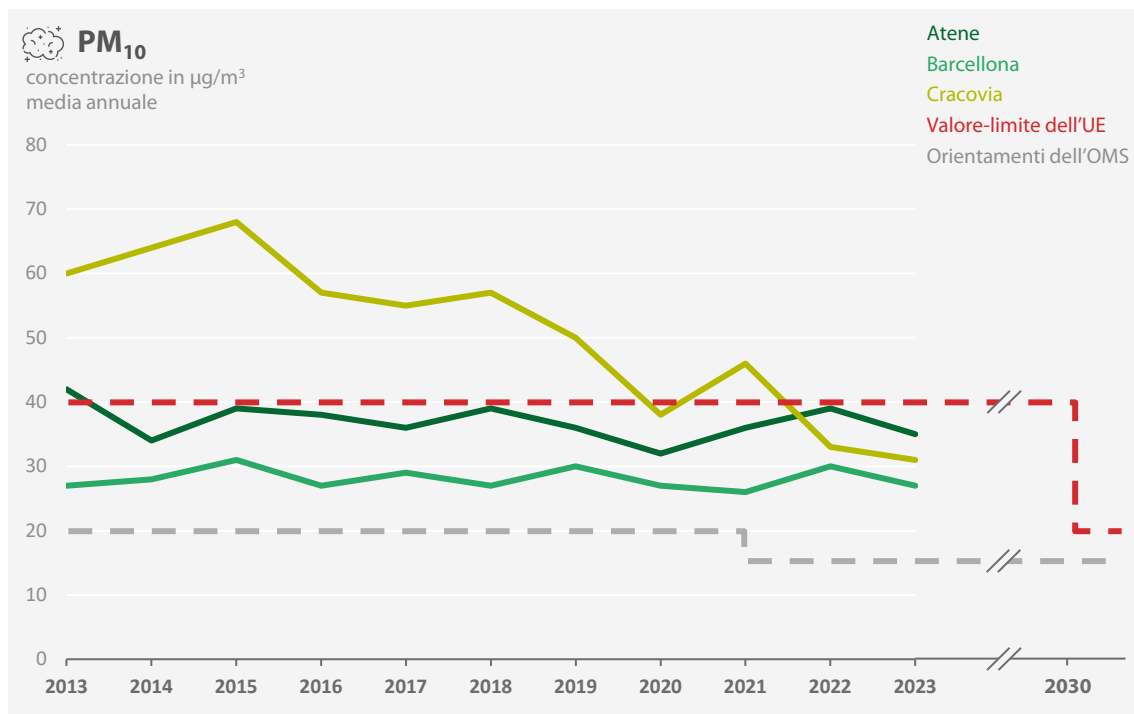
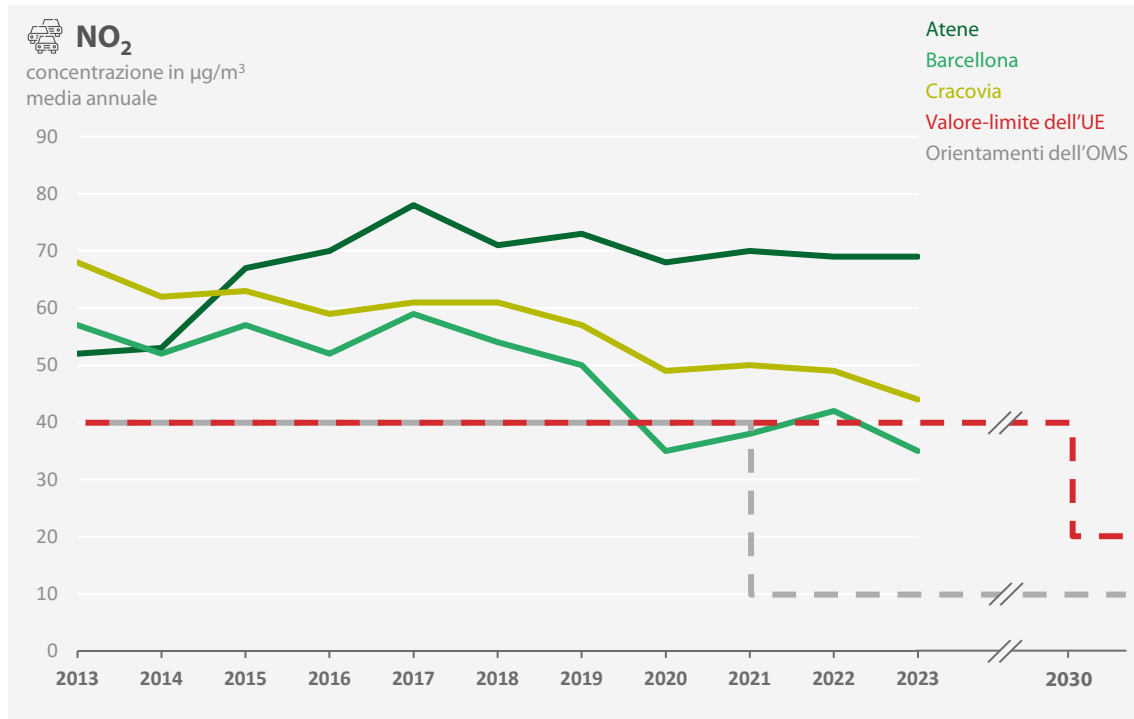
29 Koncentracija onesnaževal v zraku v treh izbranih mestih se je z leti prav tako zmanjšala, vendar se je uspela šele pred kratkim približati nekaterim sedanjim omejitvam EU in mesta bodo morala okrepiti prizadevanja za izpolnitev prihodnjih strožjih standardov EU za leto 2030 (glej **sliko 7** in **Prilogo I**). Onesnaževanje z NO₂, ki ga povzroča prometni sektor, je izziv, ki je skupen vsem trem mestom. Atene še vedno pestijo previsoke ravni ozona, Krakov pa previsoke ravni delcev.

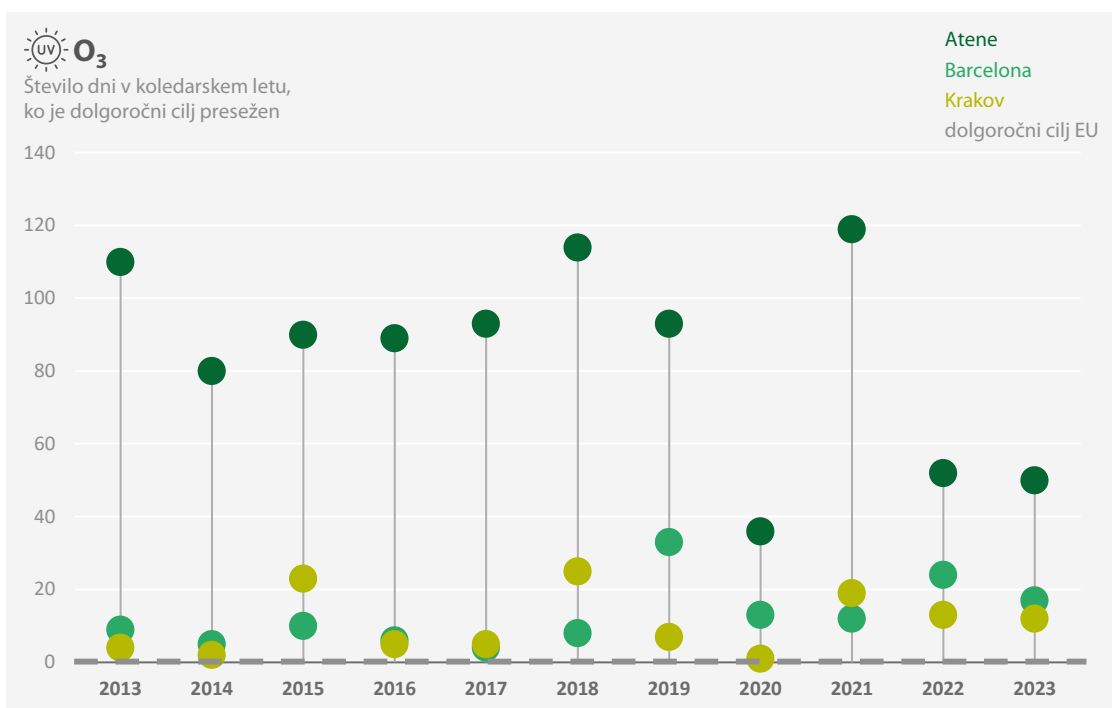
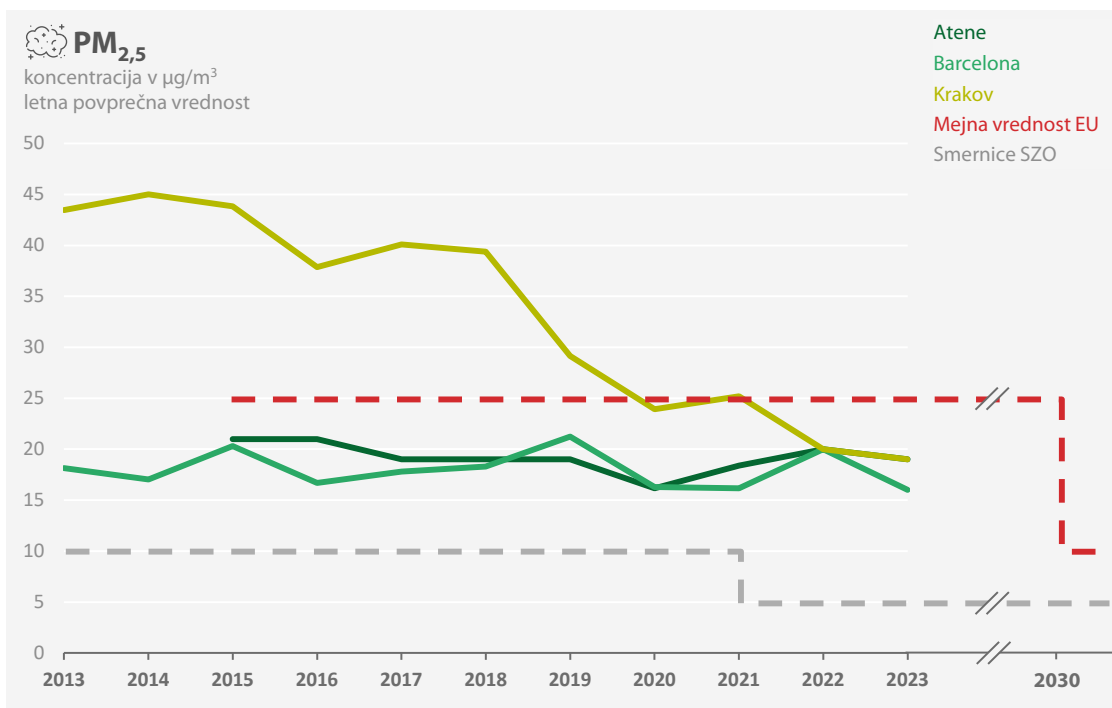
¹⁹ *Central Data Repository*, Evropsko okoljsko informacijsko in opazovalno omrežje, dostop junija 2024.

²⁰ *Posebno poročilo 23/2018*, odstavek 28.

²¹ *Attainment Summary*, EEA, dostop julija 2024.

Slika 7 – Trendi kakovosti zraka v Atenah, Barceloni in Krakovu





Opomba k sliki 7: prikazane vrednosti za NO₂, PM₁₀ in PM_{2,5} so najvišje letne srednje vrednosti koncentracije, kot so jih sporočile merilne postaje, pri čemer ni upoštevan morebitni prispevek iz naravnih virov. Vrednost NO₂ za Krakov za leto 2022 temelji na modeliranju. Vrednosti PM_{2,5} za Atene za leto 2014 niso na voljo. Vrednosti O₃ pomenijo število dni preseganja dolgoročnega cilja, določenega v direktivi o kakovosti zunanjega zraka, čeprav roka, do katerega je treba ta cilj doseči, ni.

Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov agencije EEA, kot so jih sporočile države članice

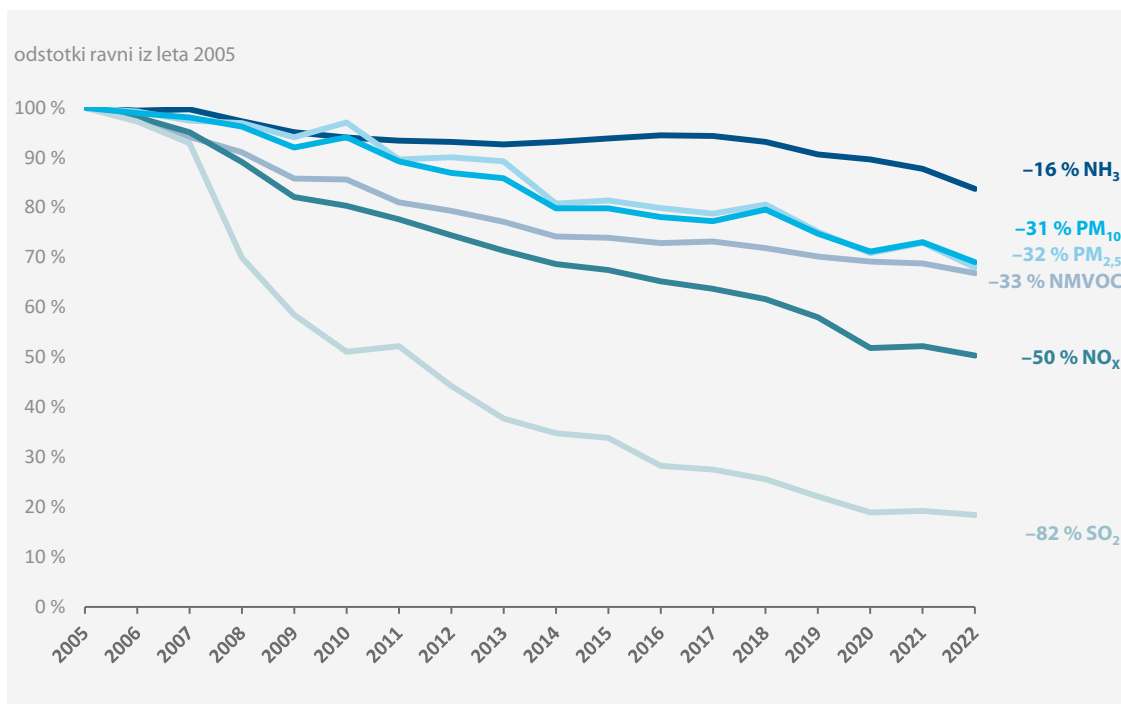
Direktiva o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij

30 Direktiva o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij je osredotočena na emisije različnih škodljivih onesnaževal zraka, medtem ko se z direktivo o kakovosti zunanjega zraka urejajo koncentracije teh onesnaževal. V skladu s prvo direktivo mora vsaka država članica izpolniti svoje nacionalne obveznosti glede zmanjšanja za pet glavnih onesnaževal (glej [okvir 1](#)), in sicer žveplov dioksid (SO₂), dušikove okside (NO_x), nemetanske hlapne organske spojine (NMVOC), amoniak (NH₃) in drobne delce (PM_{2,5}). Da bi države članice izpolnile svoje nacionalne zaveze glede zmanjšanja emisij, morajo pripraviti in izvajati nacionalne programe nadzora nad onesnaževanjem zraka, v katere so vključeni ukrepi za zmanjšanje emisij iz sektorjev, ki onesnažujejo okolje.

31 V zavezah glede zmanjšanja emisij je določeno minimalno zmanjšanje emisij, ki ga je treba doseči v zadevnem koledarskem letu v primerjavi z ravno emisij v letu 2005. Ti cilji so bili določeni za obdobje 2020–2029 in za obdobje od leta 2030 naprej. Izpolnjevanje zavez glede zmanjšanja emisij se ocenjuje na podlagi nacionalnih evidenc emisij. Napredek v zvezi s cilji se ocenjuje z uporabo nacionalnih projekcij emisij. V projekcijah emisij sta upoštevana dva scenarija: v prvem se napove učinek obstoječih ukrepov, v drugem se dodajo ukrepi, da se zagotovi doseganje cilja. Nacionalne projekcije emisij temeljijo na predpostavki, da bodo vsi obstoječi in dodatni ukrepi v celoti izvedeni in uspešni.

32 Na splošno se emisije glavnih onesnaževal zraka v EU stalno zmanjšujejo (glej [sliko 8](#)). Največji izziv je zmanjšanje emisij amoniaka, saj so se med letoma 2005 in 2022 zmanjšale le nekoliko (za 16 %). **Opozoriti** je treba tudi, da se zaradi zmanjšanja emisij samodejno ne znižajo koncentracije nekaterih onesnaževal, in sicer zaradi kompleksnih kemičnih reakcij, med katerimi ta onesnaževala nastajajo v ozračju.

Slika 8 – Trendi v EU za emisije glavnih onesnaževal



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi [podatkov agencije EEA](#), kot so jih sporočile države članice

33 Glede na nacionalne evidence²² so Grčija, Španija in Poljska že izpolnile svoje zaveze glede zmanjšanja emisij za obdobje 2020–2029 za vsako onesnaževalo zraka iz direktive o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij (v letu 2022). V vseh treh obiskanih državah članicah se pričakuje, da bodo predvidene zaveze glede zmanjšanja emisij od leta 2030 naprej izpolnjene za vsa onesnaževala, razen za NMVOC v Španiji²³.

34 V primeru Poljske bo to odvisno od tega, ali bodo nacionalni organi sprejeli dodatne ukrepe za obravnavanje virov emisij. Da bi na primer poljski organi lahko izpolnili svojo predvideno zavezo za zmanjšanje emisij (PM_{2,5}), bodo morali znatno omejiti emisije različnih sektorjev, vključno sektorja oskrbe z energijo. Dodatni ukrepi, ki jih načrtujejo organi, so dolgoročni in ambiciozni ter med drugim vključujejo razvoj sektorja jedrske energije in sektorja energije iz obnovljivih virov na morju²⁴. Potrebni so nadaljnji dodatni ukrepi, da bi se emisije NMVOC v Španiji do leta 2030 dovolj zmanjšale, kot je določeno v zavezi o zmanjšanju emisij.

²² *Air pollution in Europe: 2024 reporting status under the National Emission reduction Commitments Directive, based on 2022 data reported in 2024*, EEA, dostop julija 2024.

²³ *National Air Pollution Control Programmes and Projections*, Evropska komisija.

²⁴ *Posodobitev nacionalnega programa za zmanjšanje onesnaženosti zraka*, 2023, str. 77.

35 Onesnaženost zraka ima tudi neposreden škodljiv vpliv na okolje. V skladu z zakonodajo EU je posebej treba spremljati vpliv onesnaženega zraka na vegetacijo. Vendar se o vplivu onesnaženega zraka na mestne ekosisteme ne poroča, saj je spremljanje potrebno le zunaj mestnih območij.

Zaradi pomanjkljivosti in zamud pri poročanju o obremenitvi s hrupom je težko oceniti napredek

36 V direktivi o okoljskem hrupu se obravnava okoljski hrup, ki ga povzročajo ceste, železnice, letališča in industrija v mestnih območjih in zunaj njih. Ta direktiva za razliko od direktive o kakovosti zunanjega zraka in direktive o nacionalnih zgornjih mejah emisij ne vključuje nobenih mejnih vrednosti EU ali ciljev EU glede zmanjšanja. Omejitve za hrup lahko določi vsaka posamezna država članica. V skladu z direktivo o okoljskem hrupu morajo namreč države članice določiti ravni hrupa in oceniti število oseb, ki so jim izpostavljene v vseh strnjjenih naseljih z več kot 100 000 prebivalci. To se izvede s strateškim kartiranjem hrupa, o rezultatih kartiranja pa je treba v šestih mesecih po zaključku prek odložišča podatkov poročati Komisiji²⁵. Sodišče je preverilo, ali so tri mesta, ki jih je obiskalo, izvedla strateško kartiranje hrupa v skladu z zahtevami. Preučilo je tudi, ali države članice izpolnjujejo obveznosti poročanja.

37 Države članice bi morale pri izvajanju strateškega kartiranja hrupa izmeriti, koliko oseb je izpostavljeno ravnem hrupa, ter o tem poročati, in sicer na podlagi dveh pragov: Lden in Lnight. Lden je dolgoročni deskriptor povprečnih ravni hrupa, izmerjenih v vseh dneh, večerih in nočeh v nekem letu; Lnight pa pokriva nočno obdobje.

²⁵ Člena 7 in 10 direktive o okoljskem hrupu.

38 Sodišče je opazilo, da se v pragovih za poročanje iz direktive o okoljskem hrupu zahteva merjenje izpostavljenosti ravnem hrupu, ki se začnejo pri 55 dB (Lden) oziroma 50 dB (Lnight), tj. ravnih, ki so manj stroge od priporočil SZO o omejitvah izpostavljenosti hrupu (glej [tabela 1](#)). To pomeni, da se v oceni Komisije, ki temelji na mejnih vrednostih iz direktive o okoljskem hrupu, upošteva le del prebivalcev, ki so izpostavljeni škodljivim ravnem hrupu²⁶. V nedavnem poročilu²⁷ je bilo ocenjeno, kolikšen delež prebivalstva EU je bil leta 2017 izpostavljen potencialno škodljivim ravnem hrupu, tj. tistim nad mejnimi vrednostmi, ki jih je priporočila SZO (Lden). V njem je bilo navedeno, da to zaradi hrupa v cestnem, železniškem in letalskem prometu velja za približno 200 milijonov državljanov. V istem poročilu je bilo navedeno tudi, da je bilo približno 117 milijonov ljudi izpostavljenih ravnem hrupu, ki dosegajo pragove za poročanje iz direktive o okoljskem hrupu.

Tabela 1 – Pragovi za poročanje iz direktive o okoljskem hrupu v primerjavi z ravnmi, ki jih priporoča SZO

| | | Lden (kazalec hrupa dan-večer-noč) | | Lnight (kazalec nočnega hrupa) | |
|------------|----|---------------------------------------|----|-----------------------------------|----|
| | | SZO | EU | SZO | EU |
| Ceste | dB | 53 | 55 | 45 | 50 |
| Železnice | dB | 54 | | 44 | |
| Zrakoplovi | dB | 45 | | 40 | |

Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov iz direktive o okoljskem hrupu in smernic SZO

39 Komisija bi morala informacije iz strateških kart hrupa uporabiti za globalno oceno izpostavljenosti hrupu po vsej EU. Od junija 2007 morajo države članice vsakih pet let pripraviti strateške karte hrupa za strnjena naselja. Četrti in zadnji krog poročanja bi moral biti izveden junija 2022, rezultati pa bi morali biti sporočeni Komisiji do konca istega leta.

²⁶ Poročilo o izvajanju direktive o okoljskem hrupu, [COM\(2023\) 139](#).

²⁷ Blanes in drugi, (2022). *Projected health impacts from transportation noise – Exploring two scenarios for 2030 (European Environment Information and Observation Network Report – ETC/HE 2022/5)*.

40 V Krakovu je bilo strateško kartiranje hrupa v strnjenih naseljih izvedeno v vseh štirih krogih, četudi z manjšimi zamudami. Najnovejši podatki (2022) kažejo, da je bilo več kot 243 000 državljanov od skupaj več kot 800 000 (30 %) izpostavljenom ravnem prometnega hrupa, ki so dosegle prag za poročanje iz direktive o okoljskem hrupu (Lden).

41 V Barceloni so po dve- do triletnih zamudah potekali trije krogi poročanja. Ker četrti krog še ni bil potrjen, so najnovejši razpoložljivi podatki iz leta 2017²⁸, iz njih pa je razvidno, da je bilo več kot 1 089 000 prebivalcev od več kot 1 657 000 (66 %) izpostavljenom ravnem prometnega hrupa, ki so presegle prag za poročanje iz direktive o okoljskem hrupu (Lden).

42 Sodišče je ugotovilo, da grški nacionalni organi niso izvedli prvega kroga strateškega kartiranja hrupa za strnjeno naselje Atene. Edini podatki o hrupu, ki so trenutno na voljo za to strnjeno naselje, segajo v leto 2014 in so bili zbrani v drugem krogu. Ti podatki (2022) kažejo, da je bilo 1 309 000 od skupaj več kot 1 336 000 (98 %) oseb izpostavljenom ravnem prometnega hrupa, ki so dosegle prag za poročanje iz direktive o okoljskem hrupu (Lden). Grčija ni izvedla tretjega kroga kartiranja hrupa. V času revizije Sodišča so grški organi v okviru četrtega kroga še vedno posodabljali strateško karto hrupa za strnjeno naselje, ki bi morala biti dokončana do konca leta 2022.

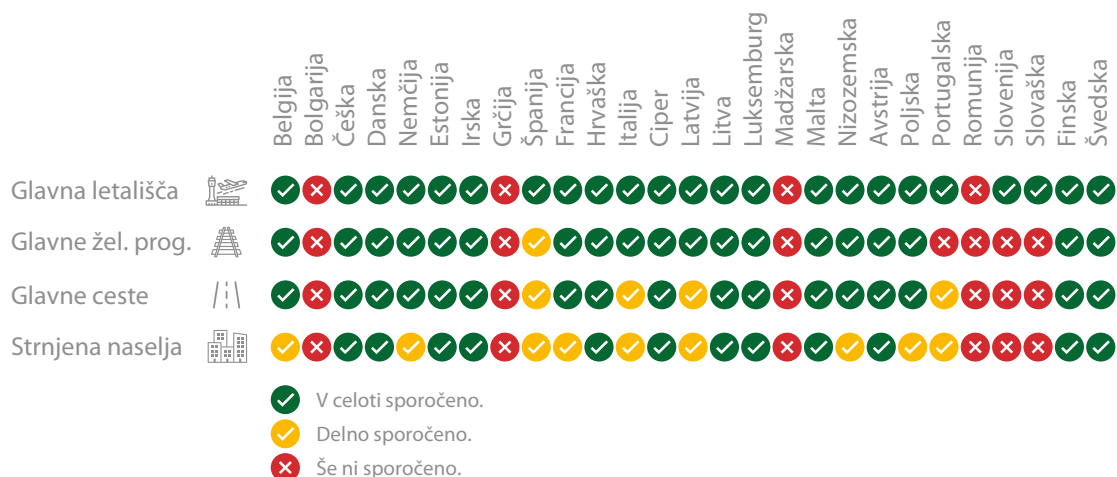
43 Sodišče je ugotovilo, da je Komisija leta 2020 posodobila Prilogo k direktivi o okoljskem hrupu v zvezi s skupnimi metodami ocenjevanja hrupa²⁹, katere cilj je bil uskladiti prihodnje ocene držav članic glede hrupa. Vendar po mnenju poljskih in španskih organov zaradi te spremembe ni mogoče primerjati trendov obremenitve s hrupom, navedenih v tretjem in četrtem krogu kartiranja.

44 Sodišče je odkrilo tudi precej pomanjkljivosti v poročanju večine držav članic. V času revizije 15 držav članic, vključno s Španijo in Poljsko, še ni predložilo vseh zahtevanih podatkov (glej [slika 9](#)). Grčija ni nikoli sporočila informacij o strateškem kartiranju hrupa v odložišče podatkov, kot bi to v skladu z direktivo o okoljskem hrupu morala storiti, nacionalni organi pa niso pojasnili razlogov za svojo neskladnost z direktivo.

²⁸ Strateška karta hrupa, strnjeno naselje Barcelonés I, Avtonomna skupnost Katalonija.

²⁹ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/1226.

Slika 9 – Stanje glede poročanja držav članic v okviru kartiranja hrupa za leto 2022 (četrti faza, maj 2024)



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov agencije EEA, kot so jih sporočile države članice

45 Zaradi pomanjkljivosti v poročanju držav članic in najnovejših sprememb metodologije ni mogoče kartirati trenda obremenitve s hrupom v EU v zadnjih letih, tudi v treh izbranih mestih ne. Vendar se po mnenju Komisije in agencije EEA zdi malo verjetno, da bi bil cilj ničelnega onesnaževanja glede hrupa (glej odstavek 12) – to je zmanjšanje števila oseb, ki jim škoduje prometni hrup, za 30 % do leta 2030 – dosežen. Trenutne ocene Komisije kažejo, da se to število do leta 2030 ne bo zmanjšalo za več kot 19 %, po pesimističnem scenariju pa bi se lahko skupno število ljudi, ki jih se redno spopadajo s težavami zaradi prometnega hrupa, celo povečalo za 3 %³⁰.

46 Obremenitev s hrupom negativno vpliva na biotsko raznovrstnost v mestih in zlasti na populacije ptic v mestih. Dokumentirani učinki so predvsem oviranje zmožnosti ptic za komunikacijo in prisila k vedenjskim spremembam, zaradi katerih številne vrste pogosto zapustijo naseljena območja. V skladu z direktivo o okoljskem hrupu ni treba spremljati vpliva obremenitve s hrupom na biotsko raznovrstnost v EU in nobena od obiskanih držav članic tega pojava ne ocenjuje.

³⁰ Poročilo o izvajanju direktive o okoljskem hrupu, COM(2023) 139.

Akcijski načrti se ne uporabljajo kot učinkovita orodja upravljanja

47 Akcijski načrti so strateška orodja za obvladovanje onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom v mestih³¹. V skladu z zakonodajo jih je treba pripraviti tako, da se v njih obravnavajo glavni problemi, ki jih povzročata onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom. Sodišče je v poročilu za leto 2018 navedlo, da se z načrti za kakovost zraka ni zagotovila skladnosti z direktivo o kakovosti zunanjega zraka³². Preverilo je, ali so bili v izbranih mestih načrti pripravljene v predvidenem roku. Preverilo je tudi, ali se je njihovo izvajanje spremljalo³³, s čimer naj bi se zagotovilo, da načrti omogočajo zadovoljiv odziv na spreminjajoče se razmere v zvezi z onesnaženostjo zraka in obremenitvijo s hrupom. Rezultati preučitve uspešnosti v akcijske načrte vključenih izbranih ukrepov, ki jo je opravilo Sodišče, so predstavljeni v drugem delu tega poročila (glej odstavke [64–90](#)).

Zrak

48 Kadar koncentracija onesnaževala, ki ga je treba spremljati, presega mejno ali ciljno vrednost EU, morajo ustrezni organi sprejeti načrt za kakovost zraka. V vseh treh mestih je bilo več let zabeleženo preseganje nekaterih onesnaževal zraka (glej [sliko 7](#)). Načrt za kakovost zraka bi moral vsebovati ustrezne ukrepe, s katerimi bi se zagotovilo, da so obdobja preseganja čim krajša.

49 Regionalni organi Krakova so pripravili načrte za kakovost zraka in jih redno posodabljali. Če jih organi ne izvajajo zadovoljivo, jim lahko inšpektorat vojvodstva za varstvo okolja naloži denarne kazni. V najnovjšem poročilu³⁴ je bilo ugotovljeno, da je mesto načrtovane ukrepe izvedlo pravočasno in da so privedli do občutnega izboljšanja kakovosti zraka v mestu, kot dokazujejo podatki o koncentracijah delcev.

50 V Barceloni so bili načrti za kakovost zraka sprejeti v letih 2007 in 2014, vendar je bilo treba načrt iz leta 2014 podaljšati za obdobje do sprejetja novega načrta, ki v času revizije še ni bil sprejet. Izvajanje ukrepov iz načrta za leto 2014 se sicer spremlja, vendar je Sodišče ugotovilo, da zadnji osnutek posodobljenega akcijskega načrta ni vseboval celovite ocene uspešnosti že izvedenih ukrepov in da je bila večina načrtov obnovljenih, čeprav to ni bilo utemeljeno s količinskim pregledom.

³¹ Člen 23 direktive o kakovosti zunanjega zraka in člen 8 direktive o okoljskem hrupu.

³² [Posebno poročilo 23/2018](#), odstavek 47.

³³ Priloga XV, oddelek A, točka 8c k direktivi o kakovosti zunanjega zraka.

³⁴ Inšpekcijsko poročilo WIOS-KRAK 309/2023.

51 Sodišče je v Atenah ugotovilo, da pristojni organi kljub večletnemu preseganju omejitev EU še niso pripravili letnega načrta za kakovost zraka. Osnutek slednjega, ki je bil izid projekta, ki ga je financirala EU in je bil zaključen septembra 2022, v času revizije še ni bil sprejet. Glede na navedeno je Sodišče ugotovilo prekrivanje ukrepov in omejeno sodelovanje med različnimi organi na centralni ravni in s predstavniki mest (glej odstavka [84](#) in [85](#)).

Hrup

52 Za obvladovanje vprašanj, povezanih s hrupom, vključno z zmanjšanjem ravni hrupa, morajo države članice³⁵ pripraviti akcijske načrte za kraje blizu virov hrupa v strnjenih naseljih ter v bližini glavnih cest, glavnih železnic in glavnih letališč. Prvi akcijski načrt bi moral biti pripravljen do leta 2008 in bi ga bilo treba pregledati vsakih pet let.

53 Sodišče je v Krakovu ugotovilo, da so bili akcijski načrti za strnjena naselja sprejeti in posodobljeni z manjšimi zamudami. Najnovejši načrt (2019–2023) ne vsebuje le seznama načrtovanih ukrepov za obravnavo obremenitve s hrupom v mestu, temveč tudi analizo ukrepov, ki so bili izvedeni v okviru prejšnjega načrta. Izvedeni so bili le nekateri ukrepi, mesto pa je kot glavni razlog za to navedlo proračunske omejitve. Poljski organi so v okviru analize uspešnosti ukrepov za obravnavo obremenitve s hrupom navedli, da popolna skladnost z nacionalnimi omejitvami hrupa v velikem mestu, kot je Krakov, ni niti izvedljiva niti uresničljiva.

54 V Barceloni so bili po večletnih zamudah sprejeti akcijski načrti za strnjena naselja. Revidirani načrti niso vsebovali analize učinka že izvedenih ukrepov, ki je ni bilo že v načrtih za kakovost zraka (glej odstavek [50](#)).

55 V Atenah je bil akcijski načrt za strnjena naselja pripravljen samo enkrat, in sicer leta 2014. V času revizije Sodišča ga grški organi še niso posodobili.

³⁵ Člen 8 direktive o okoljskem hrupu.

Uveljavljanje prava s strani Komisije v izbranih mestih ni bilo niti pravočasno niti povsem uspešno

56 Komisija mora uveljavljati uspešno izvajanje prava EU³⁶. Ima diskrecijsko pravico, da proti državam članicam, ki so po njenem mnenju kršile pravo EU, začne postopek za ugotavljanje kršitev³⁷. Postopek za ugotavljanje kršitev je sestavljen iz različnih korakov in lahko privede do tega, da se proti državi članici začne postopek pred Sodiščem Evropske unije. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča Evropske unije nosi breme dokazovanja domnevne kršitve Komisija. Kršitve prava EU je treba obravnavati takoj, ko je mogoče³⁸. Sodišče je v izbranih mestih preučilo prizadevanja Komisije za uveljavitev prava, katerih namen je, da se članice pravočasno in uspešno uskladijo z zakonodajo EU o onesnaževanju zraka in obremenitvi s hrupom (glej tudi posebno poročilo Sodišča o uveljavljanju prava EU³⁹).

57 Med vsemi primeri, ki jih obravnava Komisija, je kršitev okoljskega prava največ, saj pomenijo približno 20 % vseh kršitev⁴⁰. Odkar so začele veljati direktiva o kakovosti zunanjega zraka, direktiva o nacionalnih zgornjih mejah emisij in direktiva o okoljskem hrupu, je Komisija proti državam članicam začela 106 postopkov⁴¹ za ugotavljanje kršitev zaradi neizpolnjevanja direktiv⁴². 51 % (54 primerov) od 106 začelih postopkov je bilo zaključenih, preostali pa še potekajo. 25 od 106 postopkov je bilo predloženih Sodišču Evropske unije, ki je izreklo sodbe v zvezi z 22 od njih.

