Ympäristöneuvosto 20.6.2023

Ympäristöneuvosto 20.6.2023

Ympäristöneuvosto järjestettiin 20.6 Luxemburgissa. Suomea edusti pysyvän edustajan sijainen Tuuli-Maaria Aalto Suomen EU-edustustosta.

Neuvosto saavutti jäsenmaiden määräenemmistöllä yleisnäkemyksen ennallistamisasetusehdotuksesta. Suurin osa jäsenmaista totesi, että toimet luonnon heikentymisen pysäyttämiseksi ovat erittäin tärkeitä. Yleisesti nähtiin, että luonto- ja ilmastotoimilla on merkittäviä yhteishyötyjä ja luontokato tulee pysäyttää. IT, PL, FI ja SE ilmaisivat, että eivät voi tukea ehdotusta yleisnäkemykseksi. NL vaati tekstin työstämistä yhä. BE ei ilmaissut kantaa. AT ilmaisi myönteisen kannan yleisnäkemystekstiä kohtaan mutta totesi, että osavaltiot ja alueellinen taso eivät olleet vielä valmiita ilmaisemaan kantaa.

Neuvostossa käytiin periaatekeskustelut raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen standardeista sekä ilmanlaatudirektiiviehdotuksesta.

Muissa asioissa neuvostossa tiedotettiin eri kansainvälisistä kokouksista ja muista ajankohtaisista asioista.

Espanjan delegaatio esitteli tulevan puheenjohtajakautensa ohjelmaa.

Lainsäädäntöasiat

1. Asetus luonnon ennallistamisesta – *Yleisnäkemys*

Ennallistamisasetusehdotuksesta saavutettiin yleisnäkemys. Jäsenmaiden enemmistö näki, että puheenjohtajamaa Ruotsin ehdotus yleisnäkemykseksi tasapainottaa sopivalla tavalla ennallistamistavoitteiden kunnianhimon ja jäsenmaiden peräänkuuluttaman kansallisen joustovaran ja erilaisten olosuhteiden huomioimisen.

Puheenjohtajavaltion alkupuheenvuoro

Ruotsin ministeri Romina Pourmokhtari muistutti, että vain 15 % luontotyypeistä ja 27 % lajeista on hyvässä tilassa EU:ssa. Tarkoituksena päivän kokouksessa olisi neuvoston yleisnäkemyksen saavuttaminen ennallistamisasetusehdotuksesta.

Pj teki juuri ennen kokouksen alkua tekstiehdotuksen rahoitusta koskevasta asiakohdasta ja jakoi sen jäsenmaille neuvottelusalissa.

Muistutettiin, että ennallistamisehdotuksesta on ollut useita käsittelyjä eri neuvostokokoonpanoissa, mm. maatalous- ja energianeuvostoissa.

Pj totesi, että on tehnyt jäsenmaille kompromissiesityksen, jolla luodaan tasapainoa kunnianhimon ja toimeenpanokelpoisuuden välille. Pj kuvaili lyhyesti kompromissitekstin keskeisiä kohtia.

Komission puheenvuoro (varapuheenjohtaja Frans Timmermans ja komissaari Virginijus Sinkevicius)

KOM (Timmermans) näkee, että pöydällä on tasapainoinen kompromissiesitys, joka huomioi eri jäsenmaiden huolia hyvin.

Ennallistamislaki on KOM mukaan luontopuolen vastine ilmastolaille.

Luonnon palautumista ja tervehtymistä tulee edistää. KOM sitoi puheenvuorossaan ilmastotavoitteet ja luonnon ennallistamisen toisiinsa. Jos ennallistamisessa ei onnistuta, ilmastotavoitteet vaarantuvat.

KOM totesi, että terve luonto on perusedellytys myös ruuantuotannon turvaamiselle. Kyseessä ei siis ole uhka ruokaturvalle, kuten jotkut ovat väittäneet eurooppalaisessa keskustelussa.

KOM muistutti myös kansainvälisistä sitoumuksista; uskottavuus kansainvälisellä areenalla mitataan sisäisiin toimiin sitoutumisella ja niiden toimeenpanolla.

Ilmastonmuutos ja luontokato ovat merkittävimmät uhat myös taloudelle. Keskuspankit ilmaisevat tätä viestiä ja samoin monien elinkeinojen keskeiset toimijat ilmaisevat samaa viestiä.

KOM painottaa, että kompromissiesitys tarjoaa joustovaraa jäsenmaille.

Ympäristökomissaari Sinkevicius totesi, että suojelemisen lisäksi tarvitaan ennallistamista.

On purettava myytti, että luontoon laitetut kustannukset ovat vailla tuottoa.

KOM muistutti joustosta, joka on sisällytetty ehdotuksen rakenteeseen mm. kansallisten suunnitelmien kautta, mikä mahdollistaa toimenpiteiden määrittämisen kansallisella tasolla tiiviissä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

KOM muistutti myös Montrealissa CBD-osapuolikokouksessa viime vuoden lopulla sovituista asioista – ennallistamislain sopimisen tulisi olla osa tuota jatkumoa.

Jäsenmaiden kommentit kootusti

LU, IE, DE, EE, HU, FR, BG, LT, CZ, HR, LV, PT, SK, SI, CY, RO, MT, EL, DK, ja ES ilmaisivat tuen kompromissiesitykselle. Tuleva puheenjohtajavaltio ES totesi, että olisi toivonut tekstiin korkeampaa kunnianhimoa. ES tulee jatkoneuvotteluissa puolustamaan heikentämiskiellon säilyttämistä.

IT, PL, FI ja SE eivät voineet tukea puheenjohtajan esitystä. IT vetosi siihen, että kirjaus rahoitustarpeista jäi liian avoimeksi ja tulkinnanvaraiseksi. IT näkee, että tasapaino kunnianhimon ja toimeenpanokelpoisuuden osalta on puutteellinen. FI huomioi monet joustot, joita neuvottelujen aikana mahdutettiin tekstiin, mutta kustannukset jäivät FI arvion mukaan hyvin korkeiksi ja näihin liittyvät epävarmuudet merkittäviksi. FI painotti aktiivista osallistumistaan jatkoneuvotteluvaiheessa. SE vetosi siihen, että metsäpolitiikassa subsidiariteettiperiaate ei toteudu tyydyttävästi ja lisäksi maatalousekosysteemejä koskevat tavoitteet ovat liiallisia. PL näki ennallistamisehdotuksen vaarantavan elinkeinoja ja kritisoi erityisesti maatalousekosysteemien ennallistamistoimia.

NL vaati tekstin työstämistä yhä ja painotti väestöntiheyden ja eri politiikkatavoitteiden ja maankäytön tarpeiden merkittävää yhteensovittamisen haastetta (=BE). BE ei ilmaissut kantaa kompromissiesitykseen. AT ilmaisi myönteisen näkemyksen kompromissitekstiä kohtaan mutta totesi, että osavaltionsa ja alueellinen taso eivät olleet vielä päässeet yhteisymmärrykseen.

MT, PL ja LV jättivät kukin lausumat pöytäkirjaan.

DE, ES ja FR korostivat, että on tärkeää pysyä linjassa kansainvälisten biodiversiteettivelvoitteiden kanssa.

Ilmastotoimien ja luonnon tilan parantamisen tiiviitä keskinäisvaikutuksia korostivat mm. LU, IE, RO. Ainakin HU, BG, PT, ES ja DE kuvailivat luonnon ja ilmaston ääri-ilmiöiden pahenemista ja sitä, miten ennallistamisella näitä voidaan lieventää. Terve luonto ja taloudellinen toiminta voivat kulkea käsi kädessä ja edellinen on edellytys jälkimmäiselle (DE).

Joustovaran tarvetta toimeenpanon sujuvoittamiseksi ja kansalliset olot huomioiden painottivat FI, IE, LT, LV, HU, MT, CY, DK, AT, NL, BE. Monille tasapaino kunnianhimon ja joustojen välillä oli jo sopivalla tasolla.

Rahoitustarpeiden selvittämistä, rahoituksen vahvistamista ja resurssihaastetta painottivat HU, CZ, RO, HR, EL, LT. Toisaalta DE ja DK ilmaisivat vahvan tyytymättömyytensä rahoituskappaleeseen, mutta totesivat, että hyväksyvät tekstin kompromissihengessä. DK sanoi, että tarvitaan systemaattinen lähestyminen budjetti- ja MFF-foorumeissa, joissa asiasta päätetään yksimielisesti. FI korosti periaatetta, että tulevan rahoituskehyskauden neuvotteluille ei saa tehdä ennakkositoumuksia. IT pitää varojen turvaamista avainasiana tavoitteiden saavuttamiseksi. IT on painottanut asiaa alusta alkaen. IT erityinen instrumentti ja viittaus siihen tarvitaan.

Erityisesti DE ja DK kiittelivät uusiutuvan energian ja maanpuolustuksen poikkeusartikloja 5a ja 5b.

