

Program PAS



dla czystego powietrza
w Polsce



Warszawa, 8 stycznia 2020

Spis treści

Emisje z ogrzewania domów

Nadzór nad urządzeniami grzewczymi	4
Kontrola - wsparcie dla gmin w tworzeniu straży gminnych	5
Reforma programów finansowych wspierających termomodernizację i wymianę kotłów	
Program Czyste Powietrze	6
Budynki wielorodzinne - wsparcie do wymiany palenisk	7
Pomoc dla ubogich energetycznie	8
Ulga podatkowa - nie dla kopających	9
Szeroka kampania informacyjna o programach wsparcia	10
Kominki i kozy - wymogi emisyjne dla nowych urządzeń	11
Jakość węgla i pelletu drzewnego	12

Nowa polityka transportowa

Zmiana przepisów dotyczących Stref Czystego Transportu	14
Ograniczenie importu używanych wysokoemisyjnych samochodów	15
Koniec z wycinką filtrów DPF	16
Odbudowa transportu publicznego w regionach	17

Przemysł

System ochrony ludzi przed zanieczyszczeniami	18
Skuteczny monitoring emisji	19
Zwiększenie kar za nadmierne lub niezgłoszone emisje	20
Prawa lokalnych społeczności	21
Skuteczna kontrola nad małymi przedsiębiorstwami	22



Emisje z ogrzewania domów – wsparcie, kontrola, edukacja

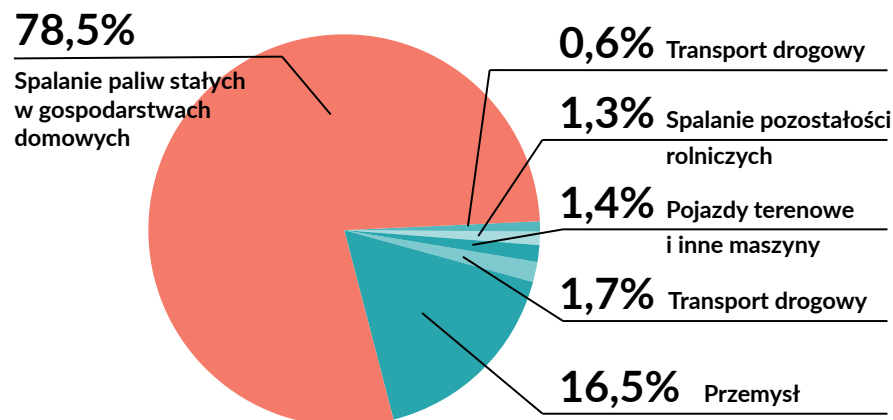


polski
alarm
smogowy

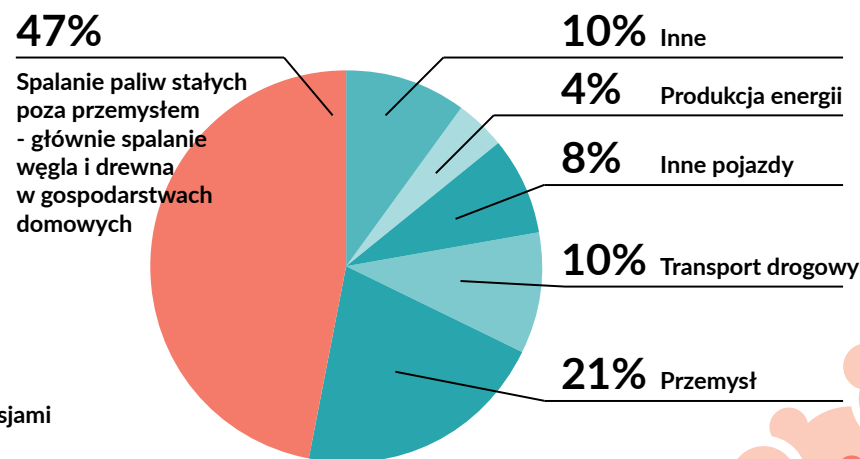
Emisja zanieczyszczeń pochodząca z indywidualnego ogrzewania budynków węglem i drewnem wciąż pozostaje główną przyczyną zanieczyszczenia powietrza w Polsce.

Pomimo działań podejmowanych do tej pory – zarówno na szczeblu rządu jak i samorządu, nie odnotowujemy dostatecznych efektów poprawy jakości powietrza. Żeby w perspektywie kilkuletniej jakość powietrza znacząco się poprawiła konieczna jest realizacja szeregu działań w obszarze finansowym i regulacyjnymi.

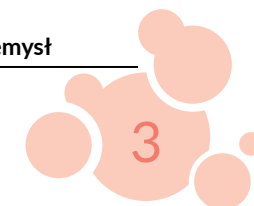
Główne źródła emisji benzo[a]pirenu w Polsce, 2017



Główne źródła emisji pyłu PM2.5 w Polsce, 2017

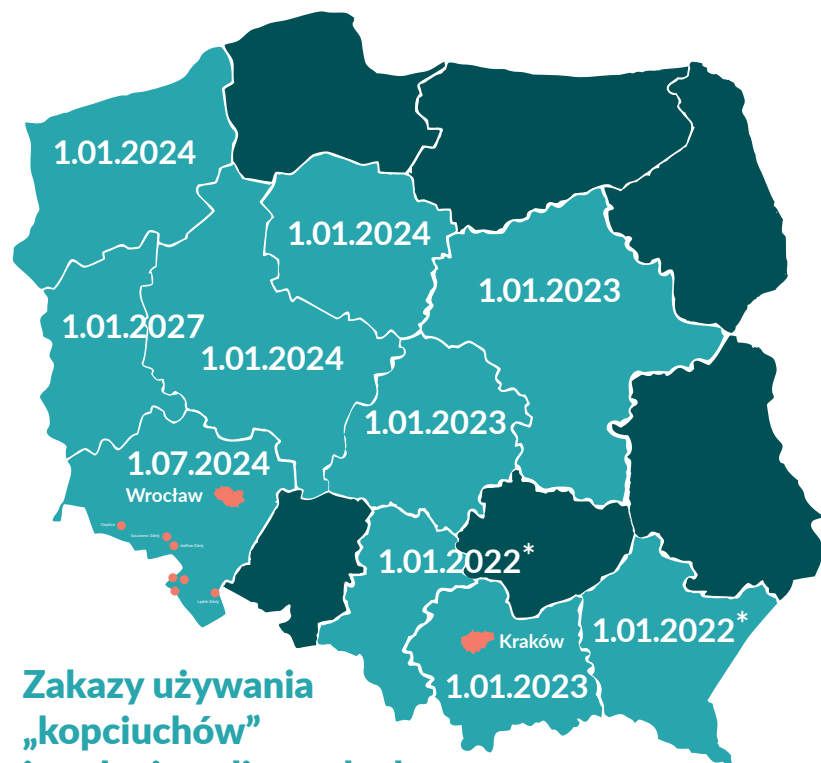


źródło: Krajowy Ośrodek
Bilansowania i Zarządzania Emisjami





Emisje z ogrzewania domów – wsparcie, kontrola, edukacja



Zakazy używania „kopciuchów” i spalania paliw stałych

Stan na październik 2019

Daty wejścia zakazu użytkowania kotłów pozaklasowych, czyli „kopciuchów”

* Zakaz kotłów starszych niż 10 lat lub bez tabliczki znamionowej

■ Zakaz „kopciuchów”

■ Zakaz węgla i/lub drewna

Nadzór nad urządzeniami grzewczymi

W przeciwieństwie do innych państw europejskich, w Polsce kotły na paliwa stałe pozostają poza jakąkolwiek kontrolą. Jest to niezrozumiałe, gdyż właśnie te urządzenia są główną przyczyną polskiego smogu. Brak nadzoru i nieodpowiednia eksploatacja urządzeń grzewczych przyczyniają się nie tylko do zanieczyszczenia powietrza, ale są również powodem kilkunastu tysięcy pożarów odkominowych każdego roku.

Źródła ogrzewania, tak jak samochody, powinny podlegać obowiązkowej rejestracji i okresowym przeglądom.

Konieczne są działania, które doprowadzą do przestrzegania przez właścicieli nieruchomości obowiązku corocznego przeglądu urządzeń grzewczych wraz z czyszczeniem kominów. Mimo, iż taki obowiązek nakłada prawo budowlane (artykuł 62) to większość właścicieli domów jednorodzinnych nie stosuje się do niego. W kontrolę tych przepisów powinien zostać zaangażowany nadzór bu-

dowlany, który do tej pory przymykał oczy na brak obowiązkowych przeglądów, czego efektem jest duża liczba pożarów i przypadki zaccadzeń.

Tak jak samochody, źródła ogrzewania powinny podlegać obowiązkowej rejestracji i corocznym przeglądom.

Coroczne przeglądy umożliwią również skuteczną kontrolę uchwał anty-smogowych. Na ich mocy w horyzoncie kilkuletnim wejdzie zakaz użytkowania urządzeń grzewczych nie spełniających wymagań emisyjnych (bądź bardziej restrykcyjne rozwiązania tj. w Krakowie czy Wrocławiu). Jeżeli

takie kontrole nie będą prowadzone to uchwały antysmogowe, które stanowią podstawę działań na rzecz poprawy jakości powietrza w Polsce, pozostaną jedynie martwymi zapisami, bezkarnie ignorowanymi przez użytkowników „kopciuchów”.

Coroczne przeglądy są okazją do inwentaryzacji źródeł ciepła, do której zobligowane są samorządy gminne, które jednak ze względu na brak odpowiednich uregulowań prawnych nie są w stanie efektywnie realizować tego obowiązku.



Emisje z ogrzewania domów – wsparcie, kontrola, edukacja



polski
alarm
smogowy

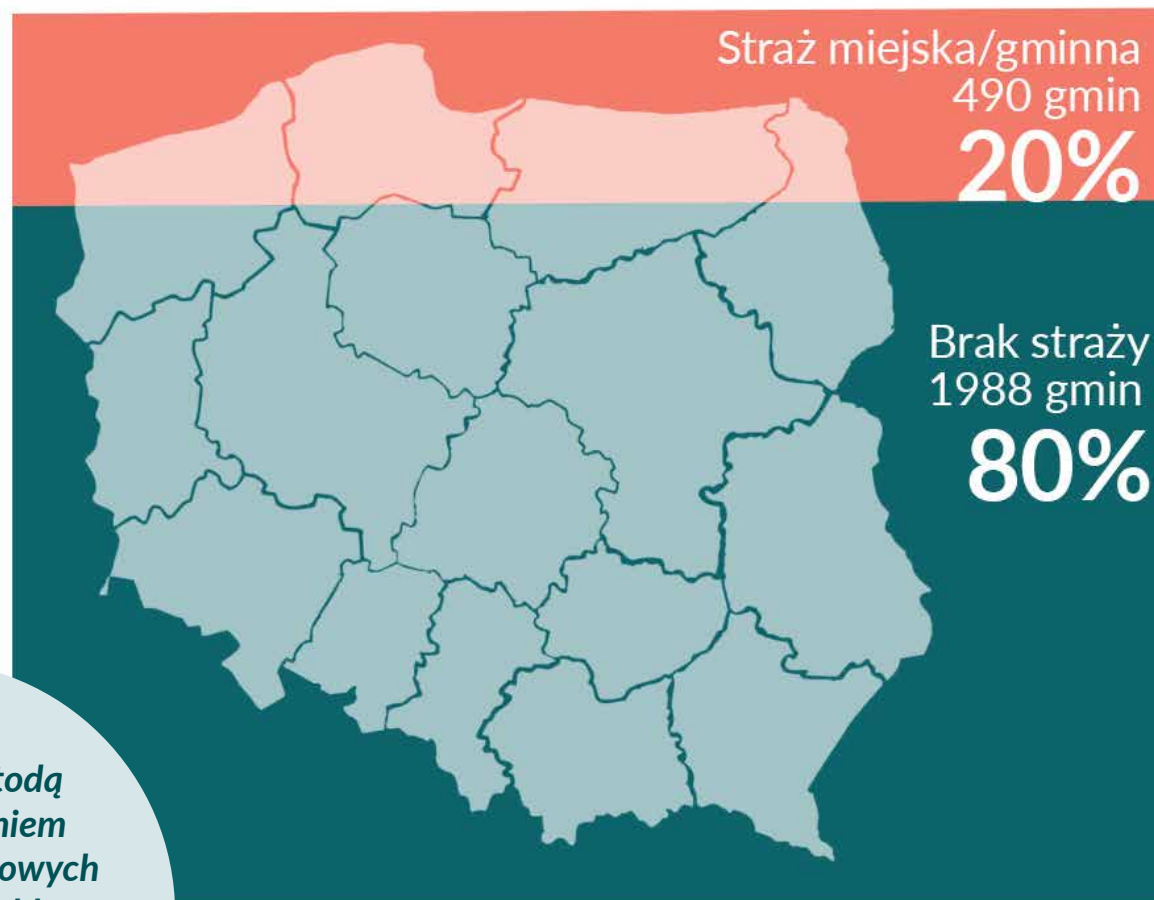
Kontrola - wsparcie dla gmin w tworzeniu straży gminnych

Jedyną skuteczną metodą walki ze spalaniem odpadów w domowych kotłach jest szybka interwencja odpowiednio przeszkolonych służb.

Niestety jedynie 20% gmin w Polsce posiada straże miejskie lub gminne. Oznacza to, że mieszkańcy 80% gmin pozbawieni są dostępu do interwencyjnych kontroli palenisk i właściwie pozostają bezradni wobec sąsiadów spalających śmieci.

Postulujemy aby Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej pomógł gminom w tworzeniu straży, uruchamiając dofinansowanie do zakupu sprzętu, szkoleń, badania próbek popiołu, itp.

Jedyną skuteczną metodą walki ze spalaniem odpadów w domowych kotłach jest szybka interwencja odpowiednio przeszkolonych służb.





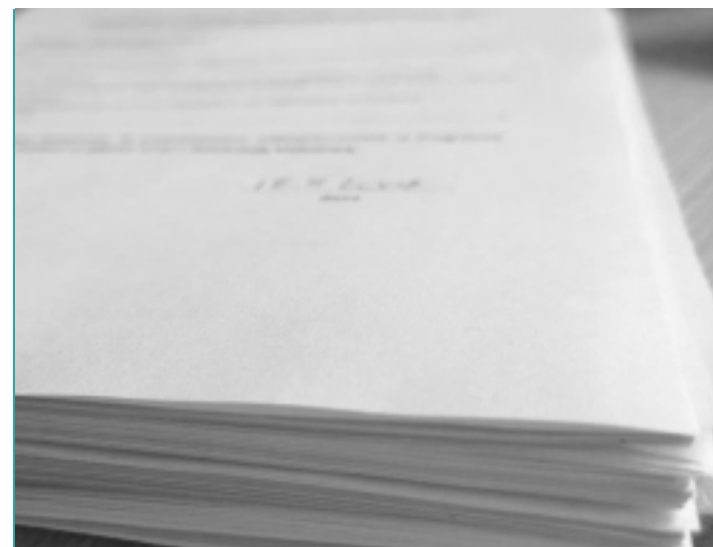
Emisje z ogrzewania domów – wsparcie, kontrola, edukacja

Reforma programów finansowych wspierających termomodernizację i wymianę kotłów

Program Czyste Powietrze
– uproszczenie procedur, szeroka dystrybucja, preferencje dla OZE

Uruchomiony we wrześniu 2018 r. program Czyste Powietrze zakłada likwidację 3 milionów „kopciuchów” na przestrzeni dziesięciu lat. Program jest słuszny w swoich założeniach, jednak jego konstrukcja nie pozwala na osiągnięcie zakładanych efektów. Wynika to ze skomplikowanych procedur wnioskowania o dotacje oraz z niewydolnej sieci dystrybucji pomocy, co skutkuje oceną wniosków przeciągającą się przez wiele miesięcy.

W efekcie po ponad roku funkcjonowania programu podpisano zaledwie około 50 000 umów o dofinansowanie, co w porównaniu z założeniami programu (3 miliony kotłów do wymiany w 10 lat) stanowi niespełna dwa procent założonego celu.



Plik dokumentów potrzebny, aby uzyskać dotację i pożyczkę z Programu Czyste Powietrze.

Program Czyste Powietrze musi zostać gruntownie zmieniony – wnioski aplikacyjne powinny zostać uproszczone, czas ich rozpatrywania skrócony, a w dystrybucję dotacji powinny zostać włączone gminy i banki. Większe wsparcie finansowe powinno być oferowane do tych typów ogrzewania, które nie tylko przyczyniają się do zmniejszenia zanieczyszczeń powietrza, ale również są korzystne z punktu widzenia ochrony klimatu.



Emisje z ogrzewania domów – wsparcie, kontrola, edukacja



polski
alarm
smogowy

Reforma programów finansowych wspierających termomodernizację i wymianę kotłów

Budynki wielorodzinne – wsparcie do wymiany palenisk

Do tej pory rząd nie dostrzegał problemu likwidacji palenisk węglowych w budownictwie wielorodzinnym – zarówno w zasobie komunalnym jak i prywatnym.

W wielu miastach i miasteczkach duży zasób starych pieców i kotłów znajduje się właśnie w budynkach wielorodzinnych. **Przykładowo, szacuje się, że we Wrocławiu w budynkach wielorodzinnych znajduje się około 13 000 pieców i kotłów na paliwa stałe.**

Dlatego też postulujemy wsparcie dla wymiany „kopciuchów” w budownictwie wielorodzinnym. Wymaga to zmian w ustawie o wspieraniu termomodernizacji i remontów. Wsparcie na wymianę palenisk i termomodernizację powinno dostępne nie tylko dla budynków komunalnych ale również prywatnych (podobnie jak w programie Czyste Powietrze).

Postulujemy wsparcie wymiany „kopciuchów” w budownictwie wielorodzinnym w ramach Funduszu Termomodernizacji i Remontów





Emisje z ogrzewania domów – wsparcie, kontrola, edukacja

Reforma programów finansowych wspierających termomodernizację i wymianę kotłów

Pomoc dla ubogich energetycznie

Wprawdzie program Czyste Powietrze umożliwia wsparcie do 90% kosztów inwestycyjnych dla ludzi o niskich dochodach oraz pożyczkę na pokrycie wkładu własnego, jednak przy obecnych zapisach programu korzystanie z pożyczek przez osoby ubogie jest praktycznie wykluczone. Zarówno dotacja jak i pożyczka mają charakter refundacyjny, co oznacza, że osoba uboga zanim dostanie dotację i/lub pożyczkę musi wyłożyć własne środki finansowe na inwestycję. Ocena zdolności kredytowej wyklucza wiele z tych osób z pomocy.

Również program Stop Smog nie stał się instrumentem powszechnym (do tej pory skorzystało z niego jedynie kilka gmin). W rezultacie większość ubogich gospodarstw domowych pozbawiona jest dostępu do programów pomocowych.

Należy jak najszybciej stworzyć powszechny program wspierający wymianę kotłów i termomodernizację domów osób ubogich. Powinien on funkcjonować we wszystkich województwach, w których uchwały antysmogowe nakładają obowiązek wymiany źródeł ciepła nie spełniających norm emisyjnych.





Emisje z ogrzewania domów – wsparcie, kontrola, edukacja



polski
alarm
smogowy

Reforma programów finansowych wspierających termomodernizację i wymianę kotłów

Ulga podatkowa - nie dla kopących

Modyfikacji wymaga również wprowadzona z początkiem 2019 r. ulga podatkowa. W obecnej formule jej wpływ na poprawę jakości powietrza może być znikomy – można z niej korzystać nawet w sytuacji, gdy pozostawia się stare wysokoemisyjne źródło ciepła (np. wymieniając okna, a zostawiając stary kocioł).

W związku z tym postulujemy wprowadzenie warunku, by z ulgi mogły skorzystać jedynie ci, którzy posiadają źródła ciepła spełniające wymogi ochrony powietrza (przepisy uchwał antysmogowych). W ten sposób ulga będzie zachęcała do wymiany wysokoemisyjnych urządzeń.

Ulga powinna być dostępna również dla właścicieli mieszkań w budynkach wielorodzinnych.





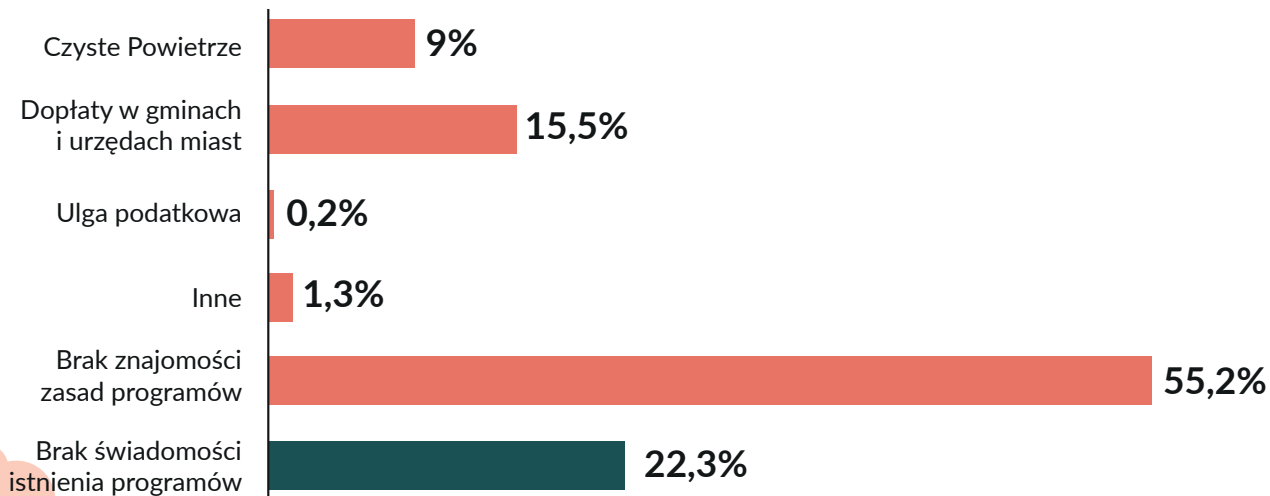
Emisje z ogrzewania domów – wsparcie, kontrola, edukacja

Reforma programów finansowych wspierających termomodernizację i wymianę kotłów

Szeroka kampania informacyjna o programach wsparcia

Jak pokazują badania, większość właścicieli „kopciuchów” nie słyszała o możliwości pozyskania dotacji z programu Czyste Powietrze czy odzyskania podatku w ramach ulgi termomodernizacyjnej.

Jakie programy wspierające wymianę kotłów oraz termomodernizację Pan(i) zna?



” Rząd powinien prowadzić regularną, ogólnopolską kampanię informacyjną na temat tych instrumentów wsparcia, pokazując potrzebę wymiany „kopciuchów” (dostosowanie się do wymogów uchwał antysmogowych) i korzyści płynące ze zmiany ogrzewania oraz termomodernizacji (wygoda, stabilna temperatura w domu, czyste powietrze, mniejsze rachunki za ogrzewanie).

”

Badania wśród właścicieli domów jednorodzinnych ogrzewanych kotłami węglowymi. Źródło: Ocena programów wspierających wymianę kotłów węglowych i termomodernizację domów jednorodzinnych, Instytut Ekonomii Środowiska, Kraków 2019



Emisje z ogrzewania domów – wsparcie, kontrola, edukacja



polski
alarm
smogowy

Kominki i kozy – wprowadzenie wymogów emisyjnych dla nowych urządzeń

Wciąż brak regulacji, które wprowadzałyby wymagania emisyjne dla tzw. ogrzewaczy pomieszczeń – kominków, kóz i pieców. W rezultacie, całkowicie legalnie, do polskich domów sprzedaje się w dalszym ciągu ok. 100 tysięcy tego typu urządzeń rocznie, bez jakichkolwiek wymogów w zakresie np. ilości emitowanego pyłu. **Postulujemy wprowadzenie w tym obszarze regulacji emisyjnych wzorem kotłów na paliwa stałe.**



Całkowicie legalnie do polskich domów sprzedaje się w dalszym ciągu ok. 100 tysięcy kominków i kóz rocznie bez jakichkolwiek wymogów w zakresie np. ilości emitowanego pyłu.



Emisja pyłów zawieszonych z kominków

kominek
Ecodesign**

40 mg/m³

kominek
o starej konstrukcji
+suche drewno*

1350 mg/m³

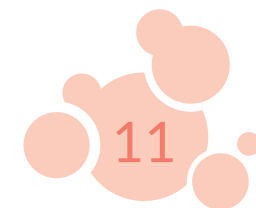
kominek
o starej konstrukcji
+mokre drewno*

2180 mg/m³

* Zagregowany wskaźnik emisji (średnia ważona po udziale w populacji) dla urządzeń o starej konstrukcji

** wymogi emisyjne dyrektywy Ecodesign

Źródło: Założenia bazy danych wskaźników emisji dla kalkulatora emisji zanieczyszczeń z urządzeń grzewczych na paliwa stałe, K. Kubica, R. Kubica, Zabrze 2015





Jakość węgla i pelletu drzewnego

Przyjęte w 2018 r. przez rząd normy węgla dopuściły do obrotu węgiel o bardzo złych parametrach (np. 20% zawartości wilgoci, 12% zawartości popiołu, 1,7% zawartości siarki). Za paliwo ekologiczne uznano tzw. „ekogroszek”, którego parametry wskazane w rządowym rozporządzeniu są tak słabe, iż nie dają możliwości osiągnięcia standardów emisji na kotłach dotowanych przez NFOŚiGW z publicznych środków w ramach programu Czyste Powietrze. Postulujemy zmianę rozporządzenia w sprawie norm jakości węgla i wprowadzenie ostrzejszych wymagań dla węgla, w tym ekogroszku.

**Postulujemy
zmianę rozporządzenia
w sprawie norm jakości
węgla i wprowadzenie
ostrzejszych wymagań
dla węgla, w tym
ekogroszku**

W rządowych rozporządzeniach z 2018 r. pominięto coraz bardziej popularne paliwo jakim jest pellet drzewny – w rezultacie tych uchybień, na polskim rynku dostępny jest pellet drzewny zawierający odpady. Spalanie tego typu paliwa w domowych kotłach stanowi poważne zagrożenie dla zdrowia. Dlatego postulujemy jak najszybsze wprowadzenie obligatoryjnych norm na pellet drzewny.

**Postulujemy
jak najszybsze
wprowadzenie
obligatoryjnych norm
na pellet
drzewny.**



fot. Pellet zanieczyszczony plastikiem,
zdjęcie pelletu nadanego do
Krakowskiego Alarmu Smogowego

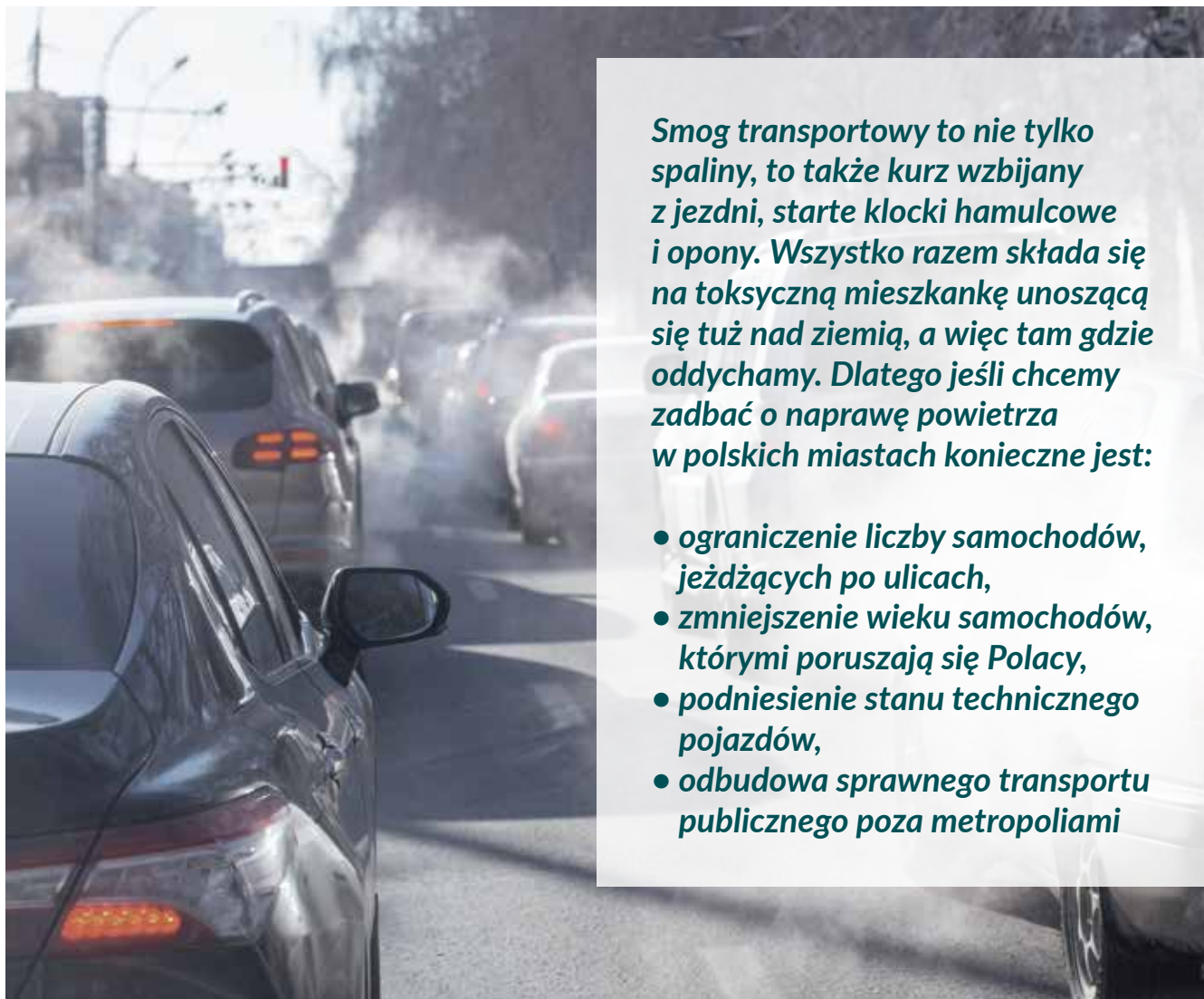


Nowa polityka transportowa - czyste powietrze, komfort podróży

Nie tylko emisja z domowych palenisk zanieczyszcza polskie powietrze. W miastach dużym źródłem zanieczyszczeń jest również transport samochodowy.

Specyfiką Polski jest olbrzymia liczba samochodów. Kiedy w Wiedniu czy Berlinie na tysiąc mieszkańców przypada 300-350 samochodów, w polskich miastach liczby te wahają się między 700-800.

Co gorsza samochody, którymi poruszają się Polacy mają średnio 12 lat i bardzo często są w fatalnym stanie technicznym. Dla wielu osób są niestety najszybszym lub jedynym środkiem transportu, szczególnie dla dojeżdżających do miast z promienia kilkudziesięciu kilometrów.



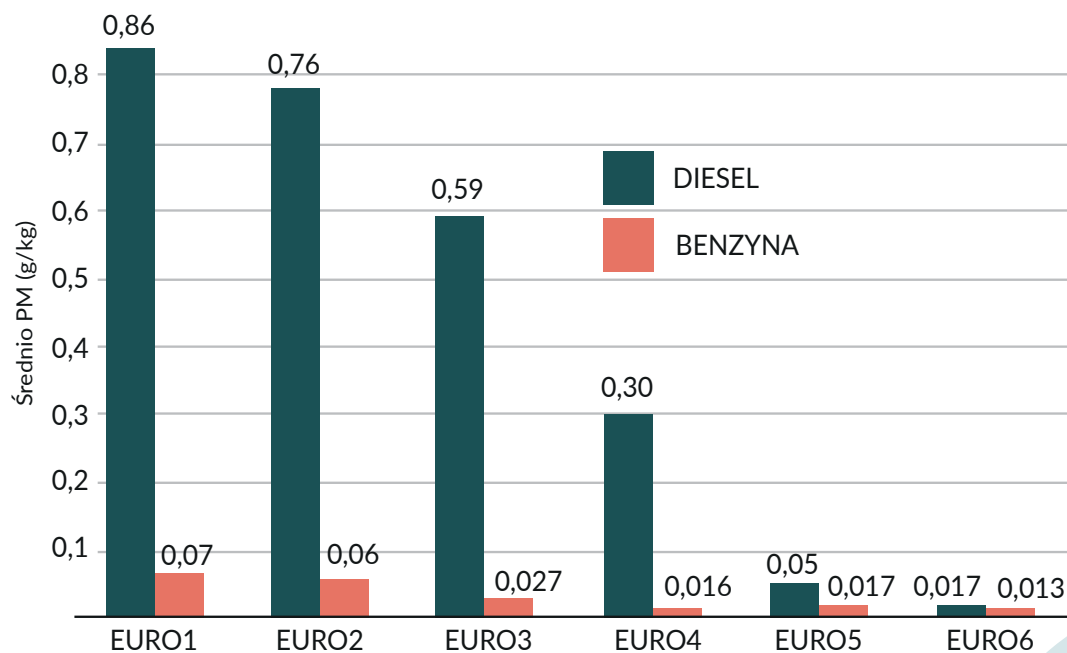
Smog transportowy to nie tylko spaliny, to także kurz wzbijany z jezdni, starte klocki hamulcowe i opony. Wszystko razem składa się na toksyczną mieszkankę unoszącą się tuż nad ziemią, a więc tam gdzie oddychamy. Dlatego jeśli chcemy zadbać o naprawę powietrza w polskich miastach konieczne jest:

- ***ograniczenie liczby samochodów, jeżdżących po ulicach,***
- ***zmniejszenie wieku samochodów, którymi poruszają się Polacy,***
- ***podniesienie stanu technicznego pojazdów,***
- ***odbudowa sprawnego transportu publicznego poza metropoliami***



Nowa polityka transportowa - czyste powietrze, komfort podróży

Rzeczywista emisja pyłu z samochodów z silnikiem diesla i benzynowym w zależności od klasy Euro samochodu



Źródło: Pomiary Zdalne Emisji Spalin,
Zarząd Transportu Publicznego, Kraków, 2019

Zmiana przepisów dotyczących Stref Czystego Transportu

Najwięcej zanieczyszczeń zawartych w spalinach emitują starsze samochody, szczególnie te z napędem diesla. Wynika to z innych standardów technicznych obowiązujących producentów aut choćby dziesięć lat temu. Dlatego samorząd powinien otrzymać możliwość ograniczania wjazdu na wybrane obszary miast samochodami, dokonując selekcji pojazdów w oparciu o europejskie normy emisji „Euro”.

Jak mogłoby się to odbywać? Władze miast mogłyby ogłosić, że po okresie przejściowym (by dać czas na dostosowanie się do wymogów) na wybrane obszary miasta nie będą mogły wjechać np. auta z silnikiem diesla nie spełniające przynajmniej normy Euro 4 (zaczęta obowiązywać w 2006 r.). Prawo do wprowadzania SCT powinny mieć także miejscowości poniżej 100 tys. mieszkańców – to kwestia szczególnie ważna dla miejscowości turystycznych lub kurortów.

Samorząd powinien otrzymać możliwość ograniczania wjazdu na wybrane obszary miast samochodami, dokonując selekcji pojazdów w oparciu o europejskie normy emisji „Euro”.

Samorząd musi mieć też możliwość odpowiedzialnego stosowania tych przepisów również względem mieszkańców. Obecne przepisy nie pozwalają na wprowadzenie SCT w oparciu o normy Euro (można jedynie tworzyć strefy, do których nie mogą wjechać żadne, również nowe, samochody benzynowe i z silnikiem diesla) i należy je pod tym kątem zmienić.



Nowa polityka transportowa - czyste powietrze, komfort podróży



polski
alarm
smogowy

Ograniczenie importu używanych samochodów o wysokiej emisji zanieczyszczeń: zmiana zasad w podatku akcyzowym

Do Polski co roku sprowadzanych jest ok. milion używanych samochodów, w 60 proc. z silnikiem diesla. Średni wiek używanych diesli sprowadzanych do Polski to 12 lat. W państwach Europy Zachodniej samochody są wyprzedawane właśnie ze względu na tworzenie stref czystego transportu, do których starsze diesle nie mogą wjechać. Rząd powinien odpowiednimi regulacjami podatkowymi zniechęcać do zakupu starych samochodów sprowadzanych z zagranicy, szczególnie starych diesli, a skłaniać do wybierania jak najnowszych, które emitują mniej zanieczyszczeń.

W związku z tym podatek akcyzowy musi ulec przeobrażeniu. Obecnie wysokość akcyzy uzależniona jest tylko od pojemności silnika. Aby zahamować niekontrolowany napływ starych diesli do Polski stawka akcyzy powinna być uzależniona od wieku samochodu, poziomu emisji spalin (norma Euro) oraz rodzaju wykorzystywanego paliwa.

Tego typu rozwiązania istnieją w wielu krajach Unii Europejskiej: Austrii, Belgii, Chorwacji, Cyprze, Finlandii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Łotwie, Malcie, Portugalii, Rumunii, Słowenii, Węgrzech.

12 lat

*średni wiek samochodu
z silnikiem diesla
sprowadzanego
do Polski*

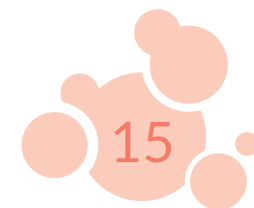


Stawka akcyzy

*powinna być uzależniona
od wieku samochodu,
poziomu emisji spalin
(norma Euro) oraz rodzaju
wykorzystywanego
paliwa.*

450 000

*Roczny import używanych samochodów
z silnikiem diesla do Polski*





Nowa polityka transportowa - czyste powietrze, komfort podróży

Koniec z wycinką filtrów DPF

Kontrole dokonywane przez policję wskazują jednoznacznie – liczba poruszających się po polskich drogach samochodów z niesprawnym układem wydechowym lub silnikiem emitujących znaczne ilości zanieczyszczeń jest duża. W 2019 r. policja w czasie wyrywkowych kontroli zatrzymała blisko 8 tys. dowodów rejestracyjnych, ze względu na zły stan techniczny pojazdu – tylko w jednym tygodniu grudnia 2019 r. policjanci pod Warszawą zatrzymali ponad 2 tys. dowodów rejestracyjnych (co piątemu kontrolowanemu pojazdowi). Jednocześnie zakłady oferujące wycinanie filtrów DPF (a więc elementu ograniczającego emisję pyłów z układów wydechowych diesli) nie ponoszą żadnych prawnych konsekwencji.

Należy zaostrzyć normy jakie trzeba spełnić by pozytywnie przejść obowiązkowe badanie diagnostyczne samochodu w zakresie jakości spalin.

Po pierwsze należy zaostrzyć normy jakie trzeba spełnić by pozytywnie przejść obowiązkowe badanie diagnostyczne samochodu w zakresie jakości spalin. Obecnie są one tak liberalne, że spełniają je samochody z wyciętym filtrem DPF (chodzi tu o współczynnik pochłaniania światła mierzony dymomierzem). Badanie jakości spalin powinno być obowiązkowo wykonywane przez diagnostów podczas przeglądu technicznego, a niedopełnienie tego obowiązku powinno być karane. Wyniki z badań jakości spalin powinny być rejestrowane i ewidencjonowane.

Należy również wprowadzić przepisy, dzięki którym mechanicy nie będą już mieli prawa legalnie usuwać filtrów DPF czy innych elementów oczyszczania spalin.





Nowa polityka transportowa - czyste powietrze, komfort podróży



polski
alarm
smogowy

Odbudowa transportu publicznego w regionach: wzmocnienie funduszu transportowego „pekaesowego”

Coraz częściej politycy zauważają, jak wielkim problemem cywilizacyjnym jest brak dobrego transportu publicznego poza metropoliami. Ponad 2000 miejscowości jest pozbawionych jakiegokolwiek transportu publicznego. Bez odbudowy komfortowego i dostępnego transportu w regionach wokół metropolii, nie będzie możliwe ograniczenie liczby samochodów codziennie wjeżdżających do miast (w Warszawie to pół miliona aut każdego dnia, w Poznaniu 200 tys., w Krakowie 160 tys.).

Dlatego niezbędne jest zapewnienie dodatkowych źródeł finansowania dla tzw. „funduszu pekaesowego”, który pozwoliłby wspierać niezamożne samorządy w finansowaniu deficytowych połączeń. Pieniądze te powinny też służyć jako pomoc dla przewoźników, aby byli w stanie wyposażyć się w niskoemisyjne pojazdy. Jak pokazują badania rzeczywistej emisyjności samochodów przeprowadzone w Krakowie, prywatnebusy i autobusy dowożące mieszkańców okolicznych gmin to w większości samochody stare, mocno wyeksploatowane i emitujące znaczne ilości zanieczyszczeń.¹

1. Pomiary Zdalne Emisji Spalin, Zarząd Transportu Publicznego, Kraków, 2019

**Niezbędne
jest zapewnienie
dodatkowych źródeł
finansowania dla
tzw. „funduszu
pekaesowego”.**

Emisje z transportu zbiorowego, przykład centrum Krakowa, 2019

93%

Prywatnebusy i autokary

7%

Autobusy miejskie

NOx
Tlenki azotu

99,5%

Prywatnebusy i autokary

0,5%

Autobusy miejskie

PM
Pyły zawieszone

Źródło: Pomiary Zdalne Emisji Spalin, Zarząd Transportu Publicznego, Kraków, 2019. Wyliczenia dla ruchu na Alejach Trzech Wieszczów



Przemysł

System ochrony ludzi przed zanieczyszczeniami przemysłowymi nie działa.

Budowano go w latach dziewięćdziesiątych, z myślą o kapitale przyjeżdżającym do transformującej się polskiej gospodarki. W związku z tym zaprojektowano ten system tak, żeby przedsiębiorstwa nie musiały się zbytnio martwić problemami, które generują dla otoczenia.

I tak Polska stała się krajem gdzie interes przemysłu stawia się ponad zdrowie i życie ludzi. Przykłady Krakowa, Skawiny, Mielca, Żar, Oświęcimia, Szczecinka, Łazisk Górnych, Dąbrowy Górniczej, Gdańska, Kędzierzyna-Koźła i wielu innych miejscowości, o których robi się coraz głośniej, pokazują, że to się musi zmienić.





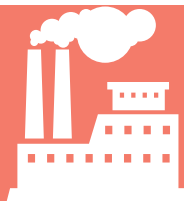
Skuteczny monitoring emisji

Obecnie Inspekcja Ochrony Środowiska nie posiada ani sprzętu, ani specjalistów do prowadzenia pomiarów emisji zanieczyszczeń z zakładów przemysłowych.

Tego typu pomiary prowadzone są rzadko i są zlecane firmom prywatnym – co jest długotrwałe i rodzi pytania o bezstronność wykonawców, gdyż często wykonują oni również intratne zlecenia dla zakładów przemysłowych.

1. Należy bezzwłocznie zapewnić ciągły monitoring zanieczyszczeń przemysłowych na emitorach uciążliwych zakładów przez powołane do tego służby, które będą dysponować odpowiednim zapleczem finansowym, technicznym i merytorycznym.
2. Monitoring powinien trwać przez odpowiednio długi czas (kwartał) również przy pełnym obciążeniu produkcyjnym, a nie w ramach zapowiedzianej kontroli.
3. Kontrolowane zakłady powinny pokrywać koszt takich badań.
4. W przypadku uciążliwych zakładów, trwale negatywnie oddziałujących na środowisko, zakłady przemysłowe powinny być zobowiązane do ciągłego monitorowania emisji i udostępniania wyników online.
5. W przypadku potwierdzonych emisji wysoce szkodliwych i potencjalnie niebezpiecznych dla zdrowia i życia mieszkańców substancji, praca problematycznej instalacji powinna być natychmiast wstrzymana lub ograniczona do minimum do czasu pełnego rozwiązania problemu, potwierdzonego monitoringiem kontrolnym.





Przemysł

Zwiększenie kar za nadmierne lub niezgłoszone emisje

Obecnie stosowane wysokości kar jakie mogą być nałożone na zakłady przemysłowe są zbyt niskie. Niejednokrotnie jedyną sankcją za poważne uchybienie przepisom jest mandat w wysokości kilkuset złotych.

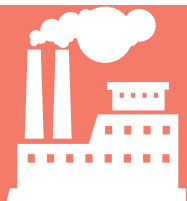
Odpowiedzialności prawie nigdy nie ponoszą osoby rzeczywiście odpowiedzialne za naruszenie przepisów – członkowie zarządów lub kierownicy zakładów. Poważne sankcje administracyjne, takie jak nakaz ograniczenia lub wstrzymania działalności stosowane są niezwykle rzadko. W efekcie przedsiębiorstwom często opłaca się ignorować przepisy, wiedząc, że w razie wykrycia nieprawidłowości kary i tak nie będą stanowiły znacznego obciążenia finansowego.

Często przedsiębiorstwa nie zgłaszają też wszystkich substancji, które emitują. W takich przypadkach powinny również być przewidziane bardzo wysokie kary, które zniechęcałyby zakłady do zatajania emitowanych substancji.



Potrzebna jest gruntowna reforma przepisów o odpowiedzialności karnej, administracyjno-karnej i administracyjnej w ochronie środowiska. Dodatkowym rozwiązaniem mogłoby być utworzenie czarnej listy przedsiębiorców, którzy dopuścili się rażącego naruszenia prawa ochrony środowiska (np. działalność bez pozwolenia lub z rażącym jego naruszeniem).





Przemysł



polski
alarm
smogowy

Społeczności lokalne muszą zyskać skuteczne prawo do współdecydowania o działalności przemysłowej na ich terenie

Społeczności lokalne powinny zyskać wpływ na to jakie zakłady są lokowane na ich terenie oraz na ewentualne zmiany w uzyskanych już przez zakłady pozwoleniach – obecnie decyzje środowiskowe podejmowane są bez udziału społecznego lub nawet przy sprzeciwie.

1. Władze gminy oraz społeczność lokalna powinny również mieć wpływ na określanie dozwolonych emisji z poszczególnych zakładów – obecnie są wykluczone z procedur pozwolenia emisyjnego i zintegrowanego.
2. Należy także wzmocnić udział organizacji pozarządowych w procedurze wydawania pozwoleń. Niezbędne są zmiany w procedurze oceny oddziaływania na środowisko tak, aby planowane przedsięwzięcia były rzetelnie oceniane pod kątem możliwego oddziaływania, a wszystkie zainteresowane strony, w tym organizacje ekologiczne, miały zapewniony rzeczywisty udział w postępowaniu.
3. Wyodrębnionym, obligatoryjnym elementem tej procedury powinna być ocena oddziaływania zakładu na zdrowie.
4. Jednocześnie, szczególną kontrolą należy objąć prawo kompensacji, które umożliwia uciążliwym zakładom podniesienie emisji pyłów (i towarzyszących im niemonitorowanych przez żadną instytucję w Polsce toksyn gazowych) w zamian za sfinansowanie wymiany nieefektywnych kotłów osób prywatnych.





Przemysł



Zapewnienie skutecznej kontroli nad małymi przedsiębiorstwami

Nie tylko duże zakłady przemysłowe mogą czuć się w Polsce bezkarne. Kontrola nad mniejszymi przedsiębiorstwami, typu zakłady szewskie, meblarskie, tapicerskie czy samochodowe, które bezkarne spalają odpady poprodukcyjne, jest również bardzo ograniczona. W teorii prowadzona powinna być przez wojewódzkie inspekcje ochrony środowiska. Niestety instytucje te nie mają ani dużej liczby oddziałów zamiejscowych, ani odpowiednich kadr i środków żeby takie kontrole prowadzić.

”

Aby tego typu kontrole były skuteczne i podejmowane w krótkim czasie od zgłoszenia należy w każdym powiecie zapewnić obecność służb kontrolnych i wyposażyć je w odpowiedni sprzęt (pobór próbek) i kadry. Władze gmin powinny dostać uprawnienia do prostych kontroli palenisk pod kątem spalania niedozwolonych odpadów (obecnie tylko WIOŚ może prowadzić takie kontrole u przedsiębiorców).

”





www.polskialarmsmogowy.pl
polskialarmsmogowy@gmail.com
kom. 731-764-909