

气候 - 欧盟委员会的绿色协议



在2019年12月，欧盟委员会主席宣布了她的“绿色协议”项目，该项目旨在引领欧盟进行生态转型。2020年3月4日，欧盟委员会发布了有关气候法的提案，题为“欧洲绿色公约”。

该提案设定了一些目标，以此来实现生态过渡。主要目标之一是到2050年实现碳零排放；二是广泛利用可再生能源。为了实现这一目标，欧洲打算向上修正其2030年的气候目标。它还打算致力于停止对化石燃料行业的补贴。此外，既定目标是实现公正的生态过渡。这包括雄心勃勃的气候政策，同时保护工作人员免受某些活动领域的措施的影响。因此，这也是一个保护所有因生态转型而有可能失业或必须接受职业再培训的人们的问题。

尽管这些目标值得称赞并且是必要的，但据分析人士称，委员会的计划存在一些局限性。首先，没有考虑到我们社会的消费问题，即理性的消费的需要。提出的另一种批评是，国家对增长的永久渴望，并由于诸如维持国内生产总值之类的指标，这损害了诸如碳排放等其他指标。

值之类的指标，这损害了诸如碳排放等其他指标。

水 - 联合国水委员会报告

上个月，联合国水委员会报告了面对气候变化下的水资源的情况。

科学家们认为，在未来的几年中，与水有关的主要疾病将涉及其水数量和质量。

在未来几年中，越来越多的人会感到缺水，这相当于对水的需求超过了可用资源。它已经影响到全球20亿人。该报告估计到2050年，一半的人口将感到缺水的影响，因此这一数字可能会增加。

第二个敏感点是近年来水质恶化并且将继续恶化下去。水以及地下水被各种化学物质，毒素和硝酸盐污染，使有些水资源已不适合饮用。

我们的水资源和可饮用水储备的退化及枯竭与气候变化息息相关，气候变化会导致水位上升，洪灾加频繁甚至干旱。但这也与我们的生活方式有关，比如用水量大幅增加（仅农业部门就占取水量的70%），然后是未经处理的废水排放到环境中。

生物多样性 - 野生动物在城市中漫游

自从新型冠状病毒健康危机开始以来，就已经可以看到野生动物在城市中漫游。我们可以在巴黎科莱特广场（Place Colette）上看到鸭子，在高雪维尔（Courchevel）滑雪胜地的山坡上看到狼，在巴塞罗那的街道上看到野猪，在美国旧金山的街道上看到土狼。

看到这些图像，人们会认为新冠病毒危机对动物以及总体上对生物多样性会产生有利的影响。但是，科学家们并不那么乐观。许多人指出，在隔离期间大城市里看到的动物，通常生活在城市的边缘，只是在没有人的空间那里冒险。公猪已经出现在巴塞罗那周围的森林中，就像鸭子已经生活在法国的首都一样。没有噪音污染有助于这些动物在空旷的街道上以及鸟类的歌声中的活动。

科学家认为，要使真正的对动植物群有益，这种现象仍应持续数月之久，但最重要的是，还必须制止农业的过度开发，以便倾倒入水和土壤的有毒物质在水中中和土壤的扩张。



ICPE - 有争议的“加速和简化公共行动”的法律

自2020年3月5日以来，加速和简化公共行动在参议院一读通过，许多人提出了某些措施可能带来的危险。特别是关于路博润工厂发生的事。

实际上，该法律特别规定了减轻和简化有关建立和扩展工业项目的规定。有些人毫不犹豫地说这项新规定破坏了环境法。

就其本身而言，该法的支持者认为，这些措施将在简化这些行业所依赖的立法的同时，增强控制程序的有效性。

详细地讲，专门从事环境法的律师担心已获得的经营受管制设施的权利，因为在审查文件期间，这些被视为已经存在。因此，如果随后由于不满足所需条件而拒绝文件，则结束新设施的建立可能会更加困难。

该法第26条也是许多抗议的主题。在获得省长的授权后，它将允许在获得授权之前开始对设施的安装进行建设。运营商只要获得建筑许可并进行公众询问，就可以对机密设施进行保护环境。

（ICPE）在获得批准开采权的最终决定之前，这两个标准以及省长的批准将足以开始工作。

容易理解这种风险，鉴于已经获得的这些授权以及做出决定时可能接近完成的地点，主管当局发出拒绝运行请求的确实要困难得多。

鉴于这些批评声越来越高，确实仅由省和市政当局颁发建筑许可证，我们能理解将ICPE项目的批准仅仅作为形式手续而放弃其实质



欧盟法院，2020年2月27日，C-298 / 19

欧洲联盟法院已下令希腊支付350万欧元。法院在2015年4月25日的判决 (C-194 / 14) 中发现希腊违反了保护水域免受硝酸盐污染的指令。实际上，希腊没有将水域中硝酸盐浓度过高的几个地区指定为保护地区。在法院许可的期限结束时，希腊仍未采取执行该判决和遵守欧洲法规所必需的措施。因此，法院命令该会员国一次性付清。

法国最高行政法院，2020年3月11日，案号n 426366

在《环境法典》第L.213-8-1, L.213-9-1, L.213-9-2, R.213-32和R.213-39条中，最高行政法院发现水机构的董事会有着法定权力，以此来确定“一般地区，他们的工作条件，并为提供财政援助”他们可以把公共实体并以补助金，绩效奖金或可偿还预付款的形式进行私人提供。但是，在本案中，卢瓦尔-不列塔尼水务局 (AELB) 的董事会虽然采用了有争议的修改后的“行动表”，但并未对此规范进行辩论或批准。这两个要素构成了一组不可分割的监管规定，仍然收取费用。因此，最高行政法院撤消了因变性而无效的上诉判决。

最高上诉法院驳回了拒绝采取临时措施

最高上诉法院驳回了拒绝采取临时措施，以杜绝与用于制造台面的材料的危险性等有关的混乱的判决。

一家公司批评另一家公司报告了消费者使用合成石英制成的厨房台面所带来的危险。它认为这些危险没有得到充分证明，被告公司的这些出版物构成诽谤。凡尔赛上诉法院拒绝了采取临时措施来制止这种骚乱的要求。它认为，有关出版物属于以充分关注的事实为基础，就具有普遍利益的主题提供信息的权利。

为了支持这个理论，上诉法院指出，该产品的危险性信息已由该杂志的6000万消费者转达，并援引了IRES关于此主题的报告。

最高上诉法院对这些基础进行了审查，并认为它们不够清楚和真实，以至于被告公司的出版物不能作为第873条（关于一般利益的信息）摘要的例外。



动物 - 中国决定禁止对野生动物的贸易和消费

现在已经指出艾滋病，埃博拉和许多严重的急性呼吸道综合征与动物消费之间的联系。



鉴于这种新型冠状病毒引起的呼吸道综合症与这种消费有关，在2003年疫情爆发之后，中国决定暂时禁止野生动物的销售和消费。据研究，导致SARS的病毒起源于蝙蝠，然后将其传播给猫或麝香，然后再传播给人类。现已显示，蝙蝠是多种冠状病毒的理想宿主。

我们现在也知道，野生动物的开放市场及其不足的卫生条件使这些病毒更容易跨域物种壁垒。

同样，在2020年1月，中国就颁布了一项临时禁令，禁止对野生动植物消费。2020年2月24日，议会将该禁令永久化。

现在可以提出的问题是这种禁令的效力。每个法学家都知道，禁止这种行为不会在一夜之间制止它，特别是当它是一种强大的文化传统的一部分时。采取这种措施的主要风险是通过走私贸易。此外，这是支持者经常援引某些产品非犯罪化的论点，这使得有可能确保当局对这些产品的流通进行一定的控制，这些产品由于存在危险而经常被禁止。

对这项禁令的效果进行前瞻性分析是明智的。我们可以假设在当前仍然存在中国的COVID-19大流行停止之前，这种情况将会得到遵守，但是一旦流行病停止，这种消费有可能恢复。很重要的一点是，当已经确定了该病毒传给人类的动物时，我们可以预期会继续走私其他物种，因为受保护物种已经存在，但长期以来，许多国家禁止销售和出口仍然存在。



科技 - 5G网络：对环境的又一坏消息

尽管已经在多个国家（中国，韩国，日本，美国等）开始部署第五代移动网络，但法国计划在五到十个城市中开放首批5G服务到今年年底。但是，5G并非遥不可及。

2020年3月，为了环境和其他因素，许多协会在国务委员会针对分配5G频率的程序向法国最高行政法院提出了四项上诉，认为该技术对健康和环境构成了风险。尽管5G的健康影响仍然存在争议，但它对环境的影响不仅得到证明，而且意义重大。

一方面，5G的部署将需要安装数千个新的中继天线，其环境成本显而易见。5G对天气预报的负面影响似乎不太明显。实际上，5G移动技术使用的频率可能会影响地球观测卫星并扭曲关于全球变暖的研究。

另一方面，5G的部署将导致智能手机的过早更新。为了使全新的5G兼容设备受益，将废弃数百万个4G设备。但是，智能手机的80%的能量消耗发生在其制造时。此外，这些设备的生产对不可再生资源的消耗，水污染和土壤破坏都有重大影响。

最后，5G将对消费更多数据并转向带宽密集型应用（如视频流或增强现实）的用户产生反弹作用。与5G带来的创新相比，5G的环境成本是否过高？



航空 - 非政府组织对航空公司的财务救援发出警报

在关闭与COVID-19大流行相关的边界后，航空公司的活动在过去的两周中从70%下降到90%，其继续增加了来自于美国。

为了响应航空公司的求救，法国政府刚刚宣布了几项救援措施，值得一提的是，针对该部门的各种税费的支付，推迟到2021年和2022年。法国政府还计划向法航提供高达60亿欧元的国家担保贷款，并且法国政府已经持有了14%法航的股份，且不排除将法航国有化的可能性。在美国，三月底宣布了一项500亿美元的航空公司计划。欧盟委员会也不甘示弱，因为它还计划向欧洲公司提供财务补偿。

为了应对这些救援计划，动员了许多非政府组织。在2020年4月6日星期一，发给各国政府的公开信中，有超过250个非政府组织（NGO）要求航空公司的救援计划必须伴有“环境和社会条件”。非政府组织一方面要求政府通过对煤油征税来终止对公司的免税，另一方面要求国家的财政支持优先惠及部门的雇员而不是股东。为了支持他们的要求，非政府组织指出，航空运输约占全球温室气体排放量的5%。更广泛地讲，许多集体正在为对航空运输在我们社会中所占的位置有着深入的质疑。