Sosioekonomisten olosuhteiden (CY, MT, PL) huomioimisen tarvetta korostettiin. LV ja LT painottivat, että turvemaiden vettämistoimien joustavoittaminen on näille tärkeä asia. FI kiitteli heikentämiskiellon joustavoittamista, suurempaa valinnanvaraa metsäindikaattorien valinnassa sekä kaupunkiartiklan muuttamista niin, että vihreimpien kaupunkien hyvä lähtötilanne huomioidaan.

KOM:n reaktiot jäsenmaiden puheenvuoroihin

KOM (Sinkevicius) olettaa yleisnäkemyksen olevan hyväksytty. On taattava, että luontotavoitteet ovat yhteensovitettavissa muun toiminnan kanssa. Joustoa on tullut merkittävästi lisää. Haluaa kokonaissovun vuoden loppuun mennessä.

KOM (Timmermans) panee merkille, että kaikki maat ovat kiitelleet Pj:n työtä. Riittävät joustot ovat olleet joidenkin maiden ongelma. On KOM tavoite mahduttaa merkittävää joustovaraa, myös kansalliset perustuslailliset olosuhteet huomioiden. Haluaa jatkaa vuoropuhelua. Antaa henkilökohtaisen takuun, että alueellisten toimijoiden auktoriteetti tulee tunnustetuksi.

Pj:n yhteenveto

Kompromissiesitykselle on määräenemmistö, joten neuvosto saavutti yleisnäkemyksen. Kyseessä oli Pj:n mukaan tärkeä päivä luonnolle.

2. **Asetus raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevan asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta** – *periaatekeskustelu*

Jäsenmaiden puheenvuoroissa tuettiin laajasti komission ehdotuksen tavoitteita. Päästövähennys-tavoitteissa näkemykset jakautuivat. Osa maista piti komission ehdotusta tasapainoisena, osa ha-lusi tiukentaa tavoitteita lisää, osa taas piti komission ehdotusta liiankin kunnianhimoisena. Monissa puheenvuoroissa korostettiin vaikutuksia valmistajiin, jotkut olivat huolissaan siitä, ehtiikö teollisuus sopeutua riittävän nopeasti sekä kustannuksista. Toisaalta eräät myös pitivät tärkeänä selkeän signaalin antamista teollisuudelle suunnasta. Soveltamisalan laajentaminen jakoi myös jäsenmaiden näkemyksiä. Osa haluaisi laajentaa ehdotusta sisältämään työajoneuvot, osa taas haluaa pitäytyä komission ehdotuksessa. Busseja koskeva 100%:n tavoite sai tukea, jotkut jäsenmaat kuitenkin pitivät tavoitetta liian haasteellisina ja toivat esille kustannuksia pienille kaupungille ja kunnille. Uusiutuvia polttoaineita tai polttomoottorien roolia nostivat esiin EE, HU, CZ, FI, SK. IT ja ilmastoneutraalien polttoaineiden osalta myös DE. Useissa puheenvuoroissa toivottiin ripeää etenemistä neuvotteluissa ja yleisnäkemyksen saavuttamista ES kaudella syksyllä.

Komissio/Timmermans: Raskas liikenne ainut sektori jossa päästöt ovat kasvaneet vuodesta 1990. Raskaat ajoneuvot ovat vaikeimpia päästövähennyksille ja siksi juuri tarvitaan vahvat CO2-standardit. Ne antavat selkeän signaalin teollisuudelle markkinoiden tulevasta kysynnästä nolla-päästöisille ajoneuvoille. Tarvitaan nopea ratkaisu neuvotteluihin – kiitos SE:lle tämän edistämisestä.

On ollut keskustelua myös Euro7:sta – ratkaisuna näiden koordinointiin on nopea ratkaisu raskaan kaluston CO2 standardeissa. Niille jotka haluavat heikomman Euro7:n siksi, että muuten teollisuus harhautuisi nollapäästöisten valmistamisesta: Tässä myös auttaisi myös se, että saataisiin pian raskaan kaluston kunnianhimoiset CO2-standardit.

ES: Niin kauan kuin tämä hallitus on osana neuvotteluja, haluavat edistää tätä ehdotusta. Maksimikonsensus haussa jäsenmailta. Täytyy ottaa myös sidosryhmät huomioon. Komission ehdottamat tavoitteet ovat linjassa 2030 ilmastotavoitteiden kanssa. Tarvitaan joustoa pienille kaupungeille, joilla haasteita. ES ei vastusta poikkeuksia asetuksessa mutta tarvitaan ehkä vielä lisää joustoa, jolla varmistetaan parempi siirtymä valmistajille. Ilmastotavoitteet täytyy saavuttaa, täytyy varmistaa, että vähähiilistämisessä liikenne on mukana. Rahoitus on tärkeää. ES haluaa edetä niin paljon kuin mahdollista.

EE: Yleisesti tukee ehdotettuja korkeampia tavoitteita. Valmistajien täytyisi pystyä tuomaan markkinoille myös joitakin ajoneuvoja joista tulee CO2 päästöjä, jotta voidaan välttää markkinoi-den ongelmat. Siksi tukevat komission ehdotusta 90%:n tavoitteesta 2040. Yksi vaihtoehto jossa näkevät potentiaalia on biometaani.

DE: Hyvä, että tämän ehdotuksen kanssa edetään nopeasti, haluavat yleisnäkemyksen, jotta neuvottelut saadaan loppuun ennen EP:n vaaleja. Tukevat kunnianhimoisia tavoitteita. Yksi huoli on työllisyysvaikutukset, sekä tekninen ja taloudellinen toteutuskelpoisuus. Ei saa alentaa komission ehdottamia tavoitteita. Välitavoitteissa 2030 ja 2035 voisi olla enemmän joustoa pankittamisen ja lainaamisen kautta, mutta ei saisi mennä komission ehdottamien tavoitetasojen alle. ZLEV ja pienten valmistajien poikkeus ovat hyvä idea ottaen huomioon kunnianhimon tason. Toivottavat tervetulleeksi soveltamisalan laajennuksen. Haluaisivat nähdä, että komissio ehdottaa sääntöjä, joilla voitaisiin varmistaa, että ajoneuvoja ei rekisteröidä väärin ja hyväksikäytetä työajoneuvojen poikkeusta. Toivottavat tervetulleeksi sen, että on myös muita vaihtoehtoja kuin vety ja sähkö – myös vetypolttomoottori ja ilmastoneutraalit polttoaineet.

AT: Tärkeä aloite myös AT:lle ottaen huomioon Green dealin ja ilmastoneutraalisuustavoitteet. Taloudellisessa toteutettavuudessa tärkeää luoda teollisuudelle olosuhteet siirtymälle. Kaupunki-bussien tavoite on hyvä 2030. Kunnianhimon taso tulisi ylläpitää, 2030 ja 2035 voisi olla korkeampikin kunnianhimo. Työajoneuvoille tavoitteita voitaisiin laajentaa. Poikkeusmahdollisuudet tietynlaisille ajoneuvoille jäsenmaissa on hyvä, mutta täytyy olla selkeät rajat. Täytyy varmistaa tuki ajoneuvovalmistajille.

BG: On huolia tästä aloitteesta. Nyt hallituksen näkemys on, että tavoitteet on vaikea saavuttaa, erityisesti 2030. Alemman GDP maat tulee ottaa huomioon. Se on virallinen näkemys. Oma ja ministeriönsä näkemys on eri. Kiina liikkuu uusissa teknologioissa edellä. Menetämmekö kilpailukykymme koska liikumme liian hitaasti, emme siksi että menisimme liian nopeasti? Keskustelemme siitä, että miten bussien nollapäästöisyyttä voi hidastaa, kun muu maailmaa etenee nopeammin.

NL: Haluaisivat korkeampaa kunniahimoa. 2030 tavoitetta tulee nostaa markkinoiden käynnistämiseksi. 100% tavoite viimeistään 2040. Pitäisi lisätä soveltamisalaan työajoneuvot – niissä on päästövähennyspotentiaalia. Haluaisivat korostaa, että ES tulisi pyrkiä yleisnäkemykseen lokakuussa ja tukevat sitä.

CZ: Ajoneuvolainsäädäntö on heille hankalaa. Ehdotus on liian kunnianhimoinen. 2025-2030 -15% on ok, mutta korkeampi olisi mahdoton. Muut tavoitteet eivät ole realistisia. Jakeluinfran rakentaminen vasta alussa, se on rajoite. Alemman kunnianhimon skenaario olisi parempi. Tulisi asettaa myöhemmät tavoitteet vasta 2027. Täytyisi ottaa huomioon suuri kuva ml. Euro7 Eivät tue kaupunkibussien 100% tavoitetta 2030. Tukevat uusiutuvia polttoaineita ja sähköpolttoaineita, tämä auttaisi investoinneissa. Tukevat soveltamisalan laajenemista. Hyvä, että maastoajoneuvot ulkona. Eivät tue class II bussien

mukaan tuloa koska näillä erilainen käyttötarkoitus. Tukee pankittamista ja lainaamista v. 2030 jälkeen. Ajoneuvojen vaihto – tähän suhtautuu haluttomasti, koska näkee sen riskinä kilpailunäkökulmasta.

SI: Toivottavat komission ehdotuksen tervetulleeksi ja näkevät tavoitteet riittävän kunnianhimoisina. Tieliikenne on sektori jossa päästöt eivät ole vähentyneet tarpeeksi. Riittävää infraa pitää olla. Täytyy varmistaa logistiikan toimivuus ja valmistajien sopeutumiskyky ja vaikutukset EU-talouteen. Myös kuluttajille aiheutuvat vaikutukset tutkittava. Bussien poikkeuksessa meteorologisten olosuhteiden huomioonottaminen hyvä.

LT: Tavoitteet ovat tärkeitä ilmastotavoitteille ja kilpailukyvylle. Myös ilmanlaatu on tärkeää. Siksi ovat samaa mieltä kaupunkibussien tavoitteesta. Raskaan kaluston tavoitteiden saavuttamiseen on tärkeää varmistaa infran riittävyys kaikissa jäsenmaissa. Toivovat sopua tänä vuonna neuvostossa.

SK: Ei ole mandaattia tukea komission ehdottamia tavoitteita. 2030 bussien tavoitteesta kunnille kustannuksia. Soveltamisalan ja joustot hyväksyvät. Teknologianeutraalisuus tulisi kuitenkin ottaa huomioon. Elinkaaripäästöt tulisi ottaa huomioon, tässä voisi olla vaihtoehtona hiilikorjauskerroin.

IE: Yhtyy BG ministerin sanoihin, että ei jäädä jälkeen muusta maailmasta. Emme halua nähdä kauppasotaa puhtaassa teknologiassa, mutta pitää olla pyrkiä huipulle, ei pohjalle. SE kaudella nähtiin suuria ajoneuvoja sähköisinä, se on mahdollista. Olisi suuri virhe yrittää estää väistämätöntä muutosta. Ehdotus on tervetullut, sähköautot tulevat koska ne ovat parempia, ei vain ilmastonäkökulmasta vaan myös teknologian. On varmistettava, että EU:n yritykset ovat mukana kehityksessä.

LU: Ilmastonmuutoksen vaikutukset todistavat, että tämän tulisi olla meidän prioriteettimme, ja tulisi varmistaa EU:n johtoasema. Tulisi asettaa korkeampia tavoitteita. 2030 -50% ja 100% mahdollisimman pian. 100% tavoite busseille, myös pitkän matkan bussit Haluavat laajentaa soveltamisalaa esim. työajoneuvoihin. Nyt jo jäteautot ja muut kaupunkikäytössä olevat voisivat olla soveltamisalassa. Eivät halua sisällyttää vähähiilisiä synteettisiä polttoaineita asetukseen. Se hämärtäisi asetuksen tarkoitusta. Näitä polttoaineita tulisi käyttää lentoliikenteessä ja teollisuudessa. Toivovat yleisnäkemystä lokakuussa.

HR: Tukevat kunnianhimoisia tavoitteita. Kuitenkin nykyteknologian ja infran huomioon ottaen ovat huolissaan tarvittavista investoinneista. Ehdotetusta soveltamisalasta syntyy liikennealalla taakkaa. Kaupunkibusseissa haasteita pienille kunnille.

HU: Liian kunnianhimoiset tavoitteet asettavat yksityisen sektorin vaikeaan tilanteeseen. Infran riittämättömyys ongelma, kauppa kolmansien maiden kanssa vaikeutuu. 2030 tavoite liian korkea, pitäisi olla realistisempi 35% ja 55% 2035. Busseille tavoite liian kunnianhimoinen, siitä ongelmia kunnille. Teknologianeutraliteetti, biopolttoaineet ja CO2 neutraalit polttoaineet pitäisi ottaa huomioon. Lisää poikkeuksia tarvitaan, esim. busseille, jotka toimivat bio- tai CO2-neutraaleilla polttoaineilla.

CY: Toivottaa tervetulleeksi komission ehdotuksen. Tavoitteiden nostaminen vuoteen 2040 osoittaa kunnianhimomme ja varmistaa EU:n teollisuuden johtoaseman. Ehdotetut tavoitetasot ovat tasapainoiset. Samalla täytyy muistaa jäsenmaiden huolet – 100% bussien tavoite on tärkeä saas-teiden vähentämiseen, mutta ovat huolissaan kaupunkibussien hankintakriteereistä. Liian tiukat kriteerit voisivat olla haitaksi hankinnalle. Muuten komission ehdotus on tasapainoinen.

LV: Kevyiden ajoneuvojen puolella annettiin selkeä signaali. Tämä on askel myös tässä segmentissä. Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin tavoitteet – 2026 julkisille hankinnoille tiukkoja tavoitteita. LV näkökulmasta kolmannen maan näkökulma on tärkeä koska ovat EU:n rajalla. Komission ehdotus on tasapainoinen. Synergia jakeluinfran kanssa tärkeää. AFIRista toimet käyttöönotolle korkean tehon latauspooleille. Alkuvaiheessa julkisen sektorin ja EU:n rahoitusta tarvitaan.

PT: Odottavat että tämä etenee ES kaudella, jotta voidaan antaa teollisuudelle selkeä signaali. On harmillista, että tätä käydään ilmanlaatudirektiivin kanssa samaan aikaan koska tämä auttaa myös siinä. Teknologia on kehittynyt siitä mitä oli muutama vuosi sitten. Teknologianeutraliteetti tärkeä. Työajoneuvojen täytyy olla erikseen.

MT: Tärkeä aloite Maltalle. Tukevat komission ehdotusta. Näkevät että pitää mennä yhdessä infran/AFIR kanssa. Tavoitteet ovat tasapainoiset. Soveltamisalan ja joustojen osalta viimeistelee kantaansa ja odottaa komissiolta lisätietoja julkisten hankintojen säännöistä, erit. pienten kaupunkien toimijoiden näkökulmasta. Poikkeukset soveltamisalassa ovat perusteltuja.

RO: Kannattaa ehdotusta, koska tukee päästövähennystavoitteiden saavuttamista ja lisäksi ilmastoneutraaliustavoitetta 2050. Sähköbussit parantavat ilmanlatua, erityisesti urbaaneilla alueilla. Joitain huolia kuitenkin kunnianhimoisesta tavoitteista liittyen kustannuksiin, sekä lyhyellä aikavälillä maista joissa ajoneuvokannat vanhoja tällä hetkellä. Pitää ottaa huomioon loppukäyttäjät ja heidän mahdollisuutensa hankkia raskaita ajoneuvoja, jotka ovat kalliimpia. Jotta ajoneuvot olisivat houkuttelevia, joidenkin ehtojen tulisi täyttyä: latausinfrastruktuuri tulisi tehdä tavalla, joka ei vaikuta käytettävyyteen. Teknologianeutraalius tärkeä asia. Soveltamisalan ja joustojen osalta ehdotus hyväksyttävissä. Joustojen ei tulisi vaikuttaa kilpailuun, ja niiden tulisi tukea tehokkaasti tavoitteiden saavuttamista.

FR: Komission ehdotus on tervetullut, ja keskeinen tapa saavuttaa ilmastoneutraalisuus. Investointeja voidaan suunnata uudelleen ja nollapäästötavoitteet ovat etu, tukee ehdotusta tasapainoisena. Muistettava konteksti, eli kuljetusala vähentää CO2-päästöjään vähiten. Tämä myös keino uudelleenohjata investointeja. Pitäisi asettaa uusia kunnianhimoisia tavoitteita 2035 ja 2040. Pitäisi ottaa huomioon teknologioiden kypsyys, ja erityisesti paikalliset viranomaiset jotka hoitavat julkisen liikenteen järjestelyä. Toivoo käsittelyn jatkuvan ES puheenjohtajuuden alla.

EL: Tukee asetusta. Liikenne vaikea ala vähentää päästöjä. Tukee joustavuutta ja poikkeuksia erityisesti pienien tuottajien näkökulmasta. Tärkeää pitää ehdotetut tavoitteet, jotta tuottajilla selkeä näkymä. Tavoitteiden oltava ennustettavia ja näkyviä.

PL: Tärkeä sääntely, paljon mielenkiintoisia ehdotuksia. Pitäisi kuunnella yhteiskunnassa eri signaaleja ja tuotantoaloja. Pitäisi olla tarkkoja tulevien tavoitteiden asettamisen kanssa. Tärkeää että saatavilla puhdasta sähköä ja vetyä, ja tässä teknologianeutraalius tärkeää. Tavoitteet kirjattava tavalla, jotka saavutettavia kaikille jäsenmaille, ja että eivät suosi tai syrji tiettyjä maita. Epärealistista asettaa samat tavoitteet suurille ja pienille kaupungeille.

IT: Kiittää valmistelusta. Avaininstrumentti käsillä CO2 tavoitteiden kannalta. Joitakin huolia kunnianhimon osalta. Alan dekarbonisointi tulee olla taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävää, koska voi aiheuttaa negatiivisia vaikutuksia työllisyyteen ja tuotantoon. Otettava huomioon kansalliset ominaispiirteet ja alan kehittämiseen tarvittava aika. Ajoneuvoja tarkasteltava tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi tarkasteltava infrastruktuuria. Polttomoottorit tärkeitä alalle, joten tarkasteltava muitakin uusia teknologioita. Joustavuuden lisäksi tärkeää olla kannustimia vähä- ja nollapäästöisille ajoneuvoille. Tukevat jatkossakin sääntelyä, joka on sekä kunnianhimoista ja saavutettavissa. Tavoitteiden nostaminen erityisesti 2030 vaikeaa.

BE: Tukevat tavoitteita, on kunnianhimoinen. Kannattaa vähä- ja nollapäästöisten ajoneuvojen tukien lopettamista 2030-mennessä. Korostaa porsaanreikien tunnistamista ja välttämistä. Kannat-taa mallinnusta, mutta mallituloksista liian aikaista tehdä johtopäätöksiä. Odotettava mittaustuloksia. Tekstin tulisi kuvastaa tätä. Toivovat yleisnäkemyksen saavuttamista syksyllä.

FI: Kannattaa ehdotusta. Haluamme nähdä neuvotteluiden etenevän vauhdikkaasti, ja saavuttavan yleisnäkemyksen syksyksi. Esim. biokaasu nähdään potentiaalisena vaihtoehtona sähkön ja vedyn rinnalla. Uusiutuville polttoaineille jätettävä tilaa CO2-standardeissa. Suomi nosti esille myös tekemänsä ehdotuksen suurten ja raskaiden yhdistelmien päästölaskennan korjaamiseksi, koska energiatehokkuutta ei huomioida niissä oikealla tavalla. Suomen mukaan suurimmat yhdistelmät tulisi jättää soveltamisalan ulkopuolelle, kunnes niiden päästölaskenta huomioi energiatehokkuuden oikealla tavalla.

DK: Kuljetusalalla päästöt yhä nousussa, joten ehdotus on tervetullut. Kunnianhimoa nostettava, 2035 tavoitetta pitää nostaa. Haluaa myös 100% tavoitteen. Olisi linjassa 2050 ilmastotavoitteen kanssa. 100% uusille kaupunkibusseille on myös tärkeä. Soveltamisalan laajentamista pitäisi harkita työajoneuvojen sisällyttämisellä. Markkinoilla jo esim. nollapäästöisiä roska-autoja. Huomauttaa, että viivästykset

sääntelyssä antavat valmistajille vähemmän aikaa mukautua tavoitteisiin ja vaatimuksiin, eli korostavat aikataulua.

KOM: Kiitos pj:lle edistyksestä ja ministereille kommenteista. Yleisesti tukea soveltamisalan laajentamiseen mutta näkemykset eroavat tavoitteissa. Komission ehdotus on tasapainoinen ja tukee siirtymistä nollapäästöiseen liikenteeseen. FR on investoinut äskettäin akkutehtaaseen. PL on kunnianhimoinen sähköbussien tuotannossa. Esim. tällaiset toimet mahdollistavat etenemisen. Vety on myös tärkeä. Komissio työskentelee myös edistääkseen muita olosuhteita, kuten turvatakseen kriittiset raaka-aineet esim. kierrättämällä. Net Zero Industry Act on myös tärkeä. Komissio odottaa, että ES kaudella edetään nopeasti ja on valmis tukemaan prosessissa.

SE: Kiitti jäsenmaita keskustelusta. Jäsenmaat yleisesti toivottivat ehdotuksen tervetulleeksi. Moni vielä tutkii ehdotusta eikä ole lopullista kantaa kunnianhimon tasosta. Jotkut voivat tukea ehdotuksen tavoitteita, toiset haluavat tavoitteiden olevan kunnianhimoisempia. Jotkut haluavat sisällyttää enemmän ajoneuvoryhmiä, kuten erityiskäyttöajoneuvot, toiset ovat sitä mieltä, että tavoitteiden pitää olla realistisempia ja huomioida taloudelliset ja sosiaaliset tekijät. Kaupunkibussien 100% tavoitteiden osalta jotkut ovat huolissaan vaikutuksista paikallisviranomaisille. Joustoista näkemykset vaihtelivat, jotkut ovat sitä mieltä, että ne ovat riittäviä, toiset taas ovat sitä mieltä, että ZLEV mekanismia pitää laajentaa. Jotkut maat korostivat kansallisia erityispiirteitään. On paljon työtä edessä, moni totesi, että tarvitaan nopeaa edistymistä. SE toivottaa onnea tulevalle pj:lle.

Muut kuin lainsäädäntöasiat

a) Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriympäristön suojelukomitea (MEPC 80) (videokokous 3.–7. heinäkuuta 2023) - *Komission tiedotusasia*

Komissio tiedotti kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriympäristön suojelukomitean (MEPC 80) kokoontumisesta 3-7.7.2023.

IMO hyväksyi vuonna 2018 alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan strategian, jossa asetetaan mm. kasvihuonekaasujen vähennystavoite. EU ja jäsenmaat valmistelevat tähän liittyviä tarkempia ehdotuksia, esimerkiksi toimenpiteiden ja rahoituksen näkökulmasta.

Keskustelussa ehdotusta tuettiin, ja tuotiin esiin ehdotuksen sekä ilmastositoumusten ja luonnon monimuotoisuuden yhtymäpinnat (FR, ES, IE). Rahoituksella on merkittävä asema (FR, ES). Uusi päästöalue Atlantilla sai tukea (ES), ja olisi ratkaistava, kuinka toimitaan Välimerellä tai Itämerellä (ES). Ehdotus verosta sai kannatusta (EL). Teollisuudella ollut mahdollisuus hyödyntää, ja teollisuuden edistämiseksi eurooppalaisia toimia tarvitaan (EL). Tulevaisuuden tekniset ratkaisut eivät ole vielä selvillä, ja on ehdotettu Komissiolle mahdollisuutta luoda taloudellista tukea teknisten ratkaisujen löytämiseksi, tutkimukselle yhdessä IMO:n kanssa (EL).

b) Euroopan vetypankin täytäntöönpano - *Komission tiedotusasia*

KOM kertoi Euroopan vetypankin perustamisesta ja sen käyttöönoton lähtökohdista. Vetypankki toimisi huutokauppaperiaatteella. Tällä hankkeella on merkittävä rooli kehittyvien vetymarkkinoiden tai muiden hiilestä irtautumiseen liittyvien teknologioiden toteuttamisessa. Ehdotus on valmisteltu yhteistyössä kilpailupääosaston kanssa, ja pyrkimyksenä luoda EU:n laajuiset vety-

markkinat. Vetyhuutokauppa olisi eurooppalainen yhden luukun palvelu, jossa helpotetaan yritysten toimintaa ja säästetään hallinnollisissa kustannuksissa, kun niitä kehitetään. Huutokaupan selvityksissä mukana valtiontuet jos niillä halutaan tukea ja nopeuttaa, on tämä helpompaa.

Keskustelussa komission ehdotusta tuettiin (SI) ja vetypankkia pidetiin toimivana konseptina sijoittajille (CZ). Kuitenkaan vetyyn liittyvää tekniikkaa ei nähty riittävän kypsänä, ja jäsenmaat ovat eri tilanteessa teollisuutensa kehittymisessä. Yksittäinen huutokauppa voi olla haitallinen niille jäsenmaille, jotka haluaisivat investoida mutta joilla ei ole siihen mahdollisuutta (EL).

Energiaomavaraisuuden turvaamista pidettiin tärkeänä, kuten myös vedyn roolia hiilestä irtautumista EU:ssa (FR, SI) ja sen maaperässä. Ehdotuksessa tulisi mainita selkeämmin, että vety edistää hiilestä irtautumista monella toimialalla (CZ). Eurooppalaisen vedyn tuotanto parantaa EU:n kilpailukykyä (PL). On strateginen osa Green Dealia (FR), ja tällä vahvistetaan EU:n energiasektoria (SI). Kuinka tuodaan vähähiilinen vety mukaan. Vedyn kehittämistä tulisi tehdä suuressa mittakaavassa (SI) ja sitä tulisi voida käyttää ja hyödyntää koko EU:ssa (CZ). Tekniikkaneutraaliuden periaate on tärkeä (FR, SI), ja kyse on rahoituksesta, kuinka se toteutetaan oikeasuhtaisesti. Mitään projekteja ei tule poissulkea, niitä voidaan tukea tietyin edellytyksin. Aloitteet erilaisille projekteille, kun ei ole markkinahäiriöitä tai tekniikka-aukkoja, huolellisesti taloudellisesti toteuttamiskelpoiset mallit vauhdittavat vuoden 2030 tavoitteita (FR). Huomattava, että kaikki maat eivät pysty toteuttamaan hankkeita ilman valtiontukia, ja komission olisi huomioitava nämä tukimuodot (CZ). Rahoituksen oltava vedyn tuotannossa vapaaehtoisella pohjalla jäsenmaissa, eikä niiden yksin tulisi olla vastuussa tarpeellisesti turvallisuudesta, tuotannosta, tekoälystä, ennekuin tiedetään, kuinka rahoitus järjestyy (FR).

Kuitenkin ehdotukseen liittyvää byrokratiaa tulisi vähentää komission ehdotuksesta, erityisesti rahoitusosuudesta ja kun pyritään valtionavustuksin tukemaan vedyn tuotantoa (PL). Lisäksi olisi varmistettava, että kaikilla jäsenmailla on mahdollisuudet hyödyntää huutokauppaa ja Komission tulisi varmistaa tämä (PL, CZ), sillä kaikilla mailla ei ole yhteneväiset maantieteelliset ominaisuudet vedyn tuottamiseksi (CZ).

c) Ilmastonmuutokseen sopeutumista koskevien politiikkojen vahvistaminen – *Ranskan, Kreikan, Portugalin, Romanian ja Espanjan delgaatioiden tiedotusasia*

FR, BE, NL, PT, RO, ES, DE, EL, SI ja MT käyttivät puheenvuorot. Näissä painottui tarve valtavirtaistaa sopeutuminen laajasti osaksi muita politiikkatoimia. FR peräänkuulutti stressitestejä eri sektoreille, mm. liikenteeseen, rahoitukseen ja vakuutustoimintaan, kriittiseen infraan. RO painotti vesienhallinnan kysymystä. EL sanoi, että puuttuu yhteinen investointityökalu sopeutumista koskien. MT painotti, että haavoittuvimmat ryhmät tulee tunnistaa.

Lounaalla epävirallisessa lounaskeskustelussa ministerit keskustelivat tulevaan ilmastokokoukseen COP 28 valmistautumisesta.

d) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma - *Espanjan valtuuskunnan tiedotusasia*

Espanjan delegaatio esitteli tulevan puheenjohtajakautensa painopisteet ympäristöasioissa. Espanjalla on tiukka aikataulu saada lukuisia ehdotuksia eteenpäin kaudellaan.

Ilmanlaatuun liittyvistä ehdotuksista kolmikantaneuvottelut alkavat teollisuuspäästödirektiivin, teollisuuspäästöportaaliasetuksen ja otsoniasetuksen osalta. Ilmanlaatudirektiivin neuvotteluja jatketaan, ja tulevista aloitteista odotetaan REACH-kemikaalisäädöstä sekä elohopea-asetusta.

Kiertotalousasioissa, kolmikantaneuvottelut alkavat sähkö- ja elektroniikkalaiteromuasetuksessa ja jatkuvat jätteidensiirtoasetuksessa. Neuvottelut jatkuvat pakkaus- ja pakkausjäteasetuksessa ja tulevista aloitteista on odotettavissa jätepuitedirektiivin uudistus, mikromuoveja koskeva aloite sekä romuajoneuvodirektiivin ja ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan ehdotuksen antaminen.

Vesiasioissa jatketaan keskustelua yhdyskuntajätevesistä sekä vesien prioriteettiaineita koskevasta ehdotuksesta.

Horisontaaleja ehdotuksia on käsittelyssä tai tulossa: metsien monitorointia koskeva ehdotus, vihreät väittämät, ympäristörikosdirektiivi, kriittisiä raaka-aineita ja nettonollateollisuutta koskevat ehdotukset.

Myös kansainvälisiä kokouksia ja tapaamisia on odotettavissa. Kansalaisten osallistumista halutaan edistää.

e) Kakhovkan padon räjähdyksen ympäristövaikutukset – *puheenjohtajavaltion tiedotusasia*

Puheenjohtajan mukaan 6.6. tapahtunut Kakhovkan padon murtuminen on ollut osa Venäjän brutaalia hyökkäystä Ukrainaan, mistä aiheutuu humanitaarisia haittoja ja turvallisuusriskejä, mutta myös vahinkoja maataloudelle, ympäristölle ja maailmanlaajuiselle ruokaturvalle. EU osoittaa täyden tukensa Ukrainalle.

Ukrainan ympäristöministeri Ruslan Strilets kertoi neuvostossa Kahovkan padon murtumisen seurauksista. Ukraina on osa Eurooppaa ja Ukrainan kehitys on tärkeää, sillä sodan seurauksen tuhannet ovat kuolleet ja ympäristötuhot ovat kolossaaliset. Sodan alusta alkaen myös ympäristötuhoja on dokumentoitu, pilaantunutta maaperää, poltettuja puita, mahdollisesti sukupuuttoon kuolleita lajeja sodan seurauksena, eikä näiden arvoa voida mitata rahassa. Kakhovkan padon murtumisesta aiheutuu miljardien kustannukset. Tämä on suurin yksittäinen ympäristötuho Ukrainan historiassa, ja sen vaikutukset näkyvät vielä vuosia. Miljoona ihmistä on ilman juomavettä, ja veden pinta on laskenut alle veden oton tason. Myös ekosysteemit ovat huuhtoutuneet mustaan mereen, 20 000 eläintä, endeemisiä lajeja joita löytyy vain Etelä-Ukrainasta, eivät ole todennäköisesti selvinneet tulvasta. Vaikutukset eläinlajeille ja esimerkiksi maaperälle, aiheuttavat seurauksia myös EU:lle, kun esimerkiksi kaivokset ovat täyttyneet vedellä. Venäjä ei välitä ilmastonmuutoksesta, mutta esimerkiksi ilmansaasteet eivät tunne valtioiden rajoja. Presidentti Zelensky on lokakuussa 2022 varoittanut mahdollisista seurauksista, patoon kohdistuvasta terroristisesta hyökkäyksestä, mikä olisi voitu mahdollisesti estää, mikäli Ukrainalla olisi enemmän moderneja aseita. Ukrainalla on edelleen hallussaan Zaporizzjan ydinvoimalaitos – tuleeko siitä uusi Tsernobyl, jossa vain yksi reaktori paloi, mutta Zaporizzjassa on kuusi reaktoria. Ukraina tekee parhaansa vaarojen estämiseksi, mutta riski on olemassa. Ukraina toivottaa tervetulleeksi Euroopan parlamentin päätöksen, jossa tuetaan Ukrainan ympäristötuhojen kannalta, ja että jäsenmaat ottaisivat tämän huomioon kansallisessa sääntelyssään. Euroopan neuvoston tuki on ollut tärkeää, pitkäaikaisen turvallisuuden ja rauhan edistämiseksi, sekä ympäristötuhon pysäyttämiseksi. Ukraina tekee kaikkensa varmistaakseen kestävän kehityksen tavoitteiden yhteensovittamisen. Kansainväliset investoinnit ovat tärkeitä. Ukraina on sitoutunut kansainvälisiin sopimuksiin, ilmastosopimuksiin, ja vaikka maa palaa, Ukraina jatkaa jälleenrakennusta tulevaisuuteen yhdessä EU:n kanssa. Kaikki jäsenmaat ovat tervetulleita Ukrainaan todistamaan sodan kauheat seuraukset.

Komissaari Sinkeviciuksen mukaan uutiset Ukrainasta ovat järkyttäviä, ja kaikki ovat syvästi huolissaan. Padon tuho on vakava, eikä Venäjä välitä siviilien elämästä tai ydinturvallisuudesta. Ympäristötuhojen korjaamisessa kestää kuukausia, ellei vuosia. Tuhoa on aiheutunut ihmisten elämälle, maatalousmaalle, kasveille ja eläimille. EU:n prioriteetti on toimia yhteistyössä Ukrainan kanssa. EU tuo vedenpuhdistusyksiköitä ja vesitankkeja, ja osa EU:n apua tulee pian olla myös luonnon tervehdyttäminen. Hyökkääjä tulee saattaa vastuuseen. Komissio esittää ehdotonta solidaarisuutta.

Jäsenmaat osoittivat järkytyksensä ja solidaarisuutensa Ukrainalle, tuomitsivat hyökkäyksen ja aikovat tukea maata, kyseessä on sotarikos ja vaikuttaa energia- ja ydinturvallisuuteen (PL, SI, RO, LT, LV, EE, DE). Padon sortumisesta aiheutuu suuret ympäristö- ja humanitaariset vaikutukset vesistöihin ja eläimiin. Vaikutukset ovat huolestuttavia ja jälleenrakennuksessa kestää vuosia ja se maksaa valtavasti (SI, RO). Ukrainalle on toimitettu energialaitteita (PL), taloudellista ja tarvike-hätäapua (LT), osaamista voimalaitoksen jälleenrakentamisessa (SI) ja tukea on tarjolla jatkossakin jäsenmailta ja sen vihreässä jälleenrakennuksessa sekä humanitaarisessa avussa (SI, LV, EE, DE, BL, IT). Mustan meren veden tilaa tulee seurata (RO, BL), vielä Romanian rannikolla ei vahinkoja ole näkyvissä, mutta pysyvät valppaina ja analysoivat jatkuvasti satelliittikarttoja (RO). Tilanne osoittaa, että olisi tärkeää jättää Venäjä ulkopuolelle ja komission koordinoimana ja jäsenmaiden yhteistyöllä antaa EU:lta yhteinen vastaus (PL, LT, LV, EE). Venäjä tulee osoittaa syylliseksi kaikkiin sotarikoksiin (LT, LV).

3. Ilmanlaatudirektiivi (uudelleenlaadittu) - *periaatekeskustelu*

Puheenjohtajan johdolla käytiin periaatekeskustelu ilmanlaatudirektiivin uudistamisesta. Puheenjohtaja oli esittänyt etukäteen seuraavat kysymykset ohjaamaan jäsenmaiden keskustelua:

- Katsotteko, että ehdotetut ilmanlaatunormit ja niiden voimaantulo vuodesta 2030 alkaen ovat asianmukainen tavoitetaso ilmansaasteiden torjumiseksi?
- Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät tekijät ilmanlaatunormien ja pitkän aikavälin nollapäästötavoitteen saavuttamisessa? Käsitelläänkö niitä direktiiviehdotuksessa riittävästi?

Puheenjohtajan mukaan ilmanlaatudirektiivillä on merkittävä rooli ihmisten terveyden ja ympäristön suojelemisessa, sillä huono ilmanlaatu aiheuttaa jopa 300 000 ennenaikaista kuolemaa vuosittain, sekä hengityselinsairauksia kuten astmaa ja keuhkosyöpää. Ilmansaasteista aiheutuu myös merkittäviä haittoja ympäristölle ja biodiversiteetille. Komission ehdotuksessa pyritään parantamaan ilmanlaatua yhdenmukaistamalla EU:n ilmanlaatunormit WHO:n ilmanlaadun ohjearvojen kanssa. Ehdotuksessa tiukennetaan eräiden ilmansaasteiden tavoitearvoja, saasteiden vähentämiseen liittyvää sääntelyä, ja lisäksi muun muassa seuraamuksia ja vahingonkorvauksia koskevia säännöksiä ehdotetaan lisättäväksi. Neuvoston ympäristötyöryhmässä on Ruotsin kaudella esitelty ensimmäinen osittainen kompromissiehdotus.

Komission mukaan ilmanlaadun turvaaminen on hyvin tärkeää ja se on osa Green Dealia, nollapäästötavoitetta ja EU:n talouden toimivuutta. Ehdotuksen kunnianhimon taso ja toimeenpanon aikarajat ovat kunnianhimoisia mutta myös saavutettavia, ja tällä on suora yhteys ihmisten terveyteen. Ilmanlaatua on tärkeää parantaa kaikista lähteistä, kaikilla tasoilla ja kaikilla toimialoilla, mukaan lukien muu sääntely jolla on vaikutusta ilmanlaatuun, esimerkiksi energia ja liikenne. Riittävän kunnianhimoinen ilmanlaatusääntely on tärkeä osa 2030 ja 2050 puhtaan ilman tavoitteita.

Keskustelussa jäsenmaat pitivät ehdotusta ja sen kunnianhimoisia tavoitteita tarpeellisina. On välttämätöntä parantaa sääntelyä ja sen tavoitteita, jotta vältetään ennenaikaisia kuolemia ja turvataan ihmisten terveyttä (AT, DK, HR, DE, NL, LU, CY, RO, SK, EE, PT), ja ylläpidetään myös luonnon monimuotoisuutta (CY, RO, SK, EE). Ehdotus on oikea-aikainen ja kunnianhimon tulee olla korkealla tasolla (NL, BE), ja toimenpiteiden tulisi olla tehokkaita (FR). Ehdotuksen tavoitteet ja toimenpiteet ovat kunnianhimoisia (SI, IE), mutta ne tulisi olla saavutettavissa (SI, IT), joten bentso(a)pyreenin ja pienhiukkasten tavoitteiden kanssa tulee olemaan haasteita (SI). Tavoitteiden saavuttaminen hankalaa väestöntiheyden vuoksi (MT) ja kunnianhimo tulisi olla realistisella tasolla (MT, EE). Toisaalta myös otsonin ja typen oksidien päästöt sekä pienhiukkaset merkittävimpiä (LU). Pienhiukkasten PM2.5 ja PM10 rajaarvot ovat liian korkeat (LV). Typen oksidien ja pienhiukkasten tavoitteet ovat liian korkeat (MT). Ilmanlaadun parantamista on jatkettava, mutta ehdotus on myös vaikea, sillä usea jäsenmaa ei täytä edes

nykyisen direktiivin ilmanlaadun tavoitteita ja on rikkomusmenettelyssä (PL, HU, HR, BL, RO), ja ehdotusta pidetään toisaalta liian kunnianhimoisena ja kunnianhimoa tulee laskea (HU). On tärkeää, että EU:n ilmanlaatutavoitteet olisivat yhdenmukaiset WHO:n ilmanlaatutavoitteiden kanssa (AT, DK, HR, NL, LU, LV, EL, BE, IT, SK, EE, PT, FI, ES), tai yhdenmukaistaminen tapahtuisi vähittäisesti (DE, SK, PT). Tieteellinen tieto on huomioitava tavoitteissa (LV, EL). Yhdenmukaistaminen WHO:n ilmanlaadun ohjearvojen kanssa on ymmärrettävää, mutta ehdotuksen vaatimukset ovat osin liian vaativia (LT), tai WHO:n ohjearvot tekevät ehdotuksesta yksipuolisen (HU). Tavoitteiden nostaminen ilman että puututaan tärkeimpiin toimenpiteisiin, ei ole kannatettavaa (PL). Ilmanlaatutavoitteista huolimatta sääntelyn olisi oltava koordinoitua, ja tavoitteiden saavuttaminen riippuu kunnianhimon tasosta ja sen toimeenpanosta (HR), ja olisi huomioitava myös yleinen tietoisuus (IT).

Ehdotus aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia (PL, RO), 6 miljardia vuodessa (PL). Toimeenpanon kustannukset ovat kolminkertaiset suhteessa EU:n keskiarvoon verrattuna, ja ehdotus olisi sidottava taloudellisiin toimenpiteisiin (HR). Riittävä rahoitus ja julkinen tuki olisi taattava (CZ, LT, CY), erityisesti pitkän ajan tavoitteiden saavuttamiseksi (LT). Tavoitteiden asettamisessa olisi huomioitava myös yleinen geopoliittinen tilanne, koska sillä vaikutusta yritysten toimintaan, ja kuinka tapoja saadaan muutettua ja kansalaisia tietoisemmaksi millä yhtymäpinta myös ehdotuksen rahoitukseen (LV). Ehdotus tulee vaatimaan paljon julkista ja yksityistä rahaa ja voimavaroja (EL, IE), ja paikallishallinto tulee olla myös mukana (IE). Rajat ylittävät toimenpiteet tulee huomioida (BL), on mahdoton vaikuttaa EU rajojen ulkopuolelta tuleviin saasteisiin (RO, PT).

Ehdotuksen vaatimukset tulisivat voimaan vuonna 2030 ja tavoitteiden määräaika on sopiva (AT, CY) – mihin on mahdollista päästä, kun joka tasolla ja sektorilla toimitaan (AT), ja jopa tätä kunnianhimoisempia ehdotuksia voitaisiin asettaa (DK). Ehdotus vaikuttaa tasapainoiselta, nollapäästötavoitteiden 2050 kannalta, mutta olisi huomioitava esimerkiksi suurien pistekuormittajien kuten suurten satamien tai teollisuusalueiden erityispiirteet esimerkiksi siirtymäajassa (NL). Ehdotuksen kunnianhimo on tärkeää, mutta tavoitteita tuskin saavutetaan 2030, riittävää joustavuutta on jätettävä (CZ, FR, IT). Toisaalta ehdotuksen määräaikoja pidetään liian kunnianhimoisina, eivätkä ne ole realistisia (PL, HU). Määräaikoja tulee vielä pohtia koko ehdotuksen toimeenpanon kannalta, ottaen huomioon jäsenvaltioiden erilaiset maantieteelliset ja sääolosuhteet (HR, BL, IT, SK). Ehdotuksen toimeenpanoon tulisi jättää riittävän pitkä aika (LV, FR).

Merkittävimmät päästöjä aiheuttavat toimialat, esimerkiksi ajoneuvot ja liikenne päästölähteinä (AT, SI, LU, EL, MT, PT, ES), EURO 7 ja IED, ovat merkittävimpiä toimialoja ja niiden sääntelyllä on merkitystä ilmansaasteiden vähentämiseksi (DK, LU, MT), myös maatalous (IT). Liikenne, teollisuus (NL, IT, ES), ekosuunnittelu ovat tärkeitä toimialoja ilmanlaadun parantamiseksi (NL), liikenteen lisäksi myös ilmastosääntely ja energiamarkkinat ja -sääntely (CZ, CY, EL, IE, PT), jonka muuttumisen vaikutuksia ei voi poissulkea (CZ). Kansallisesti merkittäviä toimenpiteitä ovat kotitalouksien lämmitys (HR, BL, EE) ja yhdenmukaisuus teollisuuslaitosten kanssa ja vanhojen autojen vaihtaminen uudempiin (HR, BL) ja autokannan sähköistyminen (LU, IE, MT). Lämpöpumput ja pienet lämmitysjärjestelmät merkittäviä (SI, IE), mutta ne sosiaalisesti vaikeita (SI). Päästölähteiden tunnistaminen ja konkreettiset toimet kuinka niissä vähennetään päästöjä tehokkaasti toimien (RO). Merkittävimmät toimenpiteet tulee asettaa sopivassa suhteessa vaatimusten kanssa, esimerkiksi vaikka lukuisia tavoitteita on tehty ja ilmanlaatua saatu parannettua, eivät toimenpiteet ole riittäneet edes nykyisen ehdotuksen tavoitteiden saavuttamiseksi (PL). Olisi painotettava enemmän kustannustehokkuutta ja mallinnussovellusten käyttöä (HU), mallinnusta pidetään tarpeellisena, mutta siinä olisi huomioitava yhdenmukaisuus (LT). Mallinnusvaatimuksista voi johtua taloudellista taakkaa (SI). Ilmanlaadun tarkkailu ja hyvin säädetyt lait ovat avainasemassa (IE, BE, FR).

EU:n ja jäsenvaltioiden yhteistyötä tulisi edistää entistä voimakkaammin lisäämällä tätä koskeva kirjaus (joint responsibility clause) ehdotukseen (AT, DE, CZ, SK). Yhteinen vastuu ilmanlaadun parantamisessa tarkoittaa sitä, että sääntely on sopivaa ja tasapainoista sekä kustannustehokasta. Lisäksi toimenpiteiden on oltava sopivia, eri sektoreille soveltuvia ja hyvin suunniteltuja sekä huomioida paikalli-

set olosuhteet (DE). EU:n tulee vaikuttaa, jotta rajat ylittäviä päästöjä voidaan vähentää, ja olisi huomioitava, että jäsenmaat eivät pysty vaikuttamaan ilmasto- ja sääolosuhteisiinsa (CZ). Tulee olla EU:n ja jäsenmaiden yhteisiä ja yhdenmukaisia, sekä alueellisia ja paikallisia toimenpiteitä ja toimeenpanoa (SI, BE, FI, ES), toisaalta olisi huomioitava erilaiset olosuhteet eri alueilla (FR, IT, SK), ja toimenpiteet tulisi jättää jäsenmaille päätettäväksi (FI). Paikallisten viranomaisten on vaikea vähentää päästöjä, paikalliset toimenpiteet eivät auta (RO). Erityisesti otsonin näkökulmasta paikalliset toimet eivät riitä vaan rajat ylittäviä toimia tarvitaan (LU, FR, FI). Otsoniin kiinnitettävä erityistä huomiota erityisesti niissä maissa, missä kesäaikaan otsonin pitoisuudet ylittyvät lähes päivittäin (CY).

Vahingonkorvausartiklaa ja sen käännetyn todistustaakan sääntelyä pidetään tarpeettomana (HU), eikä EU:n sektorisääntelyä pidetä oikeana instrumenttina säännellä vahingonkorvauksista, vaan tulisi jättää jäsenmaille joustavuutta päättää tällaisesta sääntelystä (LT).

Saasteiden mittaaminen useilla eri supermittausasemilla tiheästi ei välttämättä ole tarkoituksenmukaista, vaan olisi huomioitava myös näiden kustannussuhde (LU). Kaksi supermittausasema on liian paljon (CY). Jatkuva tarkkailu niin pitkällä kuin lyhyellä aikavälillä on tarpeellista (CY), korostui erityisesti pitkän aikavälin tarkkailun merkitys (SK), ja sitä varten olisi hyvä olla yhteiset ohjeet (EE). Jos tarkkailupisteitä lisätään, tulee sen olla sosiaalisesti hyväksyttävää (RO).

Ympäristönlaatutavoitteet tulisi huomioida, myös PFAS:n liittyvä sääntely (BE).

KOM katsoi, että jäsenmaiden näkemyksen mukaan tavoitevuosi 2030 on liian kunnianhimoinen, mutta ehdotuksen vaikutusten arvioinnin mukaan kunnianhimoa tarvitaan terveyden ja ympäristön suojaamiseksi, ja ehdotus sisältää mahdollisuuden pidentää tavoitteiden saavuttamisaikaa tietyissä olosuhteissa. Kunnianhimoa ei tulisi vähentää EU:ssa. Ilmanlaadusta aiheutuvat kustannukset ovat merkittäviä, huono ilmanlaatu vaikuttaa terveyteen merkittävästi vuosittain, vaikutuksia on myös rakennuksille ja maatalouden sadoille. Kokonaisrahoitus vuoden 2021 – 2027 välillä on 126 miljoonaa, joka on kolminkertainen määrä aiempaan rahoituskierrokseen verrattuna. KOM toivoo saavansa jäsenmailta tukea, että ehdotuksesta tulisi riittävän kunnianhimoinen, ja että ehdotus saadaan valmiiksi ennen seuraavia Euroopan parlamentin vaaleja.

Puheenjohtajan mukaan ehdotuksella on laaja tuki jäsenmaissa, mutta moni on huolissaan tavoitteiden tiukentumisesta sekä aikataulusta ja tähän tulisi löytyä sopiva tasapaino. Tarkkailua laajennettaisiin, mutta moni jäsenmaa toivoo tähän joustavuutta. EU:n ja jäsenmaiden yhteistyötä toivottiin korostettavan ehdotuksessa. Joillakin mailla on huolia koskien vahingonkorvauksia ja seuraamuksia koskevia säännöksiä, sekä koskien delegoitua säädösvaltaa. Ehdotuksen käsittelyssä on kuitenkin edetty hyvin.

Muut kuin lainsäädäntöasiat

f) Alennettu arvonlisäverokanta kierrätetyille materiaaleille ja kierrätystuotteille – mahdollinen taloudellinen väline kiertotalouden edistämiseksi - *Tšekin valtuuskunnan tiedotusasia*

Tšekin tasavalta esitteli aloitettaan ympäristöneuvostolle. Materiaalien ja resurssien kulutuksen kasvu aiheuttaa negatiivisia ympäristövaikutuksia. Kierrätyksellä ja kiertotalouteen siirtymisellä on mahdollisuudet edistää kestäviä liiketoimintakäytäntöjä. EU:ssa on suuri kierrätys - ja uusioraaka-aineiden kierrätyspotentiaali arvoketjussa. Kiertotalous tarkoittaa käytännössä jätteen synnyn minimointia.

Kiertotalous perustuu ympäristönsuojeluun, neitseellisistä raaka-aineista riippuvuuden vähentämiseen ja taloudellisiin hyötyihin. EU:n kiertotalousohjelma suosittelee muun muassa arvonlisäveron (VAT) käyttöönottoa kiertotaloustoimien edistämiseksi, ja nollapäästösuunnitelma kannustaa myös rahoitusmekanismien käyttöönottoon. Myös jätepuitedirektiivi mainitsee taloudelliset keinot.

Tšekin tasavalta pitää alempaa arvonlisäverokantaa sopivana taloudellisena välineenä, jolla kannustettaisiin hyödyntämään kierrätysmateriaaleja nykyistä enemmän. Alennetun arvonlisäverokannan käyttöönotto tuotteille joissa on kierrätettyjä kannustaisi kierrätykseen ja uusioraaka-aineiden käyttöön sekä lisäisi kierrätystuotteiden kysyntä.

Ongelmana on, että alennettua arvonlisäverokantaa voidaan soveltaa vain direktiivin 2006/112/EY liitteessä III lueteltuihin tavaroihin ja palveluihin, johon eivät tällä hetkellä sisälly tuotteet, joissa on kierrätettyjä osia (recycled content).

Tšekin esittää, että tietyt kierrätyspitoisuudeltaan valmiit tuotteet alennettuun arvonlisäverokantaan, esimerkiksi muovituotteet, rakennusmateriaalit, tekstiilit tai muut tuotteet, jotka voisivat hyötyä alennetusta arvonlisäverokannasta. Päätökset asiassa tehdään ECOFIN-neuvostossa ja talousministereiden keskuudessa, päätökseen tarvitaan EU:ssa yksimielisyys, joten voisiko asia ottaa esille ECOFIN-neuvostossa.

Keskustelussa jäsenmaat tukivat Tšekin tasavallan ehdotusta, sillä se edistää kiertotaloutta (SI, CY, AT, BL, BE). Kierrätysmateriaalien kilpailukyky voisi parantua alennetusta arvonlisäverosta (SI). Olisi kuitenkin arvioitava hyötysuhde eri tuotteiden välillä, olisiko yksittäinen hyötysuhde vai erilainen eri tuotteille (CY). Olisi selvennettävä kuluttajille, kuinka paljon kierrätettyä ainesta on missäkin tuotteessa (CY) Hallitusten välinen ALV:n alentaminen tukee EU:n asemaa (SI) ja on hyvä taloudellinen välinen (CY). On tehtävä yhteistyötä talousministereiden kanssa, koska kyse on taloudellisesta välineestä ja ALV-direktiivin uudistamismahdollisuudet (SI). Itävallassa esimerkiksi pyörän korjaamisella on alempi ALV, ja panttijärjestelmiä on käytössä eri tuotteissa (AT).

Komission mukaan aloite edistäisi myös aiheuttaja maksaa –periaatteen toteutumista. Kuitenkin viime vuonna talousministerit päättivät, ettei kierrätystuotteille voida asettaa alempaa arvonlisäverokantaa. Mutta jäsenmailla tästä eri näkemyksiä. Komissiossa on meneillään aiheuttaja maksaa –periaatteen arviointi ja sen julkinen kuuleminen. Tätä palautetta arvioidaan asiantuntijaryhmässä, joka auttaa komissiota hahmottelemaan jatkoaskeleita.

g) Rooman ehdokkuus vuoden 2030 maailmannäyttelyn järjestäjäksi - *Italian valtuuskunnan tiedotusasia*

Italia esitteli Rooman hakemuksen EXPO 2030 isäntämaaksi. Rooman ehdokkuuden teemana on ”Ihmiset ja alueet: uudistuminen, osallisuus ja innovaatiot", joka liittyy vahvasti vihreää ja digitaalista siirtymää koskeviin pyrkimyksiin.

Ehdokkuus keskittyy siihen, mitä EU on tähän mennessä saavuttanut sitoutuessaan Green Dealin ilmastoneutraaliustavoitteeseen vuoteen 2050 ja YK:n Agenda 2030:n.

EXPO-alueella aurinkoenergiaa käytettäisiin laajasti, ja tämä energiainfrastruktuuri muodostaisi Italian ensimmäisen nettonolla- yhteisön, joka kykenee vastaamaan omiin energiantarpeisiinsa. Paviljongit rakennetaan kiertotalousperiaatteella, jotta huomioidaan tapahtuman kokonaiskestävyys, ja paviljongit ovat energiaomavaraisia.

Rooman ehdokkuus olisi ainoa EU:n ehdokkuus vuoteen 2030: Rooman EXPO 2030 – maailmannäyttelyn isännäksi. Euroopan unioni on ottanut johtavan roolin maailmanlaajuisesti vihreässä siirtymässä, ja Italia korostaa, että EXPO on tärkeää palauttaa Eurooppaan, ja tukea Ukrainan jälleenrakennusta. Jos Rooma valitaan, Italia on valmis tarjoamaan Ukrainalle ja Odessan kaupungille keskeistä roolia maailmannäyttelyssä.

h) Yhteenvedot tärkeimmistä viimeaikaisista kansainvälisistä kokouksista *Puheenjohtajavaltion ja komission tiedotusasia*

i) Baselin (COP 16), Rotterdamin (COP 11) ja Tukholman (COP 11) yleissopimusten osapuolten kolmoiskonferenssi (Geneve, 1.–12. toukokuuta 2023)

Puheenjohtajan mukaan kaikissa kokouksissa teemana on ollut toimenpiteiden parantaminen sekä kemikaalien ja jätteiden järkevä hallinto. Yhteistyötä edellytetään sopimuksissa ja niiden toimenpiteissä. Paljon edistystä on savutettu, uusi toimeenpanon mekanismi, ohjeistusta muovijätteelle ja eri vaarallisille aineille, joihin liittyen tehtiin lukuisia päätöksiä. Ihmisten terveyden ja ympäristön suojelemista edistetään tehdyillä päätöksillä.

Komissio mainitsi Baselin sopimuksen kokouksessa luodut tekniset ohjeistukset hyvästä hallinnosta ja muovijätteestä. Tukholman sopimukseen liittyen toi esiin toimeenpanomekanismin 19 vuotta sopimuksen voimaantulon jälkeen. Rotterdamin sopimuksen alla yli 2/3 jäsenmaista on valmiudessa määrittämään haitalliset aineet liitteeseen.

ii) Muovin aiheuttamaa saastumista, myös meriympäristössä tapahtuvaa saastumista, koskevan kansainvälisen oikeudellisesti sitovan välineen kehittämiseksi perustetun hallitustenvälisen neuvottelukomitean toinen istunto (INC-2) (Pariisi, 29. toukokuuta – 2. kesäkuuta 2023)

Puheenjohtaja kertoi, että neuvottelut jatkuvat kansainvälisen sitovan sopimuksen solmimiseksi. Mukana on 169 maata ja EU, sekä yli 300 tarkkailijaorganisaatiota. Kokous oli järjestyksessään toinen kokous viidestä, ja neuvottelut päätökseen 2024 vuoden lopussa. Jäi avoimeksi, saadaanko annettua mandaatti johtaa tulevaa ohjauskeinoa. Jäsenmaiden välillä on raja-aitoja, joten EU:n ja sen jäsenmaiden yhteistyö on hyvin tärkeää ohjauskeinon luomisessa.

Komissio näki, että neuvotteluissa ja mandaatissa on edistytty. Viro toi esiin, että muovisopimus on hyvin merkittävä askel Pariisin sopimuksen jälkeen koskien muovien saattamista markkinoille. Haitallisten kemikaalien sääntely, muovijäte jota ympäristössä ja sen puhdistaminen, ovat tärkeitä teemoja sopimuksessa.

iii) YK:n vuoden 2023 vesikonferenssi (New York, 22.–24. maaliskuuta 2023) (järjestäjinä Tadžikistanin tasavalta ja Alankomaiden kuningaskunta)

Puheenjohtajan mukaan konferenssissa vahvistettiin EU:n johtavaa roolia ja kansainvälistä edistystä kestävän kehityksen 6. artiklan, oikeus puhtaaseen veteen ja puhtaanapitoon, kannalta. Yli 800 vapaaehtoista sitoumusta pöydättiin. Maailmanlaajuinen vesikriisi ja globaalit vesiasiat tulisi olla jatkossakin korkalla agendalla.

Komissio kertoi, että konferenssissa oli rakentava henki, ja vesiasioiden edistämistä kannatettiin. Sitoumukset ovat hieno asia, laaja yhteisymmärrys ja yhteinen vesien käytön hallinta. Oikeus puhtaaseen juomaveteen, puhtaanapitoon sekä rajat ylittävään yhteistyöhön vesiasioissa. Portugalin mukaan vesiasioiden arvo on korkealla, eikä voida odottaa jälleen 15 vuotta että vesiasiat ovat seuraavan kerran YK:n agendalla. On otettava johtajuus tässä teemassa ja toimia aktiivisesti.

i) EU:n jätelainsäädännön mukainen varhaisvaroituskertomus - Komission tiedotusasia

KOM mukaan yhdyskunta- ja pakkausjätteen käsittelyä koskevat EU:n tavoitteet on asetettu sen varmistamiseksi, että kaikissa jäsenvaltioissa pyritään painottamaan jätehierarkiassa etusijalla olevia toimenpiteitä.

Jätehuollon tasoa parantamalla nopeutetaan siirtymistä kiertotalouteen ja edistetään kiertotalouden toimintasuunnitelman tavoitteita, joilla pyritään kaksinkertaistamaan EU:n kiertomateriaalien käyttöaste, vähentämään syntyvän jätteen kokonaismäärää merkittävästi ja puolittamaan jäännösyhdyskuntajätteen määrä vuoteen 2030 mennessä.

Komission mukaan 9 maata saavuttaa, mutta 18 jäsenmaata ei saavuta tavoitteita. Pakkauksissa 10:llä maalla riski, ettei saavuta tavoitteita ja muovipakkaukset näistä vaikein kierrätettävä ja jätevirta. Myöskään tilanne yhdyskuntajätteen osalta ei ole helppo, mutta paljon toimenpiteitä on olemassa, jotta tavoitteisiin päästään. Kertomuksessa on useita suosituksia erilliskeräyksen edistämiseksi, tiedottaminen, biojätteen kerääminen, uudelleenkäytön edistäminen. Jätehuolto on avainasemassa innovaatioiden kehittämisessä kiertävämmiksi, resurssiviisaammiksi ja huomioiden ilmastokunnianhimon. Jäsenmaat eivät ole tässä työssä yksin, vaan komissio on tukena ja rahoitusta on olemassa. Komission keinoina ovat muun muassa pakkaus- ja pakkausjäteasetuksen, jätteensiirtoasetuksen sekä tekstiili- ja ruokajätteen näkökulmasta jätepuitedirektiivin uudistamiset, missä tavoitteita ja vihreää siirtymää voidaan edistää.

Komission raportti toivotettiin tervetulleeksi sekä komission apu siihen, että tavoitteet saavutetaan (IT, SK). Tietopohja on vuodelta 2020, joka ei ehkä ota huomioon kaikkea tapahtunutta kehitystä. Yleisen järjestelmän kehittäminen, esimerkiksi pakkausjätteen kierrättämisessä tulee saavuttaa tavoitteet ja huolehtia sosio-ekonomisista kustannuksista. Kansalliset kestävyyssuunnitelmat vuoteen 2026, toimenpiteet ja investoinnit ovat tarpeen (IT). Jäsenmaiden hyviä kansallisia järjestelmiä ja toimenpiteitä tulisi voida jakaa jäsenmaiden kesken (SK).

Suomen edustajat
Pysyvän edustajan sijainen Tuuli-Maaria Aalto EUE, virkamiesdelegaatio asiakohdittain