58 Če država članica sodbe ne izvrši, lahko Komisija zadevo vrne Sodišču Evropske unije in ga pozove, naj naloži denarne kazni v obliki pavšalnega zneska in/ali dnevne denarne kazni⁴³. Komisija je zahtevala, da se v letu 2021 naložijo denarne kazni eni državi članici (Bolgarija), Franciji, Italiji, Madžarski in Poljski pa je na podlagi člena 260 PDEU izdala uradne opomine.

³⁶ Člen 17(1) PEU.

³⁷ Člen 258 PDEU.

³⁸ Pravo EU: z boljšo uporabo do boljših rezultatov (2017/C 18/02).

³⁹ Posebno poročilo 28/2024: Izvrševanje prava EU – Komisija je izboljšala vodenje postopkov za ugotavljanje kršitev, vendar jih še vedno zaključuje predolgo.

⁴⁰ *Environmental Implementation Review*, Evropska komisija.

⁴¹ Postopki za ugotavljanje kršitev, *Evropska komisija*, dostop 25. julija 2024.

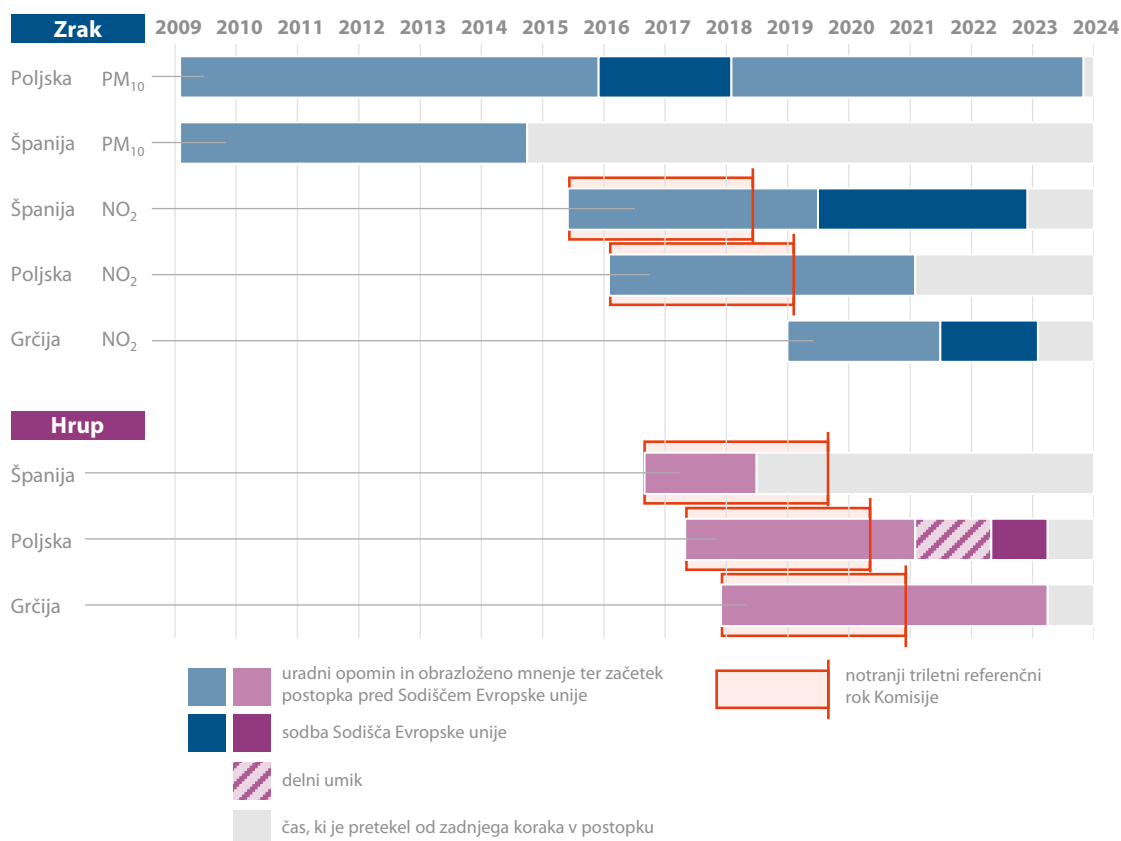
⁴² To število vključuje primere nepravilnega izvajanja in neizpolnjevanja obveznosti, vendar so od 25. julija 2024 izključene kršitve v zvezi z nesporočanjem.

⁴³ Člen 260, PDEU.

59 Pravočasni zaključek postopka za ugotavljanje kršitev je ključen za zagotovitev uspešnosti postopka. Komisija se je leta 2010 zavezala, da bo postopke za ugotavljanje kršitev zaključila v treh letih po začetku. Sodišče je v svojem posebnem poročilu iz leta 2018⁴⁴ ugotovilo, da se z dolgotrajnim izvršilnim postopkom Komisije še ni zagotovila skladnost z direktivo o kakovosti zunanega zraka, in Komisiji priporočilo, naj dejavno upravlja vsako fazo postopka za ugotavljanje kršitev, da bi skrajšala trajanje postopka, preden se zadeve rešijo ali predložijo Sodišču Evropske unije.

60 Sodišče je podrobno preučilo osem primerov kršitev, ki so se nanašali na direktivo o kakovosti zunanega zraka in direktivo o okoljskem hrupu v izbranih mestih (glej [sliko 10](#)). Odkrilo je dva nerešena primera, ki sta bila odprta že več kot deset let. Poleg tega je v preostalih petih pregledanih primerih trajanje postopka presegló notranji triletni referenčni rok Komisije.

Slika 10 – Postopki za ugotavljanje kršitev v zvezi z referenčnim rokom Komisije



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi [podatkov Komisije](#)

⁴⁴ Posebno poročilo 23/2018, odstavki 48–54.

61 Po mnenju Komisije⁴⁵ so neizpolnjevanje pravil in ustreznih ukrepov za izpolnjevanje standardov kakovosti zraka za ključna onesnaževala, katerih vrednosti se stalno presegajo, med glavnimi razlogi v zvezi s kakovostjo zraka, zaradi katerih bi bilo treba sprožiti izvršilni postopek. Analiza Sodišča kaže, da je Komisija v zadevah proti Španiji, Poljski in Grčiji začela postopke za ugotavljanje kršitev komaj pet, šest in devet let po tem, ko je ugotovila, da niso spoštovale časovne omejitve, ki se uporablja za onesnaževalo NO_2 .

62 Komisija je bila uspešna v treh zadevah, ki so bile predložene Sodišču Evropske unije proti Grčiji, Španiji in Poljski zaradi preseganja mejnih vrednosti koncentracije za onesnaževala zraka, daljše od roka iz direktive o kakovosti zunanega zraka (glej [tabela 2](#)). V dveh primerih so bile vrednosti še naprej presežene tudi po sodbi Sodišča Evropske unije.

Tabela 2 – Pregled postopkov za ugotavljanje kršitev zoper izbrana mesta

| Država in številka kršitve | Onesnaževalo | Rok za doseg mejne vrednosti iz direktive o kakovosti zunanega zraka | Leto začetka postopka za ugotavljanje kršitev | Ali se je preseganje vrednosti nadaljevalo (podatki za leto 2023)? | Leto in sklic na zadevo Sodišča Evropske unije |
|---------------------------------------|--------------|--|---|--|--|
| Poljska (Krakov) INFR(2008)2199 | PM_{10} | 2005 | 2009 | da | 2018 C-336/16 |
| Španija (Barcelona) INFR(2015)2053 | NO_2 | 2010 | 2015 | ne | 2022 C-125/20 |
| Grčija (Atene) INFR(2018)2361 | NO_2 | 2010 | 2019 | da | 2023 C-633/21 |

63 Direktiva o okoljskem hrupu se ni izpolnjevala, ker ni bilo strateških kart hrupa in akcijskih načrtov. Ta problem je skupen vsem trem državam članicam in mestom. V primeru Poljske se je leta 2017 začel postopek za ugotavljanje kršitev, na podlagi katerega je Sodišče Evropske unije leta 2023 izreklo sodbo. Postopka za ugotavljanje kršitev proti Španiji in Grčiji, ki sta se začela leta 2016 oziroma 2017, še nista bila predložena Sodišču Evropske unije. V času revizije in glede na to, da so postopki še potekali, nobena od treh držav še ni izpolnila ustreznih zahtev iz direktive o okoljskem hrupu.

⁴⁵ Evropa, ki varuje: čist zrak za vse, [COM\(2018\) 330](#); izmenjava informacij med Sodiščem in Komisijo, maj 2024.

Mesta imajo težave pri tem, ko skušajo uspešno obravnavati onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom

64 Države članice bi morale uvesti ukrepe za obravnavanje onesnaženega zraka in hrupa⁴⁶. Sodišče je pregledalo revidirane ukrepe v izbranih mestih, tudi tiste, ki so imeli komponento financiranja EU, da bi ocenilo njihov prispevek k zmanjšanju onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom. Analiziralo je tudi težave, ki so se pojavile pri izvajanju ukrepov in vplivajo na njihovo uspešnost.

Nejasna uspešnost izvedbenih ukrepov in z njimi povezani družbeni izzivi

65 Cestni promet je eden od pomembnejših dejavnikov, ki prispevajo k onesnaževanju zraka in obremenitvi s hrupom v velikih mestih EU, tudi v tistih, ki jih je izbralo Sodišče. Zato bi morali biti ukrepi, ki se načrtujejo in izvedejo v mestu, usmerjeni v prometni sektor. Sodišče je preučilo, ali sta se z izvedenimi ukrepi onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom uspešno zmanjšali.

Območja z nizkimi emisijami

66 Območje z nizkimi emisijami je jasno razmejeno območje, običajno del mesta, za katerega veljajo pogoji za vstop, ki se razlikujejo glede na vrsto vozila (avtomobil, motorno kolo, avtobus itd.) in njegove emisije. Namen takega območja je omejiti promet vozil, ki najbolj onesnažujejo okolje. Ta območja so bila prvič uvedena na Švedskem leta 1996, maja 2024 je bilo mest v EU z aktivnimi območji z nizkimi emisijami 873, do leta 2025 pa naj bi jim sledilo še nadaljnjih 25 mest v EU⁴⁷.

67 Območja z nizkimi emisijami niso pravno usklajena na ravni EU, ker je treba v skladu z načelom subsidiarnosti njihovo izvajanje in sheme dostopa prilagoditi specifičnim potrebam zadevnega mesta. Komisija kljub temu taka območja šteje in podpira kot potencialno uspešno orodje za reševanje lokalnih problemov kakovosti zraka, in vključena so v okvirni seznam ukrepov za zmanjšanje onesnaženosti zraka in posodobljeno direktivo o kakovosti zunanjega zraka⁴⁸.

⁴⁶ Člen 23 direktive o kakovosti zunanjega zraka in člen 8 direktive o okoljskem hrupu.

⁴⁷ Sadler Consultants Europe GmbH, www.urbanaccessregulations.eu, maj 2024.

⁴⁸ Priloga VIII, del B, točka 2(d) k posodobljeni direktivi o kakovosti zunanjega zraka.

68 Uvedba območja z nizkimi emisijami vpliva na življenje meščanov in poslovanje podjetij, zato lahko postane občutljivo vprašanje. Potencialne koristi čistejšega zraka in manj hrupa se na primer pretehtajo glede na potrebo po nakupu novega vozila ali spremembo navad glede mobilnosti. Po uvedbi takega območja se lahko mestni organi srečujejo s pravnimi izzivi zaradi diskriminacije ali omejitve dostopa in prostega gibanja⁴⁹. Na nacionalnih sodiščih so bile vložene pritožbe v zvezi z območji z nizkimi emisijami, zato je bila v nekaterih primerih njihova uvedba prestavljena ali preklicana.

69 V območju z nizkimi emisijami v Atenah je vožnja osebnih vozil v centru mogoča glede na emisijski standard Euro in vrsto uporabljenega goriva. Vendar lahko avtomobili, ki ne izpolnjujejo standardov, kljub temu vstopijo v to območje vsak drugi dan, ki se določi z zadnjo številko registrske tablice (sistem lih/sodih števk) (glej [slika 11](#)). S tem se uspešnost ukrepa zmanjša, saj imajo avtomobili, ki najbolj onesnažujejo okolje, kljub temu dejstvu vstop v območje. Poleg tega se skladnost preverja ročno in ne na primer avtomatsko, z uporabo sistema kamer.

