Ympäristöneuvosto 17.12.2024 kokousraportti

Kokous

Ympäristöneuvosto 17.12.2024

Ympäristöneuvosto järjestettiin 17.12.2024 Brysselissä. Suomea edusti valtiosihteeri Mika Nykänen.

Ympäristöneuvostossa saavutettiin yleisnäkemys muovipellettiasetuksesta. Keskustelussa kaikki jäsenvaltiot ilmaisivat tukensa yleisnäkemykselle. Jäsenvaltiot korostivat ehdotuksen olevan tärkeä muovisaasteongelman ratkaisemiseksi ja mikromuovien vähentämiseksi ekosysteemeissä sekä luonnon ja ihmisten terveyden suojelemiseksi. Meriliikenteen sisällyttämistä asetuksen soveltamisalaan vastustaneet jäsenvaltiot antoivat kokouksessatukensa yleisnäkemykselle kompromissin saavuttamiseksi, vaikka huolet meriliikenteen sisällyttämisestä ovat edelleen vahvasti läsnä. Jäsenvaltiot hyväksyivät puheenjohtajan ehdotuksen 36 kuukauden siirtymäajasta meriliikennettä koskevien sääntöjen soveltamiseen. Kolmikantaneuvottelut on määrä aloittaa keväällä Puolan puheenjohtajakaudella.

Ministerit keskustelivat myös ajoneuvojen kiertotalousasetuksesta puheenjohtajamaan esittämien melko yksityiskohtaisten kysymysten pohjalta. Keskustelussa asetuksen soveltamisalan laajennus sai laajaa kannatusta, mutta kierrätystavoitteiden osalta keskustelu oli jakautunutta; moni tuki, mutta moni halusi myös lisää keskustelua aiheesta. Rajat ylittävästä tuottajavastuusta tehtäville ratkaisuille oli myös laaja tuki. Puola pyrkii saamaan asiasta neuvoston yleisnäkemyksen kaudellaan.

Ympäristöneuvostossa keskusteltiin vuotta 2040 koskevasta ilmastotavoit-teesta. Jäsenvaltioiden joukko, jotka ilmaisivat tukeaan 90 % päästövähennystavoitteelle, on laajentunut (DE, SE, SI, DK, LU, AT, FI, NL, ES, EE). Monet korostivat myös EU:n maailmanlaajuisen johtajuuden merkitystä ilmastotoimissa sekä 2040 tavoitteen yhteyttä kansallisesti määritettyyn panokseen YK:n ilmastosopimukselle. Suurin osa jäsenvaltioista piti tärkeänä toimeenpanna Fit for 55 –sääntelykokonaisuus. Lisäksi sääntelyn yksinkertaistamista ja hallinnollisten vaikutusten vähentämistä korostettiin. Oikeudenmukaista siirtymää sekä tukea haavoittuvassa asemassa oleville ihmisryhmille pidettiin laajasti tärkeänä. Samassa yhteydessä keskusteltiin myös autojen hiilidioksidipäästöjä koskevasta sääntelystä.

Lainsäädäntökäsittelyt

1. Asetus muovipellettihävikin estämisestä mikromuovisaasteen vähentämiseksi – *Yleisnäkemys*

Puheenjohtaja esitteli asetusehdotuksen yleisnäkemykseksi. PJ totesi kompromissitekstin olevan tasapainoinen, pyrkivän minimoimaan hallinnollisen taakan ja luovan tasapuoliset toimintaedellytykset eri

toimijoille. Kompromissitekstin mukaan meriliikenne sisältyy nyt ehdotuksen soveltamisalaan ja sitä koskien ehdotetaan 36 kk siirtymäaikaa säännösten soveltamiseksi. Kompromissiehdotus huomioi niin kilpailukyvyn kuin ympäristön ja tavoitteena on vähentää muovipellettisaastetta koko niiden elinkierron aikana. Ehdotus parantaa muovipellettien käsittelyä Euroopassa.

Ympäristökomissaari Jessika Roswall kiitti kovasta työstä kompromissitekstin saavuttamiseksi. Tekstissä on löydetty tasapaino, joka on enemmän kuin perusteltu, sillä kansalaisyhteiskunta odottaa toimia muovisaasteen kitkemiseksi ja muovipellettionnettomuuksien välttämiseksi. Vuonna 2019 Espanjassa ja Portugalissa tapahtuneessa onnettomuudessa arviolta 52 000-184 000 tonnia muovipellettejä katosi Euroopan ekosysteemeihin. Muovipellettien siivoaminen on kallista, ja muovipellettihävikin estäminen luo positiivisia vaikutuksia luonnon hyvinvoinnin lisäksi mm. elinkeinoelämälle, turismille ja kalastukselle. Muovisektorilla se vähentää jätettä ja johtaa modernimpiin teknologioihin. Jatkokäsittelyssä tulee kunnioittaa suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteita, huolehtia riittävistä joustoista jäsenvaltioille sekä vähentää pienille ja keskisuurille yrityksille koituvaa hallinnollista taakkaa. KOM pidättää näkemyksensä kolmikantaneuvotteluiden aloitukseen asti. Tänään käsittelyssä oleva teksti vastaa monilta osin komission alkuperäistä ehdotusta. Huomioiden tulevat kolmikantaneuvottelut, neuvotteluratkaisu ei saa vaarantaa eurooppalaisen meriteollisuuden kilpailukykyä. KOM näkee myös, että kompromissiehdotukseen sisällytetty sääntely valtuutetusta edustajasta on ajatuksena hyvä ja kaikilla tulisi olla samat toimintaedellytykset, mutta käytännössä se ei tule toimimaan. Se lisää myös hallinnollista taakkaa viranomaisille. Kolmannen osapuolen sertifiointi ja 1000 tonnin raja-arvo voi lisätä riskiä hallinnollisen taakan lisääntymisestä erityisesti pienemmille toimijoille, kun sitä pitäisi vähentää. Tekstiin sisältyy kuitenkin helpotuksia ja KOM on valmis keskustelemaan näistä kolmikantaneuvotteluissa. Asetusehdotuksen avulla pystytään vähentämään muovipellettihävikkiä, harmonisoidusti toimiessa kaikki hyötyvät yhteisistä säännöistä. KOM on vakuuttunut siitä, että tänään päästään yhteisymmärrykseen yleisnäkemyksestä ja neuvottelut parlamentin kanssa pystytään aloittamaan alkuvuodesta.

Kaikki jäsenvaltiot ilmaisivat tukensa puheenjohtajan kompromissiehdotukselle. Vaikka joillain mailla oli edelleen huolia, nähtiin asetusehdotus yleisesti ottaen hyvin tärkeänä ja kaikki olivat valmiita tukemaan yleisnäkemystä. CY, EL ja MT antoivat yhteisen lausuman, DE, LV ja EE omansa.

Jäsenvaltioiden puheenvuoroissa todettiin ehdotuksen olevan tärkeä muovisaasteen vähentämiseksi ja pitkällä aikavälillä luonnon suojelemiseksi ja sen estämiseksi, että mikromuovi päätyy ekosysteemeihin ja ihmisten elimistöön (FR, DE, CZ, IE, BE, AT, LV, SI, EL, RO, PT, NL, EL, BG, MT). Kompromissiehdotuksen todettiin olevan tasapainoinen (FR, ES, CZ, LV, RO), tärkeä askel oikeaan suuntaan (DE), säännösten tehokkaita muovisaasteen vähentämiseksi (CY), vankka lähtökohta tuleville neuvotteluille (BE) ja luovan tasapuoliset toimintamahdollisuudet (FR). Ehdotus on tärkeässä osassa 30 % vähennystavoitteen saavuttamisessa (SE). On tärkeää, että muovipellettisaasteen vähentämisessä edetään myös meriliikenteen saralla (ES, CZ, LU). EU:n tulee näyttää toimillaan esimerkkiä muille luoden näin tärkeän signaalin myös kv-tasolla ja näin edistää sitovien velvoitteiden omaksumista globaalisti (ES, DK, SE, LU, FI). Saastuttaja maksaa –periaate on erittäin tervetullut (SI). Teksti ei lisää nyt hallinnollista taakkaa (LU), toisaalta se herättää edelleen huolta (DE, CY, EL). Kansainvälisestä muovisopimuksesta neuvotellaan tällä hetkellä ja siksikin edistys tärkeää (FR, DE, FI). PL uskoo lopputuloksen huomioivan hyvin jäsenvaltioiden näkemykset ja huolet ja sen pohjalta on hyvä edetä kolmikantaneuvotteluihin.

Meriliikenne

On hyvä, että meriliikenne on sisällytetty mukaan soveltamisalaan (ES, CZ, LU, PT, LI), säännökset ovat sopusoinnussa IMO:n vaatimusten kanssa (BE, NL). Sääntöjen olemassaolo myös kansainvälisellä tasolla on tärkeää, EU:n omaksumat säännöt voivat edistää tätä kehitystä (SE, IE). On tärkeää mahdollistaa tasavertaiset toimintaedellytykset kansainväliselle kilpailulle (CZ, SE, BE, HR). Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) muovipellettejä koskevan ei-sitovan kiertokirjeen vaatimusten sisällyttäminen tekstiin on hyvä kompromissi (SK, DK). IMO:lla on keskeinen rooli meriliikennettä koskien ja sen tulisi työskennellä päättäväisesti muovisaasteen vähentämisvelvoitteiden asettamiseksi (FI). Meriliikennettä koskevien säännösten 36 kk siirtymäaika todettiin voitavan hyväksyä kompromissin hengessä (SK, ES, LU, HR, PT, BG, IT) toisaalta säännökset olisi nähty mieluummin tulevan voimaan

aikaisemmin (CZ, SE). Muovipellettisaaste kulkeutuu ekosysteemeissä helposti ja sillä on paljon epäsuoria vaikutuksia, siksi on tärkeää, että meriliikenne kuuluu soveltamisalaan (CZ).

Meriliikenneasioihin vaikuttaminen olisi tehokkainta IMO:n kautta globaalilla tasolla (LV, EL, HR, CY, BG, MT), mutta samalla EU:n roolia tuetaan (SI). Neuvotteluprosessin aikana meriliikenteen sisällyttämiseen asetusehdotuksen soveltamisalaan kriittisesti suhtautuneet jäsenvaltiot toistivat huolensa, mutta kompromissin hengessä olivat valmiita tukemaan yleisnäkemystä (CY, EL, MT, BG, LV), tämä on kuitenkin merkittävä myönnytys (BG). LV ilmaisi huolensa siitä, ettei vaikutustenarviointia meriliikenteestä ei ole tehty (BG, MT), lisäksi käytännön toimeenpano voi olla monimutkaista. Laivateollisuutta ei ole riittävästi konsultoitu eikä toissijaisuus- tai suhteellisuusperiaatetta meriliikenteen lisäyksessä soveltamisalaan riittävästi noudatettu (CY, MT). Olisi tärkeää, että merenkulkua varten löytyisi sovelias ratkaisu kolmikantaneuvotteluissa (DE).

EU:n ja EU:n ulkopuoliset liikenteenharjoittajat ja valtuutetut edustajat, pienet ja keskisuuret yritykset

Säännökset valtuutetusta edustajasta huolettavat, mutta uudelleentarkastelulausekkeen avulla voidaan tarkastella myöhemmin järjestelmän toimivuutta (SK), uudelleentarkastelulauseke koettiin tärkeäksi (NL, LI). SI ilmaisi olevansa tyytyväinen valtuutettuja edustajia koskeviin säännöksiin. EU- ja EU:n ulkopuolisilla liikenteenharjoittajilla on oltava samat vaatimukset (MT, LT). Kolmikantaneuvotteluissa olisi tärkeää huomioida EU:n ja EU:n ulkopuolisten liikenteenharjoittajien vaatimustenmukaisuuden seuranta (DK).

IT on tyytyväinen sertifiointisäännöksiin koskien pieniä ja keskisuuria yrityksiä. DE taas on kriittinen näistä säännöksistä, erityisesti velvoitteista liittyen dokumentointiin ja raportointiin, ne tuovat lisää hallinnollista taakkaa yrityksille ja viranomaisille ja toivoo kolmikantaneuvotteluissa näihin selkeää parannusta. Hallinnollista taakkaa olisi hyvä välttää (DE, EE, LT). NL toivoi alempaa kynnysarvoa, mutta uudelleentarkastelulauseke onneksi mahdollistaa tilanteen tarkastelun myöhemmin.

Muut huomiot

DE mukaan tekstissä on vielä tilaa parannuksille, tarvitaan käytännöllisiä ratkaisuja, esim. rahtidokumentaatioon stand alone -ratkaisuja muovipellettien kuljetuksessa. Myös muista lähteistä peräisin oleva muovisaaste on jatkossa huomioitava, kuten ehdotuksessa todetaan (FI, EE), esimerkiksi tekstiileistä peräisin oleva (DK). Ehdotuksesta koituva hallinnollinen taakka huolettaa (CY, EL), sitä tulee yrittää vähentää kolmikantaneuvotteluissa (FR, DE, EE, DK) ja tässä voitaisiin hyödyntää muissa yhteyksissä tehtävää raportointia (DK). Tulevissa neuvotteluissa tulee selkeyttää, mitä tapahtuu mahdollisissa muovipellettionnettomuustilanteissa (ES, PT). Yhteisiä eurooppalaisen tason rekistereitä tulee myös jatkotarkastella (FR). Muovipellettien määritelmää tulisi vielä parantaa (PT). Tieliikennekuljetuksiin toivotaan käytännönläheisiä ratkaisuja, esim. uudelleentarkastelulauseke on erittäin tervetullut ja mahdollistaa riittävien toimien tekemisen huomioiden 30 % tavoite (SE). On tärkeää toimeenpanna lupajärjestelmä toimijoille (BE). Sertifiointivaatimuksia tulisi kolmikantaneuvotteluissa selventää (SI). Århusin sopimukseen viittaminen resitaaleissa nähdään riittävänä eikä tarvetta erilliselle säännökselle asetuksessa ole (LU, SI). Ilmaistiin tyytyväisyyttä siihen, että jäsenvaltioissa jo olemassa olevia lupajärjestelmiä voidaan jatkossakin käyttää (LU, AT). Kolmikantaneuvotteluissa tulisi liikenteenharjoittajia koskien edistää digitaalisia ratkaisumalleja (EE).

KOM kiitti tehdystä työstä ja laajasta yksimielisyydestä. KOM odottaa tulevaa työskentelyä ja viimeisten avoinna olevien kysymysten tarkastelua.

Puheenjohtaja totesi, että ympäristöneuvosto hyväksyi yleisnäkemyksen ehdotuksesta, jolla vähennetään muovipellettipäästöjä ja mikromuovisaastetta. Puheenjohtaja kiitti jäsenvaltioita rakentavasta keskustelusta ja joustoista kompromissin saavuttamiseksi.

2. Asetus ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU) 2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/64/EY kumoamisesta – *Periaatekeskustelu*

Asetuksessa säädettäisiin vaatimuksista ajoneuvojen kiertotalouden mukaiselle suunnittelulle ja valmistamiselle sekä ajoneuvojen valmistajien velvollisuuksista. Asetuksessa säädettäisiin myös laajennetusta tuottajavastuusta, romuajoneuvojen jätehuollosta, käytettyjen ajoneuvojen viennistä EU:n ulkopuolelle sekä käytetyn ajoneuvon ja romuajoneuvon erottamisesta toisistaan.

PJ esitteli lyhyesti asetuksen nykytilan ja keskustelun tavoitteet. Asiakohdassa toivottiin saatavan erityisesti jäsenvaltioiden näkemyksiä neljästä kysymyksestä:

1. Kannattavatko jäsenvaltiot soveltamisalan laajentamista valikoitujen velvoitteiden osalta toisaalta raskaisiin ja toisaalta kevyisiin 2–4 –pyöräisiin ajoneuvoihin?
2. Kannattavatko jäsenvaltiot esitettyä kierrätetyn muovin vähimmäismäärätavoitetta ja suljetun kierron alatavoitetta, jos tuotantoromu sisällytetään mukaan laskentaan?
3. Ollaanko valmiita asettamaan tavoitteita kierrätetyn teräksen osuudelle, vai pitäisikö esimerkiksi odottaa toteutettavuustutkimusten tuloksia?
4. Onko asetuksen liitteenä oleva kierrätettävien komponenttien luettelo tarkoituksenmukainen vai tulisiko sitä muokata?

KOM (Jessika Roswall) muistutti, että käsillä oleva asetus on olennainen kiertotalouden edistämisessä (LU, FI). Se liittyy myös Ursula von der Leyenin lanseeraamaan autoteollisuuden strategiseen dialogiin (mainitsi myös RO, DE) ja tukee kaikkia komission lanseeraaman kilpailukykykompassin osa-alueita (NL).

Kysymysten osalta KOM kannattaa soveltamisalan laajennusta vähitellen. Se pitää kierrätetyn muovin käyttöosuusvelvoitetta hankalana mutta käytännön pakkona. KOM epäili, ettei kierrätys lähde kasvuun, jos kierrätystavoitteeseen hyväksytään myös tuotantoketjun jäte, ei pelkästään kuluttajalta kerätty muovi. Teräksen kierrätystavoitteita KOM pitää ennenaikaisina, mutta on kiinnostunut kaikesta lisätiedosta, mitä asiasta saadaan. Kierrätyskomponenttien osalta KOM painotti markkinoiden kehittämistä. SI tuki KOM yleisellä tasolla.

Seuraavassa kootusti jäsenmaiden näkemyksiä kysymys kysymykseltä:

1) Kannattavatko jäsenvaltiot soveltamisalan laajentamista valikoitujen velvoitteiden osalta toisaalta raskaisiin ja toisaalta kevyisiin 2–4 –pyöräisiin ajoneuvoihin?

Tätä tuetaan, koska se on linjassa odotusten kanssa (BE, NL, HR, AT, CY, LV, EL, FI, CZ, IT, FR, IE, ES, MT). Jotkut maat kuitenkin korostivat harkintaa ja maltillisuutta etenemisessä (PT, SI, LT), EE 36 kuukauden siirtymäaikaa, FI suunnitellun kiertotaloussuunnitelman hallinnollista taakkaa ja tarvetta jatkaa keskustelua eri purkuvelvoitteiden kohdentamisesta eri ajoneuvoluokkiin (myös SK, IE).

RO sanoi hyväksyvänsä laajennuksen, vaikka pitäytyisikin mieluummin komission alkuperäisessä esityksessä. DE toivoi jatkokeskustelua monessa vaiheessa rakennettavista ja hyväksyttävistä erikoisajoneuvoista, CZ toivoi näiden (ja IT pienten sarjojen) jättämistä ulkopuolelle, SK huolissaan kilpailukyvystä. BG vastusti laajennusta.

2) Kannattaako jäsenvaltio esitettyä kierrätetyn muovin vähimmäismäärätavoitetta ja suljetun kierron alatavoitetta, jos tuotantoromu sisällytetään mukaan laskentaan?

Kierrätetyn muovin vähimmäismäärätavoitteen tulisi valmistettavissa ajoneuvoissa olla ainakin 25 % (NL, DK, HR, CY, LU, FI, MT (EE: 2030 mennessä)). Komission tutkimuspalvelu JRC:hän esitti vähintään 25 % tavoitetta mahdolliseksi (BE, PT).

Muutamat maat olivat valmiita asettamaan kunnianhimoisempia tavoitteita kuin 25 % (SE). NL, LT eivät hyväksy tuotantovaiheen jätteen laskemista mukaan velvoitteeseen. FI, CZ, SK, ES, MT taas kannattavat tätä ja toisaalta vastustavat suljettua jätekiertoa (myös CZ, IE) romutetuista ajoneuvoista tehtaalle. DK, AT, DE korostivat asian yhtymäkohtia kriittisten materiaalien saantiin. SI sanoi olevansa taipuvainen KOM esittämään suuntaan. LV korosti tarkkaa arviointia, realismia ja käytännöllisyyttä. EL peräänkuulutti toteutettavuuden selvittämistä, mutta oli varovaisen myönteinen.

RO ilmoitti olevansa valmis hyväksymään tavoitteen, mutta toivoi asteittaista toimeenpanoa. HR, SE, IE joustavia, ml. suljettu jätekierto. AT oli kriittisen myönteinen ja korosti elinkaaritarkastelun merkitystä, FR seurantaa ylipäätään. DE (myös CZ, SK, BG) piti 25 % tavoitetta liian kunnianhimoisena ja toivoi 15 % kuuden vuoden siirtymäajalla, ja tästä 25 % voisi olla ELV-peräistä jätettä (myös EE). ES ehdotti markkinoiden epävarmuuden vuoksi 20 % tavoitetta ja uudelleenarviointia 2-3 vuoden päästä.

FI nosti keskusteluun talteen otetusta hiilestä valmistetun muovin ja muiden uusien teknologioiden edistämisen.

3) Ollaanko valmiita asettamaan tavoitteita kierrätetyn teräksen osuudelle, vai pitäisikö esimerkiksi odottaa toteutettavuustutkimusten tuloksia?

Voidaan asettaa tavoitteita, kunhan laskentamenetelmät ym. ovat kunnossa (BE, DK, IE, LT). NL esitti tavoitteeksi 10-15 % ilman toteutettavuusselvitystä. SE uskoi korkean kunnianhimon olevan mahdollinen, mutta peräänkuulutti toteutettavuuden (*feasibility*) selvittämistä.

Osa maista ei ollut valmis tässä vaiheessa asettamaan tavoitteita, vaan toivoi ensin tutkimusta asian toteutettavuudesta (RO, HR, DE, CY, LV, FI, IT, SK, BG, LT, ES, EE, MT) ja osin myös asian edistämistä markkinoiden kautta (SI, EL, CZ).

4) Onko asetuksen liitteenä oleva kierrätettävien komponenttien luettelo tarkoituksenmukainen vai tulisiko sitä muokata?

Nykyistä luetteloa kannatti LV, EL, SK, FR, BG, ES, LT, EE. Luettelo on nyt tasapainoinen, mutta lisäyksiä tai vähennyksiä ei tulisi tehdä liikaa (NL) ja KOM täydennykset ovat tärkeitä (BE). Jotkut maat korostivat asian markkinalähtöisyyttä eli että markkinoiden on oltava olemassa, jos tällaisia vaatimuksia asetetaan (RO, HR, FI, CZ, MT). DE ei halunnut hallinnollista taakkaa tai sopimusrakenteita valmistajien ja osamyyjien tai yksityisten ihmisten osalle ja toivoi tuotepassiin yksinkertaistusta ja halusi jatkokeskustelua liitteestä 7. CY, MT toivoi mahdollisuutta listan harkinnanvaraiseen muokkaamiseen (muutoksia toivoivat myös CZ, SK, IE, LT).

Muita esiin nostettuja asioita

PT, AT, LU sanoivat erikseen tukevansa keskustelussa ollutta kaksoisoikeusperustaa. RO korosti puheenvuorossaan artiklaa 22 ja taloudellisten vastuiden siirtymistä, kun ajoneuvoja viedään pysyvästi toiseen maahan. NL nosti esiin aloitettaan kestävien biopohjaisten muovien tavoitteesta.

DK, HR, LU korostivat toimeenpanotaakan keventämistä laajennettua tuottajavastuujärjestelmää tarkastelemalla. AT muistutti nostavansa asiaa esille erillisessä asiakohdassa muissa esille tulevissa asioissa. FI nosti esille hallinnollisen taakan ajoneuvojen omistajanvaihdoksissa ja romuajoneuvon määrittelyn sekä tuottajavastuukysymykset. SE piti tärkeänä, että kulttuurisesti erityiset autot rajataan pois soveltamisalasta. IT muistutti kestävyyden ja oikeudenmukaisen siirtymän tasapainosta kiertotaloudessa.

PL totesi kuunnelleensa hyvin tarkasti ja totesi tukevansa tavoitteita. Heidän asiantuntijansa tulevat työskentelemään saavuttaakseen jatkoneuvotteluissa parhaan mahdollisen lopputuloksen.

Komissaari Roswall totesi loppupuheenvuorossaan, että kierrätettävyys ja kierto on avainasia. Soveltamisalan laajentaminen asteittain on komissiolle hyväksyttävissä. Kierrätysmuoveista komissaari totesi, että autonvalmistajat työskentelevät jo sen eteen. Tavoite on realistinen: vuodesta 2030 alkaen 60 kiloa auton 240 muovikilosta olisi kierrätettyä, ja tästä 15 romutetuista autoista peräisin. Teräksen osalta oli ilmeistä, että jäsenvaltiot haluavat tietopohjan kuntoon ennen tavoitteiden asettamista. Roswall sanoi uskovansa, että ajoneuvojen kiertotalousasetus auttaa tuomaan autoteollisuuden kiertotalouden äärelle, ja komissio on valmis tukemaan tätä.

PJ totesi soveltamisalan laajennuksen saaneen laajaa kannatusta, mutta keskustelun olleen jakautunutta kierrätystavoitteiden osalta; moni tuki, mutta moni halusi myös lisää keskustelua aiheesta. Rajat ylittävästä tuottajavastuusta tehtäville ratkaisuille oli myös laaja tuki.

Muut kuin lainsäädäntöasiat

3. Tiedonanto Euroopan vuoden 2040 ilmastotavoitteesta – *Keskustelu*

Tarve välttää autonvalmistajien tilanteen heikentymistä seuraamuksilla säilyttäen samalla henkilö - ja pakettiautojen CO2-standardeja koskevan sääntelyn tavoitteet ja kunnianhimo – *Ranskan valtuuskunnan tiedotusasia*

Puheenjohtaja viittasi helmikuussa 2024 annettuun komission tiedonantoon vuoden 2040 ilmastotavoitteesta, josta on keskusteltu useasti ministeritasolla. Puheenjohtaja katsoo 2040 tavoitteen ja ilmastolain, vuoden 2030 jälkeisen lainsäädännön sekä energiaan liittyvät sääntelyraamit tärkeäksi niin kansalaisille kuin yrityksille. Myös tuleva YK:n ilmastosopimukseen liittyvä kansallisesti määritetty panos (nationally determined contribution, NDC) liittyy tähän keskusteluun. Puheenjohtajan mukaan keskustelussa on tärkeää keskittyä mahdollistaviin olosuhteisiin ja keskeisiin haasteisiin, jotka liittyvät vuoden 2030 lainsäädännön täytäntöönpanoon, kilpailukykyyn ja oikeudenmukaisen siirtymän varmistamiseen. Puheenjohtaja myös tiedotti, että Ranskan valtuuskunnan tiedotusasia koskien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä käsitellään samassa yhteydessä.

Ilmastokomissaari Woepke Hoekstra viittasi 2040 –tiedonannon antamiseen helmikuussa ja korosti, että seuraava vaihe on eurooppalaisen ilmastolain muutosehdotuksen antaminen siten, että siihen sisällytetään suositeltu tavoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä 90 % vuonna 2040. Ehdotus tulee hyvin aikaisin tämän komission mandaatin aikana. Puheenjohtaja von der Leyen on poliittisesti tukenut 90 % tavoitetta, joka annettaisiin yhdessä puhtaan teollisuuden ohjelman kanssa ensimmäisten 100 päivän aikana. Lähestymistapa tulee olemaan holistinen, ilmastohaasteiden lisäksi EU:n teollisuuden tukeminen ja kilpailukyvyn säilyttäminen, työpaikkojen luominen, energiakustannusten alentaminen, kasvihuonekaasuintensiivisten tuotteiden ilmastojalanjäljen laatimismenetelmät ja maailmanlaajuisten tasapuolisten toimintaedellytysten varmistaminen sisältyvät ohjelmaan. Lisäksi 2040 tavoite on ratkaisevan tärkeä myös EU:n kansainvälisten ilmastotoimien kannalta, minkä vuoksi on keskusteltava mahdollisimman aikaisessa vaiheessa uudesta NDC:stä. Logiikka olisi se, että ensin neuvoteltaisiin 2040 tavoite, josta johdettaisiin suuntaa antava luku vuodelle 2035 NDC:ssä. Komissaari näkee tarpeen ripeälle keskustelulle, ja että johtajuudesta on apua Puolan puheenjohtajuuskaudella. Lisäksi komissaari viittasi jäsenvaltioiden ilmasto- ja energiasuunnitelmiin.

Vuoden 2040 päästövähennystavoitetta 90 % tuettiin yli kolmanneksessa jäsenvaltioita (DE, SE, SI, DK, LU, AT, FI, NL, ES, EE), ja ehdotus tulisi antaa mahdollisimman pian (DE, SE, SI, DK, IE, FI, NL). Lisäksi pidettiin tärkeänä, että EU:n säilyttää globaalin johtajuuden kansainvälisissä ilmastokysymyksissä. Uutta NDC:tä ja sen yhteyttä 2040 tavoitteeseen (SE, SI, DK, IE, LU, FI, NL, ES, PT) sekä sitä, että tavoitteen on oltava tiedepohjainen ja Pariisin sopimuksen mukainen (IE, LU), korostettiin. Puhtaan teollisuuden sopimuksen roolia pidettiin myös tärkeänä (FR, SI, DK, BE, LU, NL).

Fit for 55 –valmiuspakettia koskien suurin osa jäsenvaltioista oli samaa mieltä siitä, että sen täytäntöönpanossa on tärkeää huomioida toimenpiteet, jotka koskevat yksinkertaistamista ja hallinnollisen taakan vähentämistä (DE, CY, PL, IT, SI, DK, BE, LU, FI, RO, PT, EE). Eräät jäsenvaltiot korostivat,

ettei yksinkertaistaminen saisi tapahtua nykyisen lainsäädännön tavoitteiden kustannuksella (SE, FI, LU). SE mukaan on erittäin tärkeää, että lainsäädännön toimeenpanossa on realistinen suunnitelma, ja kaikkien jäsenvaltioiden on saavutettava netto-nolla tavoite 2050. Lisäksi SE, CZ, EE nosti esille haasteet LULUCF-asetuksen toimeenpanossa, FI korosti maankäyttösektoriin liittyviä haasteita.

Mahdollistavien edellytysten ja vuoden 2030 jälkeisen kehyksen osalta jäsenvaltiot olivat yhtä mieltä kilpailukyvyn, investointien sekä vahvan, ennustettavan ja oikeudenmukaisen siirtymän keskeisestä roolista. Useimmat jäsenvaltiot korostivat hiilirajamekanismin (CBAM) ja tasapuolisten toimintaedellytysten merkitystä (FR, DE, CY, PL, CZ, BE, AT, SK, LT). Lisäksi lainsäädännön ja menettelyjen yksinkertaistaminen ja hallinnollisten vaikutusten vähentäminen on tärkeää (SI, AT, FI, HR, ES, BG, EE), toisaalta peräänkuulutettiin joustoja jäsenvaltioille tavoitteiden saavuttamisessa (CZ, LV). Päästökaupan roolia yhtenä EU:n tärkeimpänä ilmastotoimena tuettiin laajasti (FR, DE, SE, DK, BE, SK, FI, NL, HR), ja DK toivoo sen laajentuvan vielä myös maatalouteen ja IE mielestä tämä voisi olla positiivinen suunta, sillä maatalouden päästöt on yksi suurimmista haasteista. FR peräänkuulutti myös oikeudenmukaista ja kilpailukykyistä kauppapolitiikkaa.

Oikeudenmukainen siirtymä ja haavoittuvassa asemassa olevien ryhmien huomioiminen ovat monen jäsenvaltion mielestä asioita, jotka edellyttävät toimenpiteitä jatkossa (DE, CY, SI, RO, HR, SI, CZ, SK, NL, ES, PT, EE, MT). PL korosti tarvetta arvioida vaikutuksia kilpailukykyyn ja teollisuuteen sekä EU:n kansalaisten hyväksyntää, ja on pohdittava mikä on oikea-aikaista sääntelyä. SK, LT pyysivät uutta vaikutusten arviointia tavoitteesta kansallisella ja sektoritasolla, IT toi esiin myös tarpeen uusista vaikutusten arvioinneista koskien fossiilisen polttoaineen jakelijoiden päästökaupaa (ETS2) sekä ilmastotavoitteiden sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset haavoittuvassa asemassa oleviin ryhmiin. Myös PL, SK on huolissaan ETS2:n nopeasta käyttöönotosta sekä asumiskustannusten noususta, CZ mukaan ETS2:n korkeat hinnat ovat haaste.

Jäsenvaltiot viittasivat myös useisiin muihin keskeisiin kysymyksiin, kuten ennakoitavuus (FR, DK, FI, NL, HR, LU, EE), investointien rooli ja markkinoiden kehittäminen (FR, DE, BE, AT), kustannustehokkuus (SE, DK, AT), kohtuulliset energian hinnat (DE, CZ, IE, EL, RO, LT), uusiutuvien energialähteiden lisääminen ja rooli (DE, LU, AT, EL, NL) ja sen haasteet (CZ) sekä lupamenettelyt (EL, NL), energia-intensiivisen teollisuuden rooli (BE, CZ, HR, LT), jäsenvaltioiden joustavuus sekä kansalliset ja alueelliset olosuhteet (CY, IT, SI, CZ, MT), teknologianeutraalius (FR, SE, CZ, FI, RO). SI, CZ, RO totesi, että osaamiseen ja koulutukseen tarvitaan toimenpiteitä. BE ja ES korostivat tiedotus- ja valistustoimien tärkeyttä. CY, LT, EE, mukaan päästöjen seurantaa ja raportointia tulisi yksinkertaistaa. NL näkee fossiilisten polttoaineiden tuista luopumisen hyvin tärkeänä, ja kuinka valtiontuet voivat vaikuttaa tähän. BG, CZ, LT ja LV korostivat rahoitustarvetta ja viittasivat myös seuraavaan monivuotiseen rahoituskehykseen. CY, MT totesi erityisiä kansallisia olosuhteita ja haasteita liikennesektorilla. LV, EL esittivät energiatavoitteiden tarkistamista. EL mukaan jätteenpoltto tulee sisällyttää päästökauppaan. SE otti esille kannustimet pysyville negatiivisille päästöille, esimerkiksi biogeenisen hiilen talteenotto ja varastointi (BECCS) (FI). Kiertotaloudella nähtiin olevan tärkeä rooli (SE, NL), toisaalta myös kriittisillä raaka-aineilla (EL, LT, CZ). FR korosti uusia innovaatioita, rahoitusta, vedyn ja hiilen talteenoton ja varastoinnin (CCS) roolia (BE).

Ranskan ilmoitusasia autojen hiilidioksidipäästöistä koskee tarvetta välttää autonvalmistajien toimintamahdollisuuksien heikkenemistä seuraamuksilla, samalla ylläpitäen henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä koskevan sääntelyn tavoitteet ja kunnianhimon. FR on huolissaan vuonna 2025 autonvalmistajille mahdollisesti määrättävistä seuraamuksista, joista keskustellaan vuoden 2040 ilmastotavoitetta koskevan näkemystenvaihdon yhteydessä. Autonvalmistajien toimintaedellytyksiä ei tulisi heikentää seuraamusten kautta, joten asia tulisi käsitellä yhdessä henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidistandardeja koskevan asetuksen uudelleentarkastelua vuonna 2026. Tavoitteena tässä tulisi olla se, että varmistetaan sähköajoneuvoihin siirtymisen kannattavuus ja hyväksyttävyys sähköistymistavoitteita vaarantamatta. Useat jäsenvaltiot kannattivat ehdotusta ja vaativat säädöksen uudelleentarkastuksen aikaistamista (IT, PL, SI, CZ, SK, RO), CZ viittasi myös aiemmin CZ ja IT yhteiseen non-paperiin samaan aiheeseen liittyen, sillä sähköautoja ei saada markkinoille riittävän nopeasti ja säädösten uudelleentarkastelu tulisi toteuttaa aiottua aiemmin (SK). DE oli samaa mieltä autoteollisuuden merkityksestä ja siitä, että teollisuudelle tulee antaa tukea, eikä seuraamuksilla tule vaarantaa EU:n teollisuutta. NL tuki puheenjohtaja von der Leyenin ilmoitusta Euroopan autoteollisuuden tulevaisuutta koskevasta

strategisesta vuoropuhelusta. Toisaalta eräät jäsenvaltiot (SE, AT, FI) näkevät, että on pysyttävä nykyisellä linjalla, eikä tule kyseenalaistaa hiljattain sovittua lainsäädäntöä, mikä vaikuttaisi ennustettavuuteen ja vakauteen. FI korosti lisäksi sähköpolttoaineiden kehittämisen roolia.

Komissio kiinnitti huomiota kansainvälisiin sitoumuksiin. Lisäksi komissio korosti autoteollisuuden merkitystä kilpailukyvyn ja hiilestä irtautumisen tavoitteiden sekä Euroopan autoteollisuuden tulevaisuutta koskevan strategisen vuoropuhelun ja autoteollisuuden toimintasuunnitelman kannalta.

Puheenjohtajan mukaan jäsenvaltioiden korostamiin keskeisiin kysymyksiin palataan jatkokeskusteluissa vuoden 2040 ilmastotavoitteesta seuraavalla puheenjohtajakaudella.

Muut asiat

a) Verkossa toimivat markkinapaikat – laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen ja miten siihen voi puuttua – *Ranskan, Slovakian, Tanskan ja Tšekin tiedotusasia*

sekä

Erittäin suuret verkkoalustat – laajennettua tuottajan vastuuta koskevien velvollisuuksien noudattamatta jättäminen ja miten siihen voi puuttua – *Itävallan tiedotusasia*

CZ esitteli asiakohtansa sekä kiitti SK, FR ja DK mukaan liittymisestä ja osoitetusta tuesta. Tuottajavastuun laajentaminen on merkittävää, koska tuottajien määrä kasvaa jatkuvasti ja johtaa lopulta jätteiden määrän lisääntymiseen. Verkossa toimivat markkinapaikat pystyvät rikkomaan EU: lainsäädäntöä, niin ympäristö-, vero- kuin tullilainsäädäntöjä. Kyseessä on kasvava ongelma ympäristönsuojelun ja ihmisten terveyden kannalta.

KOM totesi kyseessä olevan vakava ongelma, digipalvelusäädös tarjoaa jo paljon tehokkaita välineitä. Verkkoalustojen ja markkinapaikkojen täytyy noudattaa huolellisuusvelvoitteita ja laillisen edustajan säännöksiä. Vaikka jätelainsäädäntö viittaa digitaalisäädökseen, vaikuttaa siltä, ettei se riitä. Työtä pitää jatkaa, jotta vaatimukset saadaan yhdenmukaistettua ja ongelmat ratkaistua.

AT esitteli lyhyesti asiakohtansa, totesi erityisesti tekstiilialan oleva iso tekijä. Pyytää, että asiaa käsiteltäisiin jätepuitedirektiivin käsittelyn yhteydessä kolmikantaneuvotteluissa. FR tukee täysin CZ ja AT aiheita, erittäin suuret verkkoalustat eivät noudata laajennettua tuottajanvastuuta, tämä johtaa toimijoiden keskuudessa epäoikeudenmukaiseen asemaan, pyytää komissiolta vastatoimia. DK voi hyväksyä CZ ja AT aloitteet, ei koske ainoastaan laajennettua tuottajavastuuta vaan tilanne vaarantaa kuluttajien turvallisuuden ja terveyden sekä ympäristön. Verkossa toimivilla markkinapaikoilla tulee olla suurempi vastuu. Tarvitaan vahvoja yhtenäisiä toimia ja niiden priorisointia niin jätedirektiivin, tullin kuin sähköisen kaupankäynnin alalla. SK tukee näitä huolia. Pitää vaalia tasa-arvoista lähestymistapaa, eurooppalaiset yritykset jäävät alakynteen. Tukee kaikkia toimia tasapuolisten toimintaedellytysten suojaamiseksi. SE tukee AT nostoa, oikea suunta, pitää panna täytäntöön saastuttaja maksaa –periaate, toimet tukevat myös kiertotaloutta. EU:n yritykset eivät saa olla huonossa asemassa verraten kolmansiin maihin. DE on tyytyväinen näihin ehdotuksiin, tulisi vahvistaa velvoitteita, niiden tulee koskettaa kolmansien maiden toimijoita, on tarkasteltava, onko jätepuitedirektiivi tehokkain paikka säännellä asiasta. LU huolissaan tilanteesta, tulee varmistaa, että kaikki ovat samalla viivalla ja näin voidaan myös parantaa jätehuoltoa. BE tukee sitä, että kolmansien maiden toimijat joutuvat noudattamaan tuottajavastuusäännöksiä, eli tarvitaan saastuttaja maksaa –mekanismin vahvempi täytäntöönpano. RO näkee ehdotukset oikeutettuina, ongelmat päivän polttavia ja niitä on käsiteltävä ja ratkaisu löydettävä. EE toteaa asian olevan hyvin tärkeä, verkkotoimijoiden pitää olla tässä mukana, asiaa pitää käsitellä EU-tasolla. FI on yhtä lailla huolissaan sääntöjen noudattamatta jättämisestä, nyt jos koskaan tarvitaan uusia horisontaalisia toimia, jotka antaisivat poliittisia toimintamahdollisuuksia puuttua tilanteeseen.

b) <u>Horisontti Eurooppa -puiteohjelman EU:n missiot paikallisten ilmastotoimien välineenä – tilannekatsaus edistymisestä</u> - *Komission tiedotusasia*

Komissio antoi tilannekatsauksen ohjelmasta. Vuosien 2021-2027 ohjelma tukee tärkeimpiä prioriteetteja, kuten Euroopan vihreää sopimusta ja ilmastonmuutokseen sopeutumista. Kolme vuotta aloitteiden käyttöönoton jälkeen ohjelma on päässyt kypsään ikään. Ympäristönmuutokseen sopeutuminen on ollut tärkeää paikallisyhteisöjen kannalta. Räätälöidyissä sopimuksissa on mukana 300 aluetta jäsenvaltioista. Näistä alueista 100 on eturintamassa ja saa teknistä tukea ja vie projekteja läpi. Komissio korosti alueiden keskeistä asemaa. Alueet tekevät tärkeitä pilottihankkeita. Marraskuussa erityisesti Valencian mutavyöryt osoittivat, kuinka Euroopan alueet ja kaupungit ovat ilmastokriisin eturintamassa, minkä takