EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 17.5.2018
COM(2018) 330 final

KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN KOMITEALLE

Suojeleva Eurooppa – puhdasta ilmaa kaikille

1. ILMANLAATUUN LIITTYVÄ HAASTE

Ilmanlaatu Euroopan unionissa (EU) on parantunut viime vuosikymmenten aikana sekä EU:n että jäsenvaltioiden keskus-, alue- ja paikallisviranomaisten yhteisten toimien ansiosta. EU:n BKT on kasvanut vuodesta 2000 lähtien 32 prosenttia, mutta edellä mainittujen toimien tuloksena keskeisten ilman epäpuhtauksien päästöt ovat vähenneet (epäpuhtauden mukaan) 10–70 prosenttia.[1]

Useimmissa jäsenvaltioissa EU:n kansalaisten elämänlaatua kuitenkin heikentää edelleen se, että ilmanlaatua koskevia vaatimuksia ei noudateta. Tilanne on erityisen vakava kaupunkialueilla, joilla suurin osa eurooppalaisista asuu.

Ilman epäpuhtaudet aiheuttavat kroonisia ja vakavia sairauksia, kuten astmaa, sydän- ja verisuoniongelmia ja keuhkosyöpää. Maailman terveysjärjestön[2] tuoreimpien tietojen mukaan ilman epäpuhtaustasot ovat edelleen vaarallisen korkeita maailman monissa osissa: yhdeksän ihmistä kymmenestä hengittää ilmaa, jonka epäpuhtauspitoisuus on korkea. Ilman epäpuhtaudet aiheuttavat eniten ympäristösyistä johtuvia ennenaikaisia kuolemantapauksia EU:ssa, arviolta yli 400 000 ennenaikaista kuolemaa vuodessa.[3] Tästä aiheutuu suuria kustannuksia yhteiskunnalle korkeiden terveydenhuoltokustannusten vuoksi.[4]

Ihmiset ovat hyvin tietoisia ilman epäpuhtauksista ja odottavat viranomaisten toimivan. Hiljattaisessa EU:n ympäristöä koskevassa mielipidekyselyssä kansalaiset ilmoittivat ilman epäpuhtaudet eniten huolta aiheuttavaksi asiaksi heti ilmastonmuutoksen jälkeen.[5] Kansalaiset odottavat oikeutetusti, että kaikilla tasoilla toteutetaan tehokkaita toimia, joilla vähennetään ilman epäpuhtauksia ja suojellaan heitä saastuneen ilman haitallisilta vaikutuksilta.

Ongelman korjaamiseksi EU on asettanut – jäsenvaltioiden ja Euroopan parlamentin hyväksymällä lainsäädännöllä – tavoitteeksi sellaisen ilmanlaadun tason saavuttamisen, joka ei aiheuta kielteisiä vaikutuksia ja riskejä ihmisten terveydelle ja ympäristölle. Jotta tavoite saavutettaisiin, toimiva ilmanlaatupolitiikka edellyttää toimintaa ja yhteistyötä eri tasoilla – globaalilla, Euroopan, valtioiden ja paikallisella tasolla.

Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti täytäntöönpano perustuu suurelta osin kansallisiin, alueellisiin ja paikallisiin toimenpiteisiin, jotka on räätälöity erityisten tarpeiden ja olosuhteiden mukaan.

Tässä tiedonannossa esitetään EU:n laajamittaiset poliittiset toimet, joilla tuetaan ja edistetään tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavia jäsenvaltioiden toimenpiteitä, ja täytäntöönpanon valvontaa koskevat toimet, joilla varmistetaan, että saavutetaan yhteinen tavoite eli puhdas ilma kaikille eurooppalaisille, ja pysytään tässä tavoitteessa.

---

1 ”Air Quality in Europe – 2017 Report”, Euroopan ympäristökeskus, 2017: vuosien 2000 ja 2015 välillä päästöt EU:ssa vähenivät 8 prosentista (ammoniakki) 72 prosenttiin (rikin oksidit).

2 http://www.who.int/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action

3 ”Air Quality in Europe – 2017 Report”, Euroopan ympäristökeskus, 2017.

4 Arviolta 330–940 miljardia euroa vuodessa (Puhdasta ilmaa Euroopalle -ohjelman vaikutustenarviointi, SWD(2013)532).

5 Erityiseurobarometri 468: ”Euroopan kansalaisten ympäristöasenteet”.

2. EU:N PUHTAAN ILMAN POLITIIKKA

EU on toiminut vuosikymmeniä ilmanlaadun parantamiseksi rajoittamalla haitallisten aineiden päästöjä ilmakehään, parantamalla polttoaineiden laatua ja sisällyttämällä ympäristösuojeluvaatimukset liikenne-, teollisuus- ja energiapolitiikkaan. Tavoitteena on vähentää ilman epäpuhtaudet tasolle, jolla minimoidaan haitalliset vaikutukset ihmisten terveyteen ja ympäristöön EU:n alueella. Ilmansaasteet siirtyvät kansallisten rajojen yli, joten EU:n tason koordinointi on tärkeää. EU:n lainsäädännön mukaan jäsenvaltiot voivat valita keinot, joilla ne noudattavat EU:n tasolla sovittuja raja-arvoja. Keskeisiin epäpuhtauksien lähteisiin sovelletaan EU:n tason vaatimuksia, jotta varmistetaan sisämarkkinoiden tehokas toiminta.

Vuoden 2013 Puhdasta ilmaa Euroopalle -ohjelmassa[6] vahvistettiin tavoitteeksi ilmanlaatua koskevien vaatimusten täysimääräinen noudattaminen kaikkialla EU:ssa mahdollisimman pian ja asetettiin tavoitteet vuosiksi 2020 ja 2030. EU:n poliittiset toimet nojautuvat kolmeen peruspilariin.

Ensimmäiseen pilariin kuuluvat **ilmanlaatunormit**, jotka asetetaan ilmanlaatudirektiiveissä[7] alailmakehän otsonille, hiukkasille, typpioksideille, vaarallisille raskasmetalleille ja lukuisille muille epäpuhtauksille.[8] Kaikkien jäsenvaltioiden piti saavuttaa nämä ilmanlaatunormit alueillaan – epäpuhtaudesta riippuen – vuodesta 2005 tai vuodesta 2010 lähtien.[9] Jos raja-arvot ylittyvät, jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ilmanlaatusuunnitelmia, joissa esitetään yksityiskohtaisesti toimenpiteet, joilla ylitysaika pidetään mahdollisimman lyhyenä.

Toiseen pilariin kuuluvat kansalliset päästövähennystavoitteet, jotka vahvistetaan kansallisia päästörajoja koskevassa direktiivissä merkittävimpien, valtioiden rajojen yli siirtyvien ilman epäpuhtauksien osalta: rikkioksidit, typpioksidit, ammoniakki, haihtuvat orgaaniset yhdisteet ja hiukkaset.[10] Kansallisia päästövähennystavoitteita tarkistettiin hiljattain sisällyttämällä niihin uusia rajoja, jotka on saavutettava vuosina 2020 ja 2030, sekä uusi epäpuhtaus, pienhiukkaset ($PM_{2,5}$). Jäsenvaltioiden on laadittava kansalliset ilman pilaantumisen valvontaohjelmat vuoteen 2019 mennessä. Tarkoituksena on noudattaa niiden päästövähennyssitoumuksia.

Kolmanteen pilariin kuuluvat keskeisten epäpuhtauksien lähteiden päästönormit ajoneuvojen ja laivojen päästöistä energia- ja teollisuuspäästöihin. Nämä normit asetetaan EU:n tasolla lainsäädännössä, joka kohdistuu teollisuuspäästöihin[11], voimalaitospäästöihin[12],

---

6 COM(2013) 918.

7 Direktiivit 2004/107/EY ja 2008/50/EY.

8 Lainsäädännön piiriin kuuluu kaikkiaan 12 epäpuhtautta: rikkidioksidi, typpidioksidi ja typpioksidit, hiukkaset (PM10 ja PM2,5), otsoni, bentseeni, lyijy, hiilimonoksidi, arseeni, kadmium, nikkeli ja bentso(a)pyreeni.

9 Määräajan lykkääminen (vuoteen 2015 asti typpidioksidin ja bentseenin osalta ja kesäkuuhun 2011 asti hiukkasten osalta) oli mahdollista tietyissä olosuhteissa.

10 Direktiivi 2001/81/EY sellaisena kuin se on korvattuna direktiivillä (EU) 2016/2284.

11 Teollisuuden päästöjä koskeva direktiivi 2010/75/EU.

12 Teollisuuden päästöjä koskeva direktiivi 2010/75/EU ja keskisuuria polttolaitoksia koskeva direktiivi 2015/2193/EU.

ajoneuvopäästöihin[13] ja liikenteen polttoainepäästöihin[14] sekä tuotteiden energiatehokkuuteen[15].

Vuoden 2015 ajoneuvopäästöskandaalin jälkimainingeissa hyväksyttiin todellisia ajonaikaisia päästöjä koskevien sääntöjen[16] paketti. Sen tarkoituksena on varmistaa, että ilman epäpuhtauksien päästönormit pannaan täytäntöön asianmukaisesti ja tyyppihyväksyntävaatimuksia noudatetaan. Pakettiin sisältyvät testit typpioksidi- ja hiukkaspäästöille sekä uudet käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuutta koskevat säännöt, joilla parannetaan jo käytössä olevien ajoneuvojen testausta. Tuoreimmat muutokset hyväksyttiin 3. toukokuuta, ja niillä haluttiin pienentää entisestään teknisen epävarmuuden marginaaleja todellisia ajonaikaisia päästöjä koskevassa testauksessa, lisätä jo käytössä olevien ajoneuvojen päästötarkastuksia ja ottaa käyttöön riippumattomien ja akkreditoitujen kolmansien osapuolten suorittama testaus. Syyskuun 2017 jälkeen uudentyyppisten kevyiden kuljetusajoneuvojen osalta on täytynyt noudattaa tyyppihyväksynnän laboratoriotestauksessa uutta testimenettelyä, joka on lähempänä todellisia ajo-olosuhteita.[17]

Euroopan komissio on myös ehdottanut uusia hiilidioksidipäästönormeja henkilö- ja pakettiautoille. Tarkoituksena on kannustaa valmistajia innovointiin ja tarjoamaan merkittävästi enemmän vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja markkinoille.[18] Euroopan komission kaikkien aikojen ensimmäinen uusien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskeva lainsäädäntöehdotus esitetään osana kolmatta liikkuvuuspakettia. Sillä odotetaan myös olevan pitkän aikavälin välillisiä vaikutuksia ilmanlaatuun, koska sillä parannetaan polttoainetehokkuutta ja vähennetään kasvihuonekaasupäästöjä tällä segmentillä ja tarjotaan kannustimia vähäpäästöisten ja päästöttömien raskaiden ajoneuvojen, myös linja-autojen, saattamiseksi markkinoille. Tällä on positiivisia ketjureaktiovaikutuksia ilman epäpuhtauksien päästöihin.

EU on suojellut työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta kaikkialla EU:ssa lainsäädännöllään, jossa vahvistetaan vähimmäisvaatimukset ilmanlaadulle työpaikoilla[19]. Siihen sisältyy työperäisen altistuksen raja-arvojen asettaminen useille vaarallisille kemiallisille aineille. Nykyinen komissio on esittänyt erityisen aktiivisesti useita ehdotuksia, joilla muutetaan karsinogeeni- ja mutageenidirektiiviä asettamalla raja-arvoja, joiden tarkoituksena on suojella

[13] Asetus (EY) N:o 443/2009 hiilidioksidin päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja asetus (EY) N:o 510/2011 hiilidioksidin päästönormien asettamisesta uusille kevyille kuljetusajoneuvoille, asetukset hiilidioksidin päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille.

[14] Polttoainelaatudirektiivi 97/70/EY.

[15] Ekosuunnitteludirektiivi 2009/125/EY.

[16] Asetus (EU) 2016/427, asetus (EU) 2016/646 ja asetus (EU) 2017/1154.

[17] Yhdenmukaistettu kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälinen testimenetelmä (WLTP).

[18] Ehdotus asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille (COM(2017) 676).

[19] Puitedirektiivi 89/391/ETY (EYVL L 183, 29.6.1989, s. 1), täydennettynä erityisesti direktiivillä 89/654/ETY – työpaikat (EYVL L 393, 30.12.1989, s.1), direktiivillä 98/24/EY – kemialliset aineet (EYVL L 131, 5.5.1998, s. 11) ja direktiivillä 2004/37/EY – karsinogeenit ja mutageenit työpaikoilla (EUVL L 158, 30.4.2004, s. 50).

miljoonia työntekijöitä työperäiseltä syövältä, joka on työperäisten kuolemantapausten johtava syy.[20]

3. ESIMERKKEJÄ ILMAN EPÄPUHTAUKSIEN VÄHENTÄMISEKSI TOTEUTETUISTA TOIMENPITEISTÄ

Vuosien aikana EU:n, jäsenvaltioiden ja paikallistasolla on toteutettu erilaisia onnistuneita toimenpiteitä ilman epäpuhtauksien päästöjen vähentämiseksi, esimerkiksi suurista polttolaitoksista, teollisuuslaitoksista ja liikenteestä, myös maantieajoneuvoista (esim. polttoaineen laatua parantamalla ja ottamalla käyttöön Euro-päästönormeja). Tämä osoittaa, että kustannustehokkaita ratkaisuja on olemassa, niillä voidaan tukea innovointia ja niillä on positiivinen nettovaikutus EU:n kilpailukykyyn kestävää kehitystä ja työpaikkojen luomista koskevien Euroopan komission laajempien prioriteettien[21] mukaisesti.

3.1. Toimenpiteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi

Tuoreimpien saatavilla olevien tietojen perusteella liikenne on suurin typpioksidipäästöjen ja merkittävä hiukkaspäästöjen lähde.[22]

Päästöjä edelleen vähentävät toimenpiteet voidaan kohdentaa teknisiin parannuksiin, asennemuutoksiin ja kysynnän hallintaan (edistetään puhtaampia liikennemuotoja kaupunkisuunnittelun tai kimppakyytivaihtoehtojen kautta) tai infrastruktuuri-investointeihin (esim. vaihtoehtoiset polttoaineet tai julkinen liikenne).

Tukeakseen viranomaisia näiden toimenpiteiden toteuttamisessa Euroopan komissio esitti viime vuonna kaksi liikkuvuuspakettia. Ensimmäisessä toimenpidepaketissa Euroopan komissio ehdotti tiemaksuja koskevien EU:n sääntöjen päivittämistä ja niiden soveltamisalan laajentamista linja-autoihin, pakettiautoihin ja henkilöautoihin[23]. Tarkoituksena on edistää oikeasuhteisia, matkaan perustuvia tiemaksuja, jotka on eriytetty sekä raskaiden että kevyiden ajoneuvojen ympäristötehokkuuden mukaan, jotta voidaan ottaa huomioon niiden käytön todelliset kustannukset. Toiseen liikkuvuuspakettiin sisältyi toimenpiteitä, joilla edistetään paremmin integroitua ja puhtaampaa julkista liikennettä, siirretään pitkän matkan rahti maanteiltä rautateille, sisävesille tai lähimerenkulkuun ja siirrytään nopeammin vähäpäästöisiin ja päästöttömiin ajoneuvoihin henkilö- ja pakettiautojen uusien hiilidioksidipäästönormien ja julkisten hankintojen[24], etenkin päästöttömiä kaupunkibusseja koskevien julkisten hankintojen, kautta. Euroopan komissio esitti myös toimintasuunnitelman[25], jonka tukena oli lisärahoitusta, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin ottamiseksi käyttöön koko Euroopan laajuisesti. Tähän sisältyivät

---

20 Tähän mennessä on esitetty kolme ehdotusta (COM(2016) 248, COM(2017) 11 ja COM(2018) 171), joista ensimmäisen Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hyväksyneet direktiivinä (EU) 2017/2398 (EUVL L 345, 27.12.2017, s. 8).

21 Puhdasta ilmaa Euroopalle -ohjelman vaikutustenarviointi (SWD(2013) 532, liite 9).

22 ”Air Quality in Europe – 2017 Report”, Euroopan ympäristökeskus, 2017.

23 Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta (COM(2017) 275).

24 Ehdotus direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin muuttamisesta (COM(2017) 653).

25 COM(2017) 652.

sähköajoneuvojen latauspisteet. Kolmannen liikkuvuuspaketin puitteissa Euroopan komissio ehdotti hiilidioksidipäästönormeja raskaille hyötyajoneuvoille, mukaan luettuna kannustimet vähäpäästöisille ja päästöttömille ajoneuvoille. Se esitti myös strategisen toimintasuunnitelman kilpailukykyisen ja kestävän akkujen ekosysteemin luomiseksi Eurooppaan. Tässä asetettaisiin etusijalle akkujen valmistus. Kilpailukykyinen akkujen tuotanto Euroopassa on keskeisellä sijalla, jotta EU:n autoteollisuus voi kehittää vähäpäästöisiin ja päästöttömiin ajoneuvoihin liittyvää kilpailuetuaan.

Lisäksi Euroopan komissio on laatimassa ei-sitovia ohjeita, joihin sisältyy suosituksia ja hyviä toimintatapoja. Niillä voidaan tukea paikallisia viranomaisia kysymyksissä, jotka liittyvät ajoneuvojen käytön rajoittamiseen kaupunkialueilla. On esimerkiksi eri tapoja, joilla vähäpäästöisiä alueita voidaan valvoa muutoin kuin tarrojen avulla, vaikkapa hyödyntämällä tietotekniikkaa. Euroopan komissio käy keskusteluja sidosryhmien sekä kansallisten ja paikallisviranomaisten kanssa edistääkseen pääsyrajoitusten sääntelyä koskevaa yhdenmukaisuutta ja tiedotusta ja tukee kaupunkeja tähän liittyvässä tiedottamisessa. On joka tapauksessa tärkeää, että mitään pääsyrajoitussuunnitelmia ei tehdä erillään vaan osana kattavaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa ja ne sisällytetään asianmukaisesti direktiivillä 2008/50/EU perustettuihin paikallisiin ilmanlaatusuunnitelmiin.

Euroopan liikkujan viikon kaltaiset tapahtumat, jotka usein huipentuvat autottomaan päivään, voivat olla hyödyllisiä välineitä, joilla voidaan lisätä tietoisuutta kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä puhtaan ilman kannalta.

3.2. Toimenpiteet sähkön- ja lämmöntuotannon päästöjen vähentämiseksi

Voimalaitosten, teollisuuslaitosten ja kotitalouksien polttama polttoaine sähkön ja lämmön tuottamiseksi on suurin hiukkaspäästöjen ja rikkidioksidipäästöjen lähde.[26]

Sähkön- ja lämmöntuotannosta syntyvien ilman epäpuhtauksien päästöjen ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tarkoitettuja toimenpiteitä toteutetaan usein rinnakkain. Niihin sisältyy toimenpiteitä uusiutuvien ei-poltettavien energialähteiden (kuten aurinko-, tuuli- tai vesivoima), lämmön ja sähkön yhteistuotannon, hajautetun energiantuotannon (esim. miniverkot ja katolle asennetut aurinkopaneelit) käytön lisäämiseksi, mukaan luettuna verokannustimet vanhempien ja tehottomampien kotitalouksien lämpökattiloiden tai kaukolämmön tai -jäähdytyksen korvaamiseksi taikka joissakin tapauksissa kiinteiden polttoaineiden kieltämiseksi. Nämä toimenpiteet ovat erittäin tehokkaita hiukkaspäästöjen vähentämisessä. EU:n valtiontukisäännöt tarjoavat puitteet, joissa jäsenvaltiot voivat edistää investointeja tällaisiin toimenpiteisiin.

3.3. Toimenpiteet teollisuuden päästöjen vähentämiseksi

Toimenpiteet teollisuuden – toiseksi suurin hiukkaspäästöjen lähde ja suurin haihtuvien orgaanisten yhdisteiden lähde – päästöjen vähentämiseksi pannaan pääasiassa täytäntöön toteuttamalla parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa (BAT), mikä vahvistettiin teollisuuden päästöistä annetulla EU:n direktiivillä[27]. Käytännössä EU:hun sijoittautuneiden suurten teollisuuslaitosten – myös suurten polttolaitosten – on sovellettava päästöjen ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi tehokkaimpia tekniikoita, jotka ovat teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa alalla.

---

[26] ”Air Quality in Europe – 2017 Report”, Euroopan ympäristökeskus, 2017.

[27] Direktiivi 2010/75/EU.

Näillä toimenpiteillä ollaan jo saamassa aikaan merkittäviä hyötyjä ilmanlaadun kannalta, ja vuonna 2017 hyväksyttyjen suuria polttolaitoksia koskevien EU:n uusien ympäristönormien täytäntöönpanolla vähennetään entisestään rikkidioksidi- ja typpidioksidipäästöjä kaikkialla Euroopassa.

3.4. Toimenpiteet maatalouden päästöjen vähentämiseksi

Maatalous on merkittävä ilman epäpuhtauksien, kuten ammoniakin lähde. Ammoniakki on keskeinen esiaste hiukkasten muodostumisessa, millä on merkittäviä vaikutuksia kaupunkien tasolla. Tällaisten päästöjen vähentämiseen tähtääviin toimenpiteisiin kuuluu viljelyyn liittyviä toimenpiteitä (typpilannoitteiden tarpeen vähentäminen), karjankasvatukseen liittyviä toimenpiteitä (lannan suljettu varastointi, lannan ja urean parempi levittäminen, karjan ruokintatapojen parantaminen eläinten lannan ammoniakkipitoisuuden vähentämiseksi sekä anaerobinen hajotus suurilla tiloilla) tai energiaan liittyviä toimenpiteitä (aurinkosähkölaitosten kehittäminen tai polttoainekulutuksen vähentäminen). Näitä toimenpiteitä on jo olemassa, ne ovat teknisesti ja taloudellisesti toteutettavissa, ja niitä olisi sovellettava laajemmin.

4. YHTEISTYÖSSÄ PUHDASTA ILMAA KAIKILLE EUROOPPALAISILLE

Jäsenvaltiot neuvostossa sekä parlamentti sopivat ilmanlaatunormeista, joilla puututtiin kansalaisten terveyteen liittyviin oikeutettuihin huolenaiheisiin. Yhteisillä ilmanlaatunormeilla varmistetaan, että kaikilla on vähimmäistasoinen ilmanlaatu kaikkialla EU:ssa, ja luodaan tasapuoliset toimintaedellytykset teollisuudelle eri puolilla EU:ta. Tehokkaan täytäntöönpanon ennakkoedellytyksenä on saada aikaan kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla toimenpiteitä, jotka ylittävät viranomaisten hallintorajat. Jos toimien puute johtaa siihen, että ilmanlaatua koskevaa EU-lainsäädäntöä ei noudateta, kansallisilla tuomioistuimilla on toimivalta antaa tuomio asiassa, kuten hiljattain useissa jäsenvaltioissa tehdyt tuomioistuinten päätökset osoittavat.[28]

Myös EU:n taloudellinen tuki ja tiivis yhteistyö jäsenvaltioiden viranomaisten ja Euroopan komission välillä ovat välttämättömiä. Sen vuoksi Euroopan komissio on tehostanut kanssakäyntiään jäsenvaltioiden kanssa helpottaakseen niiden pyrkimyksiä eri aloitteiden ja toimenpiteiden kautta. Euroopan komissio on valmis tehostamaan yhteistyötä entisestään, myös kansallisten energia- ja ilmastosuunnitelmien pohjalta.

4.1. Yhteistyön tiivistäminen jäsenvaltioiden kanssa puhdasta ilmaa koskevien vuoropuhelujen kautta

Euroopan komissio on jo käynyt useita puhdasta ilmaa koskevia vuoropuheluja jäsenvaltioiden kanssa tukeakseen niiden täytäntöönpanotoimia. Se pyrkii myös saamaan aikaan synergiaetuja energiaunioni- ja ilmastonmuutospolitiikan kanssa, mukaan luettuna puhtaan liikkuvuuden toimenpidepaketti. Esimerkkinä tästä on Puhdasta energiaa kaikille

[28] Muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeutta ympäristöasioissa koskevassa komission tiedonannossa (C2017) 2616 final) selvitetään, miten kansallisten tuomioistuinten olisi käsiteltävä yksityishenkilöiltä ja järjestöiltä saatuja oikeudellisia vaatimuksia, ja viitataan unionin tuomioistuimen tärkeään oikeuskäytäntöön ilmanlaatua koskevien vaatimusten alalla (C-237/07 *Janecek*, C404/13 *Client Earth*).

eurooppalaisille -puitteiden osana perustettu siirtymävaiheessa olevien hiilialueiden foorumi.[29]

Euroopan komissio on myös valmis käymään lisäkeskusteluja jäsenvaltioiden kanssa. Se tekee esimerkiksi pääkaupunkikierroksen käydäkseen puhdasta ilmaa koskevia vuoropuheluja sellaisten jäsenvaltioiden kanssa, joilla on merkittäviä puutteita täytäntöönpanossa. Tavoitteena on edistää EU:n ja kansallisen ilman pilaantumisen estämistä koskevan politiikan täytäntöönpanoa ja lisätä samalla tietämystä asiasta ja antaa kansalaisille mahdollisuus osallistua suoraan toimiin, joita toteutetaan ilmanlaadun parantamiseksi. Se varmistaa, että näissä vuoropuheluissa on edustettuna korkean tason poliittisia päättäjiä, ja kehottaa jäsenvaltioita hyödyntämään näitä vuoropuheluja sellaisen yhdennetyn lähestymistavan kehittämiseksi, jolla voidaan puuttua ilmanlaatuun liittyviin haasteisiin eri hallintotasoilla ja talouden sektoreilla.

Tällä täydennetään olemassa olevaa yhteistyötä, jota tehdään ympäristöpolitiikan täytäntöönpanon arvioinnin ja vertaistukivälineen yhteydessä, jotka molemmat käynnistettiin vuonna 2017 parantamaan ympäristölainsäädännön täytäntöönpanoa EU:ssa. Samaa tarkoitusta varten ja kannustaakseen toimia jäsenvaltioiden tasolla ilmanlaatunormien ylitysten torjumisessa Euroopan komissio hyödyntää hiljattain perustettua ympäristövaatimusten noudattamisen ja ympäristöhallinnan foorumia[30].

4.2. Jäsenvaltioiden, alueiden ja kaupunkien tuominen yhteen

EU:n kaupunkiagenda ja kaupunkialueiden innovatiiviset toimenpiteet -aloite helpottavat edelleen yhteistyötä kaupunkitoimijoiden kanssa ja niiden kesken kaikkialla EU:ssa, jotta voidaan puuttua ilman pilaantumiseen kaupunkialueilla. Niiden budjetti on 372 miljoonaa euroa tällä rahoituskaudella.[31] Tarkoitus on tukea konkreettisia toimenpiteitä, joilla voidaan puuttua kaupunkien haasteisiin, kuten saastumisen torjumiseen, liikkuvuuteen ja kaupunkialueiden kestävään kehitykseen.

Komission marraskuussa 2017 Pariisissa käynnistämä puhdasta ilmaa käsittelevä eurooppalainen foorumi sekä vuoden 2018 vihreä viikko[32], joka on omistettu kaupunkien haasteille, tarjoavat pohjan hyvien toimintatapojen vaihdolle kaikkien julkisen ja yksityisen sektorin toimijoiden välillä ja vahvistavat samalla asiaankuuluvien sidosryhmien valmiuksia parantaa ilmanlaatua. Näin myös vahvistetaan toimien johdonmukaisuutta kaikilla hallintotasoilla.

Jotta voitaisiin helpottaa investointeja kestäviin hankkeisiin Euroopan kaupungeissa – myös niihin, joilla tuetaan puhtaan ilman toimintasuunnitelmaa – Euroopan komissio ja Euroopan investointipankki ovat perustaneet URBIS-aloitteen, joka on uusi kaupunkiviranomaisille tarkoitettu neuvontafoorumi.[33] URBIS perustettiin parantamaan kaupungeille annettavaa teknistä ja rahoitukseen liittyvää neuvontaa, jota ne tarvitsevat kehittääkseen kaupunki-

---

[29] https://ec.europa.eu/info/news/no-region-left-behind-launch-platform-coal-regions-transition-2017-dec-08_en.

[30] Komission päätös, 18.1.2018, ympäristövaatimusten noudattamista ja ympäristöhallintaa käsittelevän asiantuntijaryhmän perustamisesta (C(2018) 10).

[31] Ilmanlaadun alalla on jo hyväksytty asiaan liittyvä ilmanlaatua koskeva toimintasuunnitelma: https://ec.europa.eu/futurium/en/air-quality.

[32] https://www.eugreenweek.eu/.

[33] http://eiah.eib.org/about/initiative-urbis.htm.

investointeihin liittyviä hankkeita, ohjelmia ja innovatiivisia rahoitus-/sijoitusfoorumeita. Jo nyt on selvää, että tällaisen palvelun kysyntä kaupunkiviranomaisten parissa on merkittävä.

Synergiaetuja voitaisiin hakea myös maailmanlaajuisen kaupunginjohtajien energia- ja ilmastosopimuksen kanssa, jolla on onnistuneesti vähennetty kasvihuonekaasupäästöjä ja edistetty siirtymistä vähähiiliseen talouteen sekä selviytymiskykyä kaupunkitasolla.

4.3. EU:n rahoitus ilmanlaadun parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden tukemiseksi

Jäsenvaltioiden saataville on asetettu EU-rahoitusta eri rahoituslähteistä, ja ne ovat hyödyntäneetkin sitä onnistuneesti puuttuakseen ilmanlaatuun liittyviin haasteisiin joko suoraan tukemalla ilmanlaatuhankkeita tai sisällyttämällä ilmanlaatutavoitteet muihin investointeihin (esim. infrastruktuuriin tai maatalouteen sekä maaseudun ja alueelliseen kehittämiseen liittyviin investointeihin). Euroopan komissio tehostaa toimintaansa jäsenvaltioiden kanssa auttaakseen niitä hyödyntämään mahdollisimman hyvin tällä ohjelmakaudella vielä käytettävissä olevat varat.

Tällä ohjelmakaudella (2014–2020) jäsenvaltiot ovat osoittaneet 1,8 miljardia euroa ilmanlaatua koskevien toimenpiteiden tukemiseen Euroopan rakenne- ja investointirahastoista. Lisäksi puhtaan ilman kannalta mahdollisesti hyödyllistä välillistä rahoitusta odotetaan Euroopan rakenne- ja investointirahastojen vuosien 2014–2020 investoinneista vähähiiliseen talouteen (45 miljardia euroa), ympäristönsuojeluun ja resurssitehokkuuteen (yhteensä 63 miljardia euroa) ja verkkoinfrastruktuuriin (yhteensä 58 miljardia euroa) – erityisesti tuetaan heikommassa asemassa olevia alueita ja kansalaisia.

Kolmannes kaikista Euroopan strategisten investointien rahaston investoinneista (noin 80 miljardia euroa) tehtiin energian, liikenteen ja ympäristön alalla. Kaikilla näillä on välillinen positiivinen vaikutus ilmanlaatuun. Lisäksi EU:n tutkimuksen ja kehittämisen Horisontti 2020 -ohjelma hyödyttää välillisesti päästövähennyksiä ja ilmanlaatua. Rahoitukseen sisältyy puhtaampiin liikenneratkaisuihin liittyviä tutkimuskomponentteja.

Euroopan komissio ehdotti hiljattain 1 miljardin euron investointia 39 puhtaaseen liikennehankkeeseen, joilla päivitetään Euroopan rautatieverkkoa, kehitetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria ja luodaan perusta päästöttömälle vesiliikenteelle. Komission osallistumisen kautta saadaan käyttöön 4,5 miljardia euroa julkisesti ja yksityisesti yhteisrahoitettuja varoja Verkkojen Eurooppa -välineen nojalla. Hiljattain päättyneessä yhdistetyssä ehdotuspyynnössä (”blending call”), joka koski vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria ja puhtaampaa liikkuvuutta, toimitettiin 69 hanke-ehdotusta, joissa haettiin saatavilla olevaan avustusmäärään (350 miljoonaa euroa) nähden kolme kertaa enemmän varoja. Kokonaisinvestointien arvo on 4,2 miljardia euroa. Tuloksia odotetaan lokakuussa 2018. Näillä investoinneilla voidaan edistää puhtaampaa liikennettä Euroopassa ja vähentää näin päästöjä.

Myös LIFE-ohjelma on ollut keskeisen tärkeä ja tuottanut hyötyjä puhtaan ilman kannalta. Esimerkiksi LIFE-ohjelman integroidulla hankkeella ”Małopolska in a healthy atmosphere”, jonka alkuperäinen budjetti oli noin 16 miljoonaa euroa ja jolla saatiin käyttöön yli 800 miljoonaa euroa, edistettiin Małopolskan alueen ilmanlaatusuunnitelman toteuttamista ja parannettiin noin 20 miljoonan kansalaisen elämänlaatua Malopolskassa ja Silesiassa Puolassa mutta myös muissa jäsenvaltioissa, kuten Slovakiassa ja Tšekissä. LIFE-ohjelman integroituja ilmanlaatuhankkeita edistetään erityisesti tulevissa ehdotuspyynnöissä.

Euroopan komission ehdottamasta monivuotisesta rahoituskehyksestä 2021–2027[34] tuetaan edelleen toimenpiteitä ilmanlaadun parantamiseksi esimerkiksi asettamalla tavoitteeksi, että EU:n menoista 25 prosentilla edistetään ilmastotavoitteita, vahvempaa LIFE-ohjelmaa, josta myös tuetaan puhdasta energiaa ja energiatehokkuutta edistäviä toimenpiteitä, ja uudistettua yhteistä maatalouspolitiikkaa.

4.4. Valtiontuki helpottamaan kotimaisia investointeja vähäpäästöiseen ja päästöttömään liikkuvuuteen

Kotimaisten rahoitusjärjestelyjen helpottamiseksi EU:n valtiontukisäännöissä annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus helpottaa investointeja vähäpäästöiseen ja päästöttömään liikkuvuuteen puhtaan ilman puolesta ja ilmastonmuutosta vastaan. Samalla edistetään teollisuuden kilpailukykyä. Jäsenvaltiot (keskus-, alue- tai paikallistasolla) voivat hyödyntää näitä sääntöjä vähentääkseen esimerkiksi maantieliikenteen päästöjä. Saksassa helmikuussa 2018 hyväksytty valtiontukijärjestelmä on yksi esimerkki siitä, miten jäsenvaltiot voivat EU-sääntöjen avulla helpottaa investointeja sähköbusseihin ja ladattaviin hybridibusseihin ja niihin liittyvään latausinfrastruktuuriin ilman epäpuhtauksien rajoittamiseksi.[35]

4.5. Täytäntöönpanon valvonnan jatkuminen

Euroopan komissio on työskennellyt tiiviisti yhdessä kansallisten viranomaisten kanssa viime vuosina, jo ennen kuin raja-arvot tulivat voimaan, ohjatakseen asteittaisia muutoksia ja auttaakseen viranomaisia noudattamaan ilmanlaatulainsäädäntöä. Näin on saavutettu parannuksia, mutta joitakin perusongelmia on edelleen jäljellä. Euroopan komissio on erityisen huolissaan siitä, että raja-arvot ylittyvät sitkeästi kahden keskeisen merkittäviä terveysvaikutuksia aiheuttavan epäpuhtauden osalta. Nämä ovat typpidioksidi, jota syntyy enimmäkseen tieliikenteessä[36] ja teollisuudessa, sekä hiukkaset, joita esiintyy teollisuuden, liikenteen, kotitalouksien lämmityksen ja maatalouden päästöissä. Euroopan komissio on sitoutunut jatkamaan yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa, jotta saavutetaan sovitut ilmanlaatunormit. Samalla se käyttää oikeudellista toimivaltaansa valvoakseen alaa koskevan EU:n lainsäädännön täytäntöönpanoa.

Hiukkasista ja typpidioksidista johtuvat liialliset ilman epäpuhtaudet

Tilannekatsaus

Hiukkasten osalta EU:n raja-arvojen noudattamisen määräaika oli 1. tammikuuta 2005. Hiukkaspitoisuus ylittää edelleen nämä arvot suurissa osissa Eurooppaa. Ylityksiä on raportoinut[37] 19 jäsenvaltiota 28:sta. Tuoreimpien saatavilla olevien tietojen mukaan EU:n kaupunkien väestöstä 19 prosenttia on altistunut hiukkastasoille, jotka ylittävät EU:n päivittäisen raja-arvon, ja noin puolet on altistunut pitoisuuksille, jotka ylittävät Maailman terveysjärjestön[38] tiukemmat suositukset.

---

[34] COM(2018) 321.

[35] http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-1222_en.htm

[36] Maantieliikenteen osuus EU:n typpioksidien päästöistä on noin 40 prosenttia. Kaikista liikenteen typpioksidien päästöistä noin 80 prosenttia tulee dieselkäyttöisistä ajoneuvoista.

[37] Ainakin yhdellä mittausasemalla.

[38] ”Air Quality in Europe – 2017 Report”, Euroopan ympäristökeskus, 2017.

Euroopan komissio on käynnistänyt rikkomusmenettelyjä tapauksissa, joissa hiukkastasot (PM_{10}) ovat toistuvasti olleet liiallisia. Menettelyjä on käynnissä kaikkiaan 16 (Belgia, Bulgaria, Espanja, Italia, Kreikka, Latvia, Portugali, Puola, Ranska, Romania, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Slovenia, Tšekki ja Unkari).

Euroopan unionin tuomioistuin on jo antanut vuosina 2017[39] ja 2018[40] tuomiot kahdesta vakavimmasta hiukkasten ylitystapauksesta Euroopassa (Bulgariassa ja Puolassa). Nämä tuomiot vahvistavat komission kannan, jonka mukaan raja-arvojen jatkuvat ylitykset edellyttävät, että asianomaisten jäsenvaltioiden on toteutettava vaikuttavampia toimenpiteitä pitääkseen ylitysajan mahdollisimman lyhyenä.[41]

Lisäksi Bulgariaa vastaan käynnistettiin rikkomusmenettely, joka liittyi rikkidioksidin raja-arvojen ylittymiseen. Koska rikkidioksidipäästöjä aiheuttaa pääasiassa teollisuus, hiukkasten vähentämisessä saavutettu edistys vaikuttaisi positiivisesti myös rikkidioksidiin.

Typpidioksidin osalta EU:n raja-arvojen noudattamisen määräaika oli 1. tammikuuta 2010. Vuotuinen raja-arvo ylittyy yleisesti kaikkialla Euroopassa. Ylityksiä raportoitiin[42] 22 jäsenvaltiossa 28:sta. Tuoreimpien saatavilla olevien tietojen mukaan EU:n kaupunkien väestöstä 9 prosenttia on altistunut typpidioksiditasoille, jotka ylittävät vuotuisen raja-arvon.[43]

Tähän mennessä typpidioksiditasojen toistuvista ylityksistä on käynnistetty rikkomusmenettelyjä kaikkiaan 13 (Belgia, Espanja, Italia, Itävalta, Luxemburg, Puola, Portugali, Ranska, Saksa, Tanska, Tšekki, Unkari ja Yhdistynyt kuningaskunta).

Jatkotoimenpiteet

Euroopan komissio kutsui 30. tammikuuta 2018 yhdeksän jäsenvaltiota (Espanja, Italia, Ranska, Romania, Saksa, Slovakia, Tšekki, Unkari ja Yhdistynyt kuningaskunta) ilmanlaatuhuippukokoukseen Brysseliin. Näihin jäsenvaltioihin kohdistuu rikkomusmenettelyjä, jotka koskevat hiukkas- tai typpidioksidipäästöistä johtuvia ilman liiallisia epäpuhtauksia, ja seuraava menettelyvaihe olisi niiden vieminen unionin tuomioistuimeen.

Kokouksen tarkoituksena oli kehottaa näitä jäsenvaltioita esittämään nopeita, tehokkaita ja uskottavia toimenpiteitä koskevia sitovia lisäsitoumuksia, jotta voidaan puuttua nykyisiin raja-arvojen ylityksiin ja edistää noudattamista mahdollisimman nopeasti kaikissa taajamissa.

Arvioituaan kokouksen jälkeen näiden jäsenvaltioiden toimittamat lisätiedot Euroopan komissio katsoo, että kuuden jäsenvaltion[44] toteuttamat tai suunnittelemat toimenpiteet eivät pidä ylitysaikoja mahdollisimman lyhyinä, kuten edellytetään unionin tuomioistuimen

[39] Unionin tuomioistuimen asiassa C-488/15, komissio v. Bulgaria, 5. huhtikuuta 2017 antama tuomio.

[40] Unionin tuomioistuimen asiassa C-336/16, komissio v. Puola, 22. helmikuuta 2018 antama tuomio.

[41] http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-488/15 and http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-336/16

[42] Ainakin yhdellä mittausasemalla.

[43] ”Air Quality in Europe – 2017 Report”, Euroopan ympäristökeskus, 2017.

[44] Ranska, Saksa ja Yhdistynyt kuningaskunta typpidioksidin osalta ja Italia, Unkari ja Romania PM10-hiukkasten osalta.

oikeuskäytännössä. Tämän vuoksi komissio päätti viedä nämä jäsenvaltiot unionin tuomioistuimeen.[45]

Edellä esitetyn lisäksi on keskeisen tärkeää varmistaa ilmanlaadun asianmukainen seuranta jäsenvaltioiden koko alueella. Tätä varten asetetaan esimerkiksi näytteenottopaikkoja alueille, joilla on suurimmat epäpuhtauspitoisuudet, joille väestö todennäköisesti altistuu merkittävän ajanjakson aikana suhteessa asianomaisiin raja-arvoihin. Jos on näyttöä siitä, että seurantaa ja raportointia ei hoideta asianmukaisesti ja että asianmukaisten järjestelmien käyttöönottoa varten ei ole toteutettu toimenpiteitä, kuten Romaniassa, Slovakiassa, Belgiassa ja Luxemburgissa, komissio puuttuu tähän rikkomusmenettelyssä. Jos asianomaiset jäsenvaltiot eivät toteuta asianmukaisia toimenpiteitä, komissio käynnistää rikkomusmenettelyn seuraavan vaiheen.

Ajoneuvojen päästönormien täysimääräisen noudattamisen varmistaminen

Voimassa olevien sääntöjen noudattaminen jäsenvaltioissa

Vuoden 2015 dieselajoneuvojen päästöskandaalin jälkimainingeissa Euroopan komissio pyysi jäsenvaltioita toteuttamaan toimia ja erityisesti valvomaan EU-lainsäädännön täytäntöönpanoa. EU-toimia toteutettiin erityisesti seuraavista syistä: a) EU-lainsäädännössä kielletyillä estolaitteilla varustettujen autojen puutteellinen takaisinvetoaste ja b) autonvalmistajiin kohdistuvien hallinnollisten sakkojen – eli seuraamusten – puute, vaikka ne rikkoivat EU-lainsäädäntöä väärennetyillä päästötesteillä.

Euroopan komissio pyysi EU:n jäsenvaltioita suorittamaan pakollisia ja/tai vapaaehtoisia tuotteiden takaisinvetoja kaikkialla EU:ssa. Euroopan komissio pyysi jäsenvaltioita myös tutkimaan vaihtoehtoa, jonka mukaan ohjelmistopäivitysten lisäksi tehtäisiin laitteistokorjauksia sen varmistamiseksi, että asianomaisten autojen päästöt ovat täysin EU-lainsäädännön mukaisia.

Euroopan komissio toteuttaa myös päättäväisiä toimia EU:n jäsenvaltioita kohtaan sillä perusteella, että ne eivät ole täyttäneet EU:n tyyppihyväksyntälainsäädännön mukaisia velvoitteitaan. Tässä on puututtu kolmentyyppisiin ongelmiin, jotka liittyvät laittomien estolaitteiden käyttöä koskeviin seuraamuksiin ja jäsenvaltioiden toteuttamiin korjaaviin toimenpiteisiin. Käynnissä on edelleen useita rikkomusmenettelyjä.[46] Yksi rikkomusmenettelyjen joukko koskee seuraamusjärjestelmän puutetta kansallisessa lainsäädännössä. Toinen joukko koskee jäsenvaltioita, jotka antoivat tyyppihyväksynnän autonvalmistajalle EU:ssa, ja perusteena on epäily, että seuraamuksia koskevia kansallisia säännöksiä ei ole noudatettu siitä huolimatta, että yritys on käyttänyt laitonta estolaiteohjelmistoa. Kolmas rikkomusmenettely yhtä jäsenvaltiota kohtaan koskee autonvalmistajan käyttämää päästövalvontastrategiaa sekä määrättyjen seuraamusten puutetta.[47]

---

[45] Ks. lehdistötiedote http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_en.htm.

[46] Joulukuussa 2016 aloitettiin menettelyt Espanjaa, Kreikkaa, Liettuaa, Luxemburgia, Saksaa, Tšekkiä ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa vastaan. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4214_en.htm Liettuan vastainen menettely päätettiin heinäkuussa 2017. Viiden muun jäsenvaltion osalta menettelyissä toimitettiin heinäkuussa 2017 täydentävät viralliset ilmoitukset (http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-1935_EN.htm).

[47] Toukokuussa 2017 komissio käynnisti rikkomusmenettelyn Italiaa vastaan (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1288_en.htm).

Euroopan komissio on puuttumassa yhdessä jäsenvaltioiden kanssa takaisinvetotoimien kohteena olevien käytettyjen ajoneuvojen kauppaan.

Jatkotoimenpiteet

Edellä mainittujen käynnissä olevien rikkomusmenettelyjen osalta ja asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa käynnissä olevan vuoropuhelun puitteissa Euroopan komissio on nyt päättänyt lähettää kaksi uutta täydentävien virallisten ilmoitusten erää. Kolmelle jäsenvaltiolle[48] osoitetuissa ilmoituksissa pyydetään lisäselvennyksiä syistä, joiden vuoksi lopulliset päätökset seuraamuksista puuttuvat (yksi autonvalmistajaryhmä käytti laitonta estolaiteohjelmistoa). Yhdeltä jäsenvaltiolta[49] pyydetään selvennystä tuoreista toimista, joita jäsenvaltio on toteuttanut yhden autonvalmistajan tietyissä ajoneuvoissa käyttämien päästövalvontastrategioiden osalta, mukaan luettuna seuraamuksia koskevan lopullisen päätöksen puuttuminen. Euroopan komissio arvioi tiedot, jotka näiden jäsenvaltioiden on toimitettava vastauksena täydentäviin virallisiin ilmoituksiin, menettelyn seuraavia vaiheita silmällä pitäen.

Uudet säännöt markkinavalvonnan vahvistamiseksi

EU on sopinut uusista säännöistä, joilla parannetaan ajoneuvojen tyyppihyväksynnän ja testauksen laatua ja riippumattomuutta, lisätään EU:n markkinoilla jo olevien autojen tarkastuksia ja vahvistetaan koko järjestelmää Euroopan tasoisella valvonnalla. Säännöistä tulee pakollisia syyskuussa 2020, ja niillä varmistetaan, että EU:n markkinoilla olevat ajoneuvot, myös dieselmoottorilla varustetut, ovat ajoneuvojen Euro-päästönormien mukaisia (Euro 5/6)[50]. Uusien sääntöjen ansiosta Euroopan komissio voi toteuttaa suoria täytäntöönpanon valvontaa koskevia toimia sellaisia valmistajia kohtaan, jotka eivät noudata EU-lainsäädäntöä, mukaan luettuna päästöjä koskevaa lainsäädäntöä, jos jäsenvaltiot eivät toimi. Euroopan komissio voi panna vireille EU:n laajuisia takaisinvetoja ja määrätä valmistajille ja teknisen palvelun tarjoajille seuraamuksia, jotka voivat olla suuruudeltaan 30 000 euroa vaatimustenvastaista autoa kohti. Jäsenvaltioilla olisi velvoite suorittaa pakollisia (epäpuhtauksien päästöjen) tarkastuksia autoille, jotka ovat jo EU:n markkinoilla.

5. TULEVAT TOIMET

Ilmanlaatua Euroopassa on parannettava kiireesti panemalla täysimääräisesti täytäntöön jäsenvaltioiden ja Euroopan parlamentin yli kymmenen vuotta sitten sopimat ilmanlaatunormit. Tämä edellyttää toimia kaikilla tasoilla (keskus-, alue- ja paikallistaso), ja Euroopan komissio tukee tällaisia toimia kaikilla käytettävissään olevilla välineillä.

Ilmanlaadun parantaminen on haaste Euroopassa myös pitkällä aikavälillä. Se edellyttää kattavaa lähestymistapaa eri sektoreilla liikenteestä ja energiasta paikalliseen suunnitteluun niin, että tuodaan yhteen asiaan liittyvät eri toimijat. Euroopan komissio tukee omalta osaltaan edelleen jäsenvaltioita, esimerkiksi puhdasta ilmaa koskevien vuoropuhelujen kautta.

---

[48] Toinen täydentävä virallinen ilmoitus osoitettiin Luxemburgille, Saksalle ja Yhdistyneelle kuningaskunnalle. Ks. lehdistötiedote http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_en.htm. Ottaen huomioon Espanjassa, Kreikassa ja Tšekissä toteutetut toimet, joilla on tarkoitus puuttua komission esiin ottamiin ongelmiin, näissä kolmessa tapauksessa ei ole tarpeen toteuttaa rikkomusmenettelyn seuraavia vaiheita tässä vaiheessa.

[49] Täydentävä virallinen ilmoitus Italialle (ks. lehdistötiedote http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_en.htm).

[50] http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-5131_fi.htm

Heikko ilmanlaatu heikentää elämänlaatua ja aiheuttaa suuria kustannuksia taloudelle. Aikaa ei ole hukattavana. Ilmanlaatua parantavia kustannustehokkaita ratkaisuja on olemassa ja laajalti saatavilla. Nyt on toimittava ja otettava ne käyttöön ja pantava täytäntöön viipymättä kaikkialla EU:ssa puolen miljardin Euroopan kansalaisen eduksi.