70 Mesta z več kot 50 000 prebivalci morajo sicer v skladu s špansko zakonodajo, ki je usklajena s španskim načrtom za okrevanje in odpornost (RRP), vzpostaviti lokalna območja z nizkimi emisijami do konca leta 2023⁵⁰, vendar je bilo tako območje s podporo EU v višini 3 milijonov EUR v Barceloni uvedeno že 1. januarja 2020. To območje zajema 76 % mesta, omejitve vstopa pa so bile uvedene postopoma (glej [slika 7](#)).

71 Glede na poročilo o spremljanju⁵¹ se je onesnaževanje zaradi cestnega prometa v Barceloni po uvedbi tega območja zmanjšalo. Vendar je na rezultate vplival tudi zmanjšan obseg prometa v obdobju pandemije COVID-19. Analiza Sodišča kaže tudi to, da se je koncentracija NO₂ v Barceloni do neke mere zmanjševala že pred uvedbo območja z nizkimi emisijami (glej [slika 7](#)).

⁴⁹ Sklepni predlogi generalnega pravobranilca Michala Bobka v združenih zadevah C-177/19 P, C-178/19 P in C-179/19 P, predstavljeni 10. junija 2021.

⁵⁰ Zakon št. 7/2021 z dne 20. maja 2021 o podnebnih spremembah in energetskega prehodu.

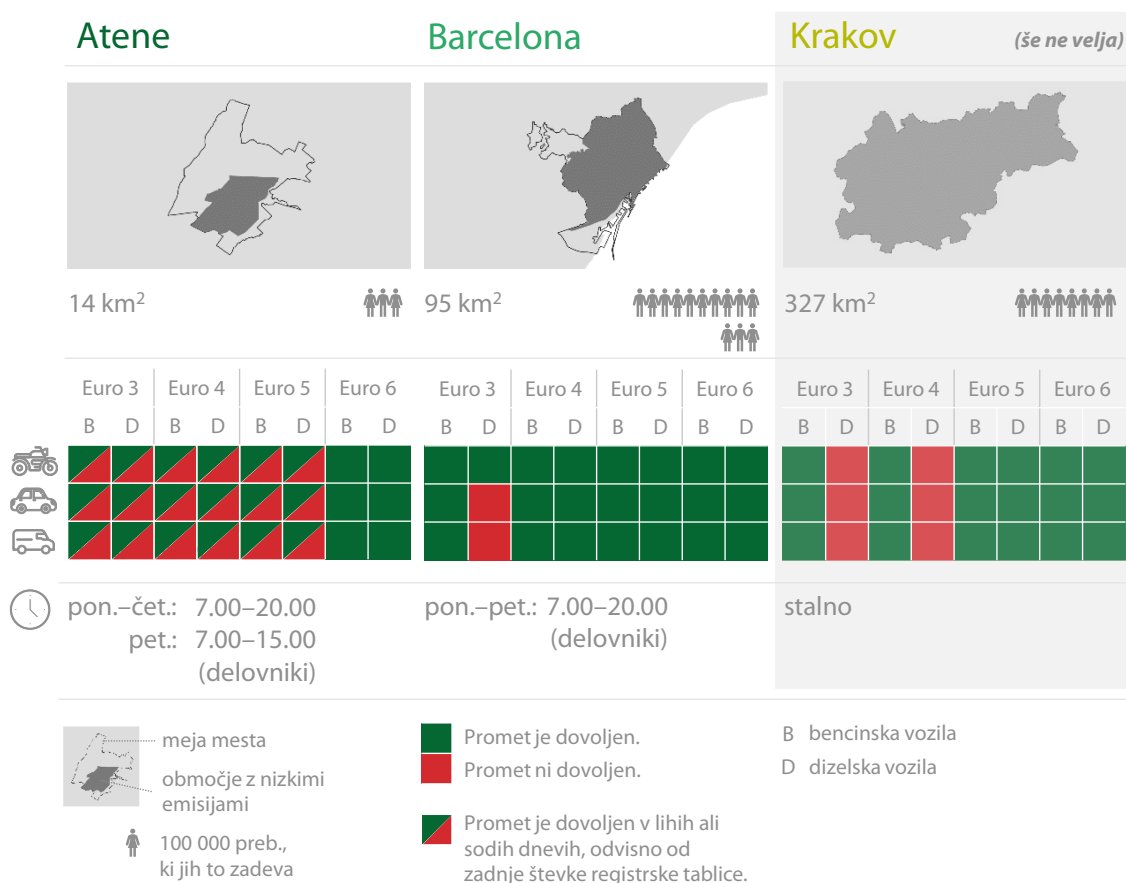
⁵¹ Območje z nizkimi emisijami znotraj cestnih obročev v Barceloni, poročilo o spremljanju, 2022.

72 Pri uvajanju območja z nizkimi emisijami v Barceloni so se pojavile težave. Višje sodišče Katalonije je marca 2022 razveljavilo občinski pravni akt o uvedbi območja z nizkimi emisijami, med drugim zaradi nezadostne analize alternativ, vplivov območja in načina, kako bi omejitve vplivale na skupine državljanov z manjšo ekonomsko zmogljivostjo. Mesto Barcelona je zato moralo uvesti območje z nizkimi emisijami v okviru novega občinskega pravnega akta, v katerem je bila upoštevana sodba sodišča, v skladu s katero bi se v območju z nizkimi emisijami ranljivim družbenim skupinam odobrile izjeme. V času revizije se mesto še ni odločilo, ali in kako naj razširi obstoječe območje.

73 Krakov je nameraval julija 2024 uvesti območje z nizkimi emisijami, ki bi pokrival celotno mesto. Pogoji za vstop naj bi se uveljavljali v dveh fazah glede na datum registracije vozila in njegov emisijski standard Euro ter vrsto goriva (glej [sliko 11](#)). Vendar v resoluciji o uvedbi tega območja niso bile določene meje območja in način, kako bo organiziran promet. Poleg tega mestni organi niso izvedli analize socialno-ekonomskih koristi ali stroškov izvajanja območja⁵². Januarja 2024 je pokrajinsko upravno sodišče v Krakovu [razveljavilo](#) resolucijo o uvedbi območja z nizkimi emisijami in v času revizije še vedno ni bilo znano, ali oziroma kdaj bo to območje uvedeno.

⁵² Poročilo o ukrepih za zmanjšanje onesnaževanja zaradi cestnega prometa v mestih, Najwyższa Izba Kontroli, 2024.

Slika 11 – Pristopi k načrtovanju območij z nizkimi emisijami



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi informacij, ki so jih predložile države članice, in javno dostopnih informacij

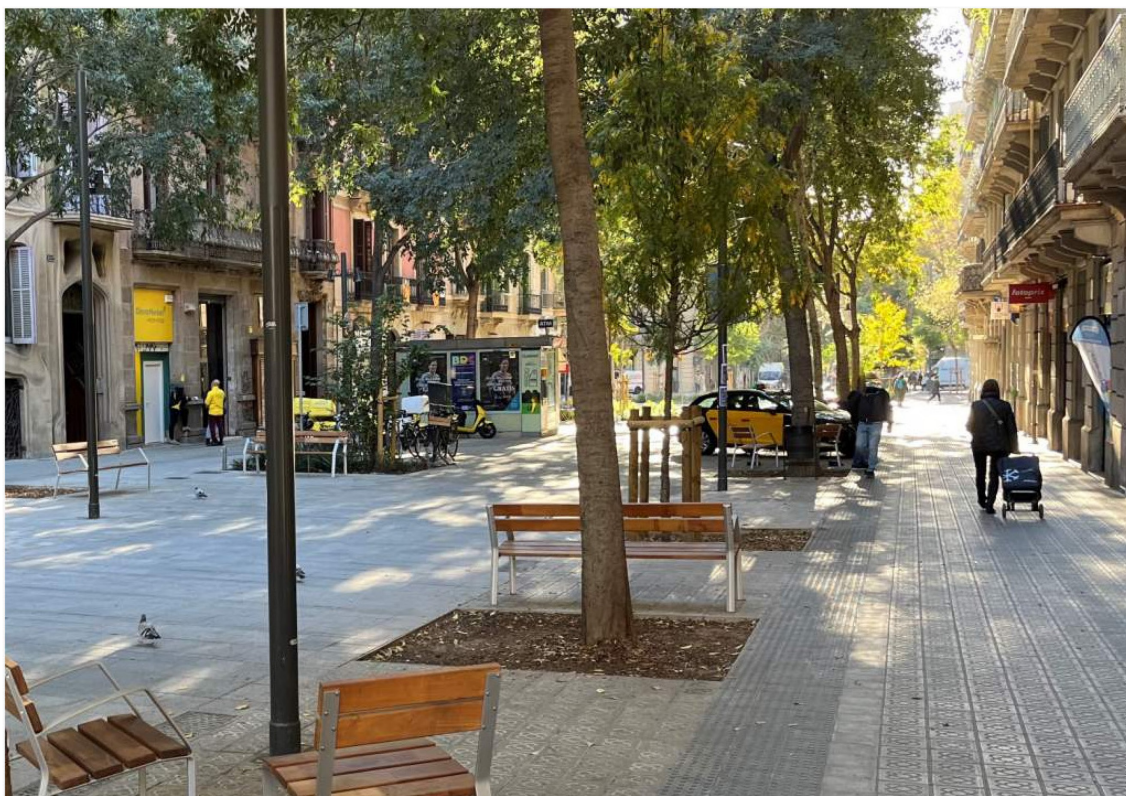
Superčetrtri (*superblocks*) / zelene osi

74 Superčetrtr je koncept mestne zasnove, ki ulice za motorni promet spreminja v prostore (med skupinami hiš), v katerih imajo pešci in kolesarji prednost pred avtomobili. Te superčetrtri so zasajene z vegetacijo, da bi se zmanjšala onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom ter znižala temperatura. Študija iz leta 2022 kaže, da bi bilo po vsem svetu 40 % ulic v nekaterih mestih potencialno primernih za tako rešitev. Komisija meni, da so superčetrtri sredstvo, s katerim bi se lahko uspešno reševali lokalni problemi kakovosti zraka, in vključeni so v okvirni seznam ukrepov za zmanjšanje onesnaženosti zraka v posodobljeni direktivi o kakovosti zunanje zraka⁵³.

⁵³ Člen B.2(d) Priloge VIII k direktivi o kakovosti zunanje zraka.

75 Projekt barcelonske superčetrtri se je začel leta 2006 in se je sčasoma razvil v projekt zelenih osi, tj. poudarek se je s skupin hiš preusmeril na mrežo zelenih ulic po vsem mestu. Projekt zelenih osi, ki ga je EU podprla v okviru projekta mehanizma za okrepanje in odpornost, za katerega so bila prejeta finančna sredstva v višini 25,9 milijona EUR, je bil namenjen izgradnji 33 km zelenih ulic, od katerih jih je bilo do revizije dokončanih 14 %.

Slika 1 – Zelena os Consell de Cent v Barceloni



Vir: Evropsko računsko sodišče

76 Ukrep je doslej prinesel mešane rezultate. Na nekaterih mestih je bil dokazan pozitiven vpliv na kakovost zraka in ravni hrupa, npr. v superčetrtri Sant Antoni, kjer so se ravni NO₂ znižale za 25 %, ravni PM₁₀ za 17 %⁵⁴, ravni hrupa pa so se na splošno znižale. Na drugih mestih, npr. v superčetrtri Horta, je bil vpliv na kakovost zraka zanemarljiv ali pa se je koncentracija onesnaženosti zraka dejansko povečala.

⁵⁴ Poročilo o rezultatih glede okoljskih vplivov in vplivov na zdravje modela superčetrtri v Barceloni, projekt Salut Als Carrers (SAC), Agència de Salut Pública de Barcelona, Barcelona, 2021.

77 S celotnim projektom naj bi se dosegel okoljski rezultat v smislu koncentracij NO₂, pri čemer naj bi se te do leta 2030 zmanjšale za približno 30 %⁵⁵. To bo odvisno od tega, ali bodo zelene osi izvajane po načrtih, kar bi se lahko izkazalo za zahtevno, saj so mestni organi konec leta 2022 ustavili razvoj novih odsekov zelenih osi.

78 Poleg tega je v času revizije lokalno sodišče za upravne spore dosodilo⁵⁶, da bi moralo mesto zaradi pomembnosti oblikovanja zelenih osi najprej spremeniti svoje dokumente strateškega načrtovanja. Če bodo sodbe potrjene, bo treba zadevne zelene osi vzpostaviti v prvotno stanje.

79 Pri izvajanju ukrepa so se pojavili tudi drugi izzivi. Omejitve prometa [so privedle](#) do 33-odstotnega povečanja poslovnih dejavnosti v eni od superčetrtni, npr. bari in restavracije so postali novi viri hrupa, zlasti ponoči. Umiritev na ulicah na projektnih območjih je sicer prinesla koristi lokalnim prebivalcem v smislu čistejšega zraka in manj hrupa, vendar sta se kakovost zraka in raven hrupa na okoliških ulicah poslabšali⁵⁷.

Elektromobilnost

80 V Atenah se organi osredotočajo na ukrepe, namenjene odpravljanju onesnaževanja zaradi prometa, saj ima Grčija enega najstarejših vozniških parkov v EU, pri čemer je povprečna starost avtomobilov 17 let. Mestni organi so pripravili načrt mobilnosti v mestih za Atene za leto 2021, katerega cilji so vključevali izboljšanje javnega prevoza in večjo elektromobilnost. Načrtovani ukrepi vključujejo vzpostavitev vozniških pasov za avtobuse in kolesa, namestitve polnilnih mest za električna vozila, razvoj čistega javnega prevoza in spodbujanje večje uporabe električnih koles. Sodišče je opazilo malo zanimanja za nekatere načrtovane ukrepe; to odraža težave, s katerimi se srečuje mesto pri uresničevanju teh ukrepov (glej [okvir 3](#)).

⁵⁵ Poročilo o oceni okoljskih vplivov superčetrtni v Barceloni v okrožju Eixample, Estudi Ramon Folch and associats, 2022.

⁵⁶ Sodba št. 233/2024 z dne 5. septembra 2023, sodba št. 142/2024 z dne 30. aprila 2024 in sodba št. 151/2024 z dne 19. aprila 2024.

⁵⁷ Poročilo o rezultatih glede okoljskih vplivov in vplivov na zdravje modela superčetrtni v Barceloni, projekt Salut Als Carrers (SAC), Agència de Salut Pública de Barcelona, 2021.

Okvir 3

Grčija – malo zanimanja za projekt elektromobilnosti, ki ga financira EU

Projekt, financiran iz mehanizma za okrevanje in odpornost, ki ga upravlja grško ministrstvo za infrastrukturo in promet, je namenjen spodbujanju elektromobilnosti. Začel se je 29. maja 2024 in naj bi bil po načrtih dokončan do konca leta 2025.

Eden od ciljev podprojekta je bil namestiti 4 500 javno dostopnih polnilnih mest do konca leta 2025 (s prispevkom EU v višini 79,8 milijona EUR). Do sredine aprila 2024 so bile predložene vloge za samo 459 polnilnih mest, kar pomeni le 10 % končnega cilja.

Cilj nekega drugega podprojekta je bil obnoviti vozni park taksijev (s prispevkom EU v višini 40 milijonov EUR). Z njim naj bi se stari taksiji nadomestili s 1 770 električnimi vozili. Do sredine aprila 2024 je bilo predloženih le 110 vlog, kar je le 6 % končnega cilja.

Pri obeh projektih je rok za doseganje ciljev kratek, saj se lahko vloge za projekte predložijo samo do 31. avgusta 2025.

Slika 2 – Taksiji v Atenah



© stock.adobe.com/Sergii Figurnyi

Ukrepi so manj uspešni zaradi slabega usklajevanja

81 Onesnaževanje zraka je čezmejne narave. Emisije nekaterih onesnaževal zraka, kot so prekursorji delcev ali ozona, v neki regiji ali državi lahko negativno vplivajo na kakovost zraka v drugi, zato bi bilo treba sprejete ukrepe uskladiti z ustreznimi organi na sosednjih območjih⁵⁸. Usklajevanje ukrepov na različnih upravnih ravneh je tudi osnovni pogoj za uspešnost ukrepov. Sodišče je v izbranih mestih preverilo, ali ti organi sodelujejo med seboj, da bi povečali uspešnost svojih ukrepov.

82 V Krakovu je glavni vir onesnaževanja s PM₁₀ in PM_{2,5} zgorevanje trdnih kuriv za ogrevanje gospodinjstev. Lokalne oblasti že več let izvajajo program (glej [okvir 4](#)) za zmanjšanje teh emisij v mestu, v okviru katerega ponujajo različne vrste finančnih spodbud, s katerimi želijo državljanke prepričati, naj ogrevalne naprave, ki onesnažujejo okolje, nadomestijo s čistejšimi. Zato je bilo v mestu zamenjanih 45 000 starih ogrevalnih sistemov, ostalo pa jih je samo 200. Da bi bil učinek čim večji, je Krakov leta 2019 uvedel prepoved ogrevanja na trdna kuriva (npr. premog in les) po vsem mestu.

Okvir 4

Manj onesnažujoči kotli v Krakovu

S projektom PONE ZIT, ki ga financira EU (njen prispevek znaša 0,7 milijona EUR) in je majhna komponenta mestnega programa, se je podprlo nadomeščanje gospodinjstevskih ogrevalnih naprav na trdna kuriva z bolj ekološkimi. V času trajanja projekta (od oktobra 2016 do marca 2020) je bilo zamenjanih 334 starih ogrevalnih naprav, okoljski vpliv v smislu zmanjšanja delcev pa je omogočil doseg cilja.

83 Zaradi sprejetih ukrepov se je koncentracija PM₁₀ in PM_{2,5} v Krakovu v zadnjih nekaj letih bistveno zmanjšala, vendar mesto še vedno težko dosega mejne vrednosti EU za delce (glej [sliko 7](#) in [Prilogo I](#)). Razlog za to je tudi vpliv onesnaževanja, ki ga povzročajo sosednje občine in regije, ki niso sprejele podobnih ukrepov. Na primer, raven PM_{2,5} v onesnaževalih zraka, ki nastanejo zunaj Krakova, pomeni približno 50 % koncentracije mejne vrednosti⁵⁹.

⁵⁸ Člen 25 direktive o kakovosti zunanjega zraka.

⁵⁹ Načrt za kakovost zraka za regijo Malopoljsko, 2023.

Slika 3 – Smog v Krakovu



Vir: Evropsko računsko sodišče, 2023

84 V Atenah za upravljanje in izboljšanje kakovosti zraka niso neposredno odgovorni mestni organi, temveč ministrstvo za okolje in energijo. Tudi drugi osrednji organi, kot je ministrstvo za infrastrukturo in promet, sprejemajo ukrepe za obravnavanje onesnaženosti zraka.

85 Sodišče je ugotovilo, da se različna ministrstva in predstavniki mesta premalo usklajujejo in naloge med njimi niso jasno razdeljene. Dokaz za to je, da sta mesto in ministrstvo pripravila načrte za izvedbo ukrepa za namestitve polnilnih postaj za električno energijo v Atenah (glej **okvir 3** in odstavek **80**), ne da bi med seboj sodelovala in se usklajevala.

86 V Barceloni je izziv zmanjšanja prometa z osebnimi avtomobili v prid načinov prevoza, ki manj onesnažujejo okolje (podzemna železnica, avtobus, kolo), povezan s pomanjkanjem medsebojne povezljivosti alternativnih prevoznih sredstev v občinah. Medtem ko je prometna infrastruktura v Barceloni precej razvita in se obsežno uporablja, se dnevni migranti iz metropolitanskega območja (širša Barcelona) še vedno pogosto zanašajo na uporabo osebnih avtomobilov.

87 Pomen usklajevanja med različnimi upravnimi ravnmi dokazujejo tudi visoke ravni ozona, zabeležene v nižini Vic (65 km severno od Barcelone) v Kataloniji, kjer je zabeleženo največje število letnih preseganj praga ozona v Španiji. Raziskave⁶⁰ so pokazale, da bi moralo mesto Barcelona za znatno zmanjšanje koncentracije ozona v nižini Vic sprejeti ukrepe za zmanjšanje količine prekurzorjev ozona.

Neustrezna ocena rezultatov projektov, ki jih financira EU

88 S projekti, ki jih financira EU, bi se morali doseči njihovi načrtovani in merljivi cilji. Sodišče je preučilo izbrane projekte (glej *Prilogo II*), da bi preverilo, ali so bili izvedeni in kako so prispevali k zmanjšanju onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom.

89 Vsa tri mesta, ki jih je izbralo Sodišče, uporabljajo različne sklade EU za obravnavanje onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom. V večini revidiranih projektov mobilnosti in infrastrukture so bili obravnavani viri onesnaževanja in čeprav njihovi glavni cilji morda niso bili neposredno povezani z onesnaženostjo zraka in obremenitvijo s hrupom, so nacionalni organi in Komisija priznali, da so za njiju relevantni (glej odstavek *15*).

90 Sodišče je kljub temu, da se s projekti potencialno omogoča zmanjšanje onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom, ugotovilo, da v 9 od 11 primerov njihov oprijemljivi učinek ni bil merjen (glej *okvir 5*). To pomeni, da ni mogoče oceniti uspešnosti teh ukrepov pri zmanjševanju onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom, kar bi pri načrtovanju ukrepov, s katerimi se zagotavlja doseganje ciljev izboljšanja kakovosti zraka in zmanjšanja ravni hrupa, lahko privedlo do pomanjkljivosti.

Okvir 5

Nenačrtovan ali nemerjen vpliv

V Krakovu je bil projekt, ki ga je financirala EU (s prispevkom v EU v višini 28,8 milijona EUR v tekočih cenah), povezan z razvojem projekta Trasa Łagiewnicka, ene največjih naložb v infrastrukturo v Krakovu. Projekt je vključeval izgradnjo 2,6-kilometerske tramvajске proge, vključno s podzemnimi tramvajskimi postajami in zvočnimi zasloni za akustično zaščito. Vendar ekološki učinek v smislu zmanjšanih emisij NO₂ ali nižjih ravni hrupa zaradi zmanjšane prometa ni bil niti načrtovan niti merjen, zato ga ni mogoče dokazati.

⁶⁰ Massagué in drugi, *2005–2017 ozone trends and potential benefits of local measures as deduced from air quality measurements in the north of the Barcelona metropolitan area*, Atmos. Chem. Phys., 19, 7445–7465, 2019.

Zaključki in priporočilo

91 EU si v svojih politikah prizadeva za zmanjšanje onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom. Sodišče je ugotovilo, da ukrepi, ki so jih sprejele Komisija in izbrane države članice, kljub temu, da so pravila EU veljala že mnogo let, še vedno niso bili dovolj uspešni pri varovanju državljanov in okolja pred onesnaženostjo zraka in obremenjevanjem s hrupom.

92 Sodišče je pri tem, kako so tri izbrana mesta EU izvajala zakonodajo EU glede onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom, odkrilo tako dosežke kot pomanjkljivosti (glej odstavke [22–63](#)). Kakovost zraka se izboljšuje, vendar se standardi EU za kakovost zraka v izbranih treh mestih ne dosegajo dosledno. Mesta se komaj od nedavnega približujejo mejnim vrednostim EU, ki bodo kmalu postale še strožje, saj se bodo približale na dokazih temelječim ravнем, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija. To pomeni, da si bodo morala ta mesta v prihodnjih letih bolj prizadevati za izpolnjevanje novih standardov EU (glej odstavke [23–29](#)).

93 Emisije onesnaževal zraka se v obiskanih državah članicah zmanjšujejo, vendar verjetno ne bodo izpolnjene prihodnje zaveze glede zmanjšanja emisij, razen če bodo vsi sedanji in dodatni ukrepi v celoti izvedeni in uspešni (glej odstavke [30–34](#)).

94 Sodišče ugotavlja tudi, da pragovi za poročanje o hrupu zajemajo le del prebivalstva EU, ki je morda izpostavljeno škodljivim ravнем hrupa. V nasprotju s pravili EU o kakovosti zraka ni mejnih vrednosti za hrup ali ciljnih vrednosti za njegovo zmanjšanje (glej odstavke [36–38](#)).

95 Napredek pri zmanjševanju obremenitve s hrupom je težko oceniti, predvsem zaradi pomanjkljivosti in zamud pri ocenjevanju obsega obremenitve s hrupom in poročanju o njem v večini držav članic EU. Ker ni rednega kartiranja hrupa, organi ne morejo poznati obsega problema hrupa in posledično izpostavljenosti državljanov škodljivim ravнем hrupa (glej odstavke [40–44](#)). Po ocenah Evropske agencije za okolje ni verjetno, da bo dosežen cilj za zmanjšanje hrupa, in sicer ničelna obremenitev do leta 2030; število ljudi, ki se redno spopadajo s težavami zaradi prometnega hrupa, pa se bo morda celo povečalo (glej odstavek [45](#)).

96 V skladu z zakonodajo EU morajo mesta pripraviti načrte in sprejeti različne ukrepe za obravnavanje onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom. Sodišče je ugotovilo, da so bile pri akcijskih načrtih v nekaterih primerih zamude ali pa sploh niso bili pripravljani. Zaradi neuspešnosti akcijskih načrtov ni mogoč pravočasen in učinkovit odziv glede onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom, neobstoj akcijskega načrta pa lahko povzroči, da so ukrepi neusklajeni ali se celo prekrivajo (glej odstavke [47–55](#)).

97 Sodišče je ugotovilo, da ukrepi proti hrupu v izbranih mestih niso bili prednostno obravnavani in se v najboljšem primeru izvajajo le deloma (glej odstavke [41](#) in [42](#), [44](#) ter [53–55](#)). Po njegovem mnenju to, da ni ciljnih vrednosti EU za zmanjšanje hrupa, odvrta države članice od dajanja prednosti ukrepom za uspešno zmanjšanje obremenitve s hrupom. Sodišče je po primerjavi uspešnosti direktive o kakovosti zunanjega zraka in direktive o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij z direktivo o okoljskem hrupu prišlo do zaključka, da je imel obstoj standardov kakovosti zraka in nacionalnih ciljnih vrednosti za zmanjšanje emisij na ravni EU pozitiven vpliv na izboljšanje kakovosti zraka (glej odstavke [27–29](#) in [32](#)).

Priporočilo – Dati prednost ukrepom proti obremenitvi s hrupom

Komisija naj oceni izvedljivost:

- (a) uvedbe ciljev za zmanjšanje hrupa in omejitev za hrup v direktivo o okoljskem hrupu,
- (b) kolikor je mogoče, uskladi pragove za poročanje, ki se uporabljajo za izpostavljenost hrupu, s tistimi, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija.

Ciljni datum izvedbe: leto 2029.

98 Komisija mora dejavno spremljati, ali se v zakonodaja EU izpolnjuje v vseh državah članicah, in v primeru neizpolnjevanja ukrepati. Sodišče je ugotovilo, da je strateško orodje Komisije, in sicer postopek za ugotavljanje kršitev, dolgotrajen proces, s katerim se ne vedno uspešno zagotovi, da izbrana mesta upoštevajo pravila EU glede onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom. Ker država članice zakonodaje EU ne spoštujejo dosledno, to pomeni, da prizadevanja za ublažitev onesnaževanja zraka in obremenitve s hrupom, s tem pa tudi povezanih negativnih učinkov na zdravje državljanov EU v izbranih mestih niso bila v celoti uspešna (glej odstavke [56–63](#)).

99 Sodišče je ugotovilo, da imajo izbrana mesta težave pri izvajanju uspešnih ukrepov (glej odstavke **64–90**). Nekatere rešitve so privedle do delnega zmanjšanja onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom. V drugih primerih se ta problem obravnava lokalno, vendar se onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom povečujeta na sosednjih območjih (glej odstavke **71** in **77–79**). Dolgoročna uspešnost ni zagotovljena, saj je bilo izvajanje ukrepov ovirano zaradi neustreznega načrtovanja, kar je privedlo do tega, da del prebivalcev projekta ni sprejel, ali pa da je bilo zanimanje zanj zelo majhno. Zaradi tega se je obseg ukrepov pogosto zmanjšal ali pa so se ukrepi odložili (glej odstavke **73, 78** in **80**).

100 Sodišče je ugotovilo tudi pomanjkanje usklajevanja na regionalni ravni, ki je potrebno za učinkovito obravnavanje čezmejnih tokov onesnaževal zraka, kot so prekursorji ozona ali delci, in za zagotavljanje, da ukrepi prinašajo zelene rezultate. Ukrepi, sprejeti znotraj upravnih meja mesta, so zato manj uspešni, saj mesta sama ne morejo obravnavati onesnaženja, ki nastane drugje (glej odstavke **81–87**).

101 Sodišče je opazilo, da v projektih, ki jih financira EU in vključujejo elemente za obravnavanje onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom, pogosto ni kazalnikov, ki bi omogočali oceno njihovega prispevka k reševanju teh problemov (glej odstavke **88–90**).

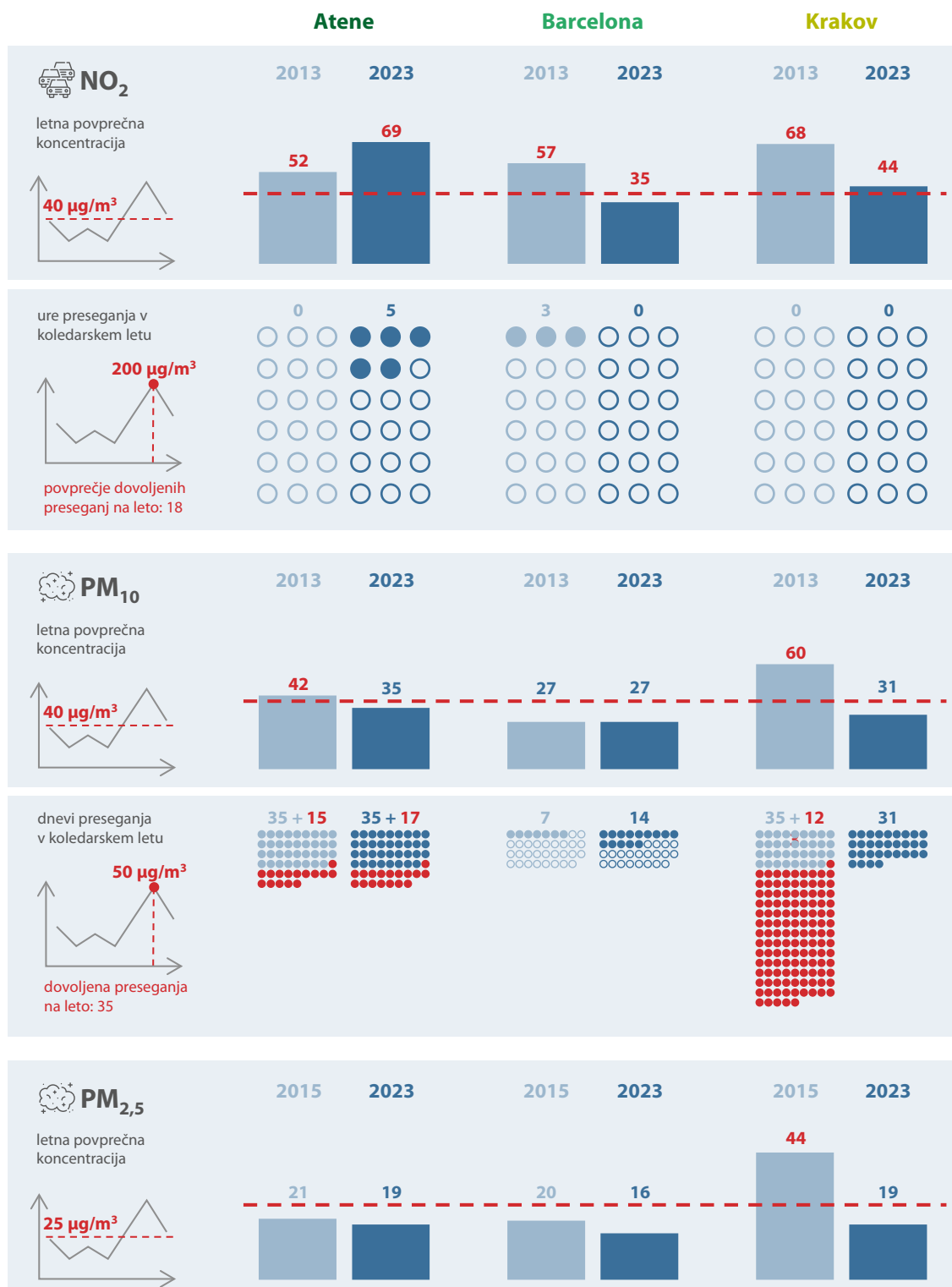
To poročilo je sprejel senat I, ki ga vodi članica Evropskega računskega sodišča Joëlle Elvinger, v Luxembourgju na zasedanju 25. septembra 2024.

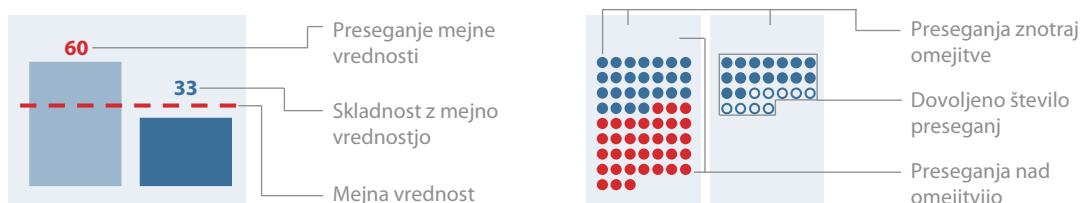
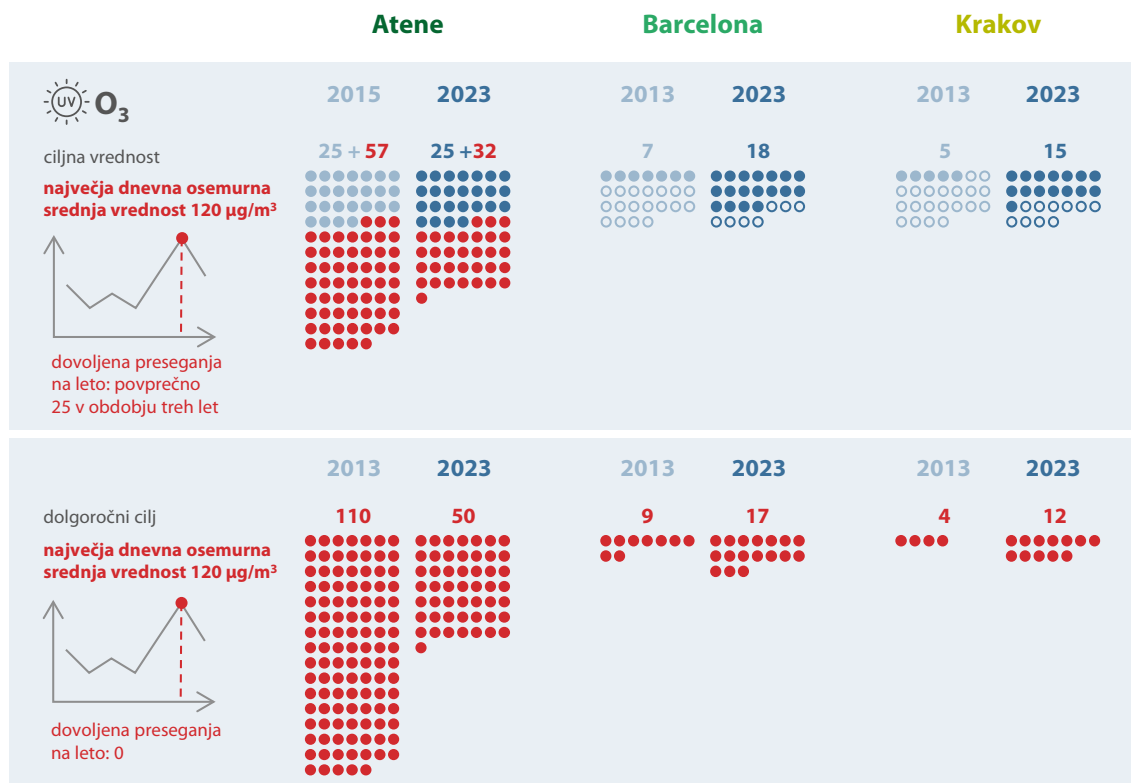
Za Evropsko računsko sodišče

Tony Murphy
predsednik

Prilogi

Priloga I – Izbrana mesta glede na mejne vrednosti EU





Opomba k Prilogi I: prikazane vrednosti za NO₂, PM₁₀ in PM_{2,5} so najvišje letne srednje vrednosti koncentracije, kot so jih sporočile merilne postaje, brez morebitnega prispevka iz naravnih virov. Za Atene ni na voljo nobenih ciljnih vrednosti O₃ za leti 2013 in 2014. Vrednosti O₃ pomenijo število dni preseganja dolgoročnega cilja, določenega v direktivi o kakovosti zunanega zraka, čeprav roka, do katerega je treba ta cilj doseči, ni.

Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi razpoložljivih podatkov agencije EEA, kot so jih zagotovile države članice

Priloga II – Revidirani projekti

| Št. | Mesto | Naziv projekta | Prispevek EU in njegov vir (v milijonih EUR) | Vrsta projekta | Kazalniki za zrak in hrup |
|-----|-----------|--|---|-----------------------|---------------------------|
| 1 | Atene | Urbanistična prenova Irinis Avenue III | 0,5 (Skladi ESI) | Zelena infrastruktura | da |
| 2 | Atene | Razširitev podzemne železnice v Atenah, proga Haidari-Piraeus | 295,3 (Skladi ESI) | Infrastruktura | ne |
| 3 | Atene | E-mobilnost (polnilniki povsod, električni mestni avtobusi, električni taksiji) | 220,0 (mehanizem za okrevanje in odpornost) | Infrastruktura | ne |
| 4 | Atene | LIFE Index-Air, razvoj orodja za integrirano upravljanje odmerkov izpostavljenosti za zmanjšanje količine delcev v zraku | 0,8 (LIFE) | Raziskave | Ni relevantno |
| 5 | Atene | Načrt za kakovost zraka ter oprema in postopki za nacionalni laboratorij za kakovost zraka, ki deluje na Ministrstvu za okolje in energijo | 0,2 (Skladi ESI) | Načrti, oprema | Ni relevantno |
| 6 | Barcelona | Zelene osi in trgi v območju Eixample | 25,9 (mehanizem za okrevanje in odpornost) | Zelena infrastruktura | ne |
| 7 | Barcelona | Območje z manjšimi emisijami v Barceloni | 3,0 (mehanizem za okrevanje in odpornost ter skladi ESI) | Infrastruktura | ne |
| 8 | Barcelona | Postaja podzemne železnice Ernest Lluch | 16,7 (Skladi ESI) | Infrastruktura | ne |
| 9 | Barcelona | Bicivia | 13,1 (Skladi ESI) | Infrastruktura | ne |
| 10 | Krakov | Program za zmanjšanje emisij v Krakovu | 0,7 (Skladi ESI) | Ogrevanje | da |
| 11 | Krakov | Park Zabłocie – postaja Wisła | 0,3 (Skladi ESI) | Zelena infrastruktura | ne |
| 12 | Krakov | Tramvajaska proga Trasa Łagiewnicka | 28,8 (Skladi ESI) | Infrastruktura | ne |
| 13 | Krakov | Na interesih ljudi temelječe prilagajanje mest za prihodnost | 0,5 (LIFE) | Zelena infrastruktura | ne |
| | | | 605,8 | | |

Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov, ki so jih predložile države članice

Kratice

EEA: Evropska agencija za okolje

LEZ: območje z nizkimi emisijami

NH₃: amoniak

NMVOG: nemetanske hlapne organske spojine

NO₂: dušikov dioksid

O₃: prizemni ozon

PDEU: Pogodba o delovanju Evropske unije

PM: delci

RRF: mehanizem za okrevanje in odpornost

SO₂: žveplov dioksid

SZO: Svetovna zdravstvena organizacija

Glosar

Breme bolezni: Svetovna zdravstvena organizacija meri obseg, v katerem bolezen vpliva na življenje določenega dela prebivalstva, na podlagi umrljivosti (leta, izgubljena zaradi prezgodnje smrti) in obolevnosti (leta življenja, na katera vpliva bolezen).

LIFE: finančni instrument za podpiranje izvajanja okoljske in podnebne politike EU s sofinanciranjem projektov v državah članicah.

Načrt za kakovost zraka: dokument, ki ga pripravi država članica za območja kakovosti zraka, na katerih koncentracija onesnaževal zraka presega mejno ali ciljno vrednost EU.

Območje kakovosti zraka: geografsko območje, kot je strnjeno naselje, na katero država članica razdeli svoje ozemlje za namene ocenjevanja in spremljanja kakovosti zraka.

Postopek za ugotavljanje kršitev: postopek, ki ga začne Komisija proti državi članici EU, ki ne izpolnjuje svojih obveznosti v skladu z zakonodajo EU. Postopek ima več ravni.

Standardi emisij Euro: standardi emisij za lahka vozila, določeni z vrsto predpisov EU (Euro 1 do Euro 6).

Strateška karta hrupa: grafična upodobitev skupne izpostavljenosti danega območja hrupu iz določenih virov.

Strnjeno naselje: mestno območje z visoko gostoto prebivalstva. V okviru EU ima strnjeno naselje več kot 250 000 prebivalcev za namene direktive o kakovosti zunanjega zraka ali 100 000 prebivalcev za namene direktive o okoljskem hrupu.

Subsidiarnost: načelo, po katerem EU ukrepa le, če bi bilo njeno ukrepanje uspešnejše od ukrepov, sprejetih na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni.

Odgovori Komisije

<https://www.eca.europa.eu/sl/publications/sr-2025-02>

Časovnica

<https://www.eca.europa.eu/sl/publications/sr-2025-02>

Revizijska ekipa

Sodišče v posebnih poročilih predstavlja rezultate svojih revizij politik in programov EU ali tem upravljanja, ki se nanašajo na posamezna področja proračuna. Te revizijske naloge izbere in oblikuje tako, da imajo kar največji možni učinek, pri čemer upošteva tveganja za smotrnost poslovanja ali skladnost, višino zadevnih prihodkov ali porabe, pričakovan razvoj dogodkov ter politični in javni interes.

To revizijo smotrnosti je opravil revizijski senat I – Trajnostna raba naravnih virov, ki ga vodi članica Sodišča Joëlle Elvinger. Revizijo je vodil član Sodišča Klaus-Heiner Lehne, pri njej pa so sodelovali vodja njegovega kabineta Thomas Arntz, ataše v njegovem kabinetu Marc-Oliver Heidkamp, vodilni upravni uslužbenec Emmanuel Rauch, vodja naloge Katarzyna Radecka-Moroz ter revizorji Milan Šmíd, Anna Zalega, Vasileia Kalafati in Jonas Kathage. Jezikovno podporo je zagotovila Laura Mcmillan, tajniško pa Judita Frangež.



Od leve proti desni: Judita Frangež, Jonas Kathage, Katarzyna Radecka-Moroz, Marc-Oliver Heidkamp, Klaus-Heiner Lehne, Emmanuel Rauch, Anna Zalega, Milan Šmíd in Vasileia Kalafati.

AVTORSKE PRAVICE

© Evropska unija, 2025

Politika Evropskega računskega sodišča (Sodišča) glede ponovne uporabe je določena v njegovem sklepu o politiki odprtih podatkov in ponovni uporabi dokumentov [ECA Decision No 6-2019](#).

Če ni drugače navedeno (npr. v posameznih obvestilih o avtorskih pravicah), so vsebine Sodišča, ki so v lasti EU, pod licenco [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Praviloma je zato ponovna uporaba dovoljena, če se ustrezno navede vir in označijo morebitne spremembe. Kdor ponovno uporabi vsebine Sodišča, ne sme potvortiti prvotnega pomena ali sporočila. Sodišče ni odgovorno za morebitne posledice ponovne uporabe.

Če so na gradivu prikazane fizične osebe, ki jih je mogoče prepoznati, npr. na fotografijah uslužbencev Sodišča, ali če gradivo vsebuje dela tretjih oseb, je treba pridobiti dodatne pravice.

Kadar je pridobljeno tako dovoljenje, se z njim razveljavi in nadomesti zgoraj omenjeno splošno dovoljenje, zato morajo biti v njem jasno navedene morebitne omejitve glede uporabe.

Za uporabo in prikazovanje vsebin, katerih lastnica ni EU, je morda treba pridobiti dovoljenje neposredno od imetnikov avtorskih pravic.

Okvir 3, slika 2: © [stock.adobe.com/Sergii Figurnyi](https://stock.adobe.com/Sergii_Figurnyi).

Slike 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, Priloga I – ikone in slike so bile oblikovane z uporabo virov [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Vse pravice pridržane.

Programska oprema ali dokumenti, za katere veljajo pravice industrijske lastnine, kot so patenti, blagovne znamke, registrirani modeli, logotipi in imena, niso vključeni v politiko Sodišča glede ponovne uporabe.

Na spletiščih institucij Evropske unije znotraj domene europa.eu so povezave do spletišč tretjih oseb. Ker Sodišče na ta spletišča ne more vplivati, vas poziva, da preberete njihove dokumente o politiki glede varstva osebnih podatkov in avtorskih pravic.

Uporaba logotipa Sodišča

Logotip Sodišča se ne sme uporabljati brez predhodnega soglasja Sodišča.

Citiranje te publikacije:

Evropsko računsko sodišče, [Posebno poročilo 02/2025](#): Onesnaževanje v mestih v EU: zrak je zdaj čistejši, ravni hrupa pa so še vedno previsoke, Urad za publikacije Evropske unije, 2025.

| | | | | |
|------|------------------------|----------------|---------------------|-------------------|
| HTML | ISBN 978-92-849-3731-8 | ISSN 1977-5784 | doi:10.2865/2735706 | QJ-01-24-041-SL-Q |
| PDF | ISBN 978-92-849-3732-5 | ISSN 1977-5784 | doi:10.2865/0049000 | QJ-01-24-041-SL-N |

Onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom lahko škodujeta našemu zdravju, zlasti v mestnih območjih, kjer živi večina prebivalcev EU. Sodišče je preverilo, kako izbrana mesta izvajajo pravila EU, ki so namenjena boljšemu varstvu našega zdravja. Ugotovilo je, da se kakovost zraka sicer izboljšuje, vendar standardi zanjo bodisi niso bili vedno doseženi ali pa so bili doseženi šele pred kratkim. Ugotovilo je tudi, da so naša mesta še vedno prehrupna. Po njegovem mnenju to, da ni ciljnih vrednosti EU za zmanjšanje hrupa, odvrta države članice od dajanja prednosti ukrepom za učinkovito zmanjšanje obremenitve s hrupom. Sodišče ugotavlja tudi, da pragovi za poročanje o hrupu zajemajo le del prebivalcev EU, ki so morda izpostavljeni škodljivemu hrupu. Priporoča ukrepe za zmanjšanje škodljivih ravni hrupa.

Posebno poročilo Evropskega računskega sodišča v skladu z drugim pododstavkom člena 287(4) PDEU.



EVROPSKO
RAČUNSKO
SODIŠČE



Urad za publikacije
Evropske unije

EVROPSKO RAČUNSKO SODIŠČE
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel.: +352 4398-1

Vprašanja: eca.europa.eu/sl/contact

Spletišče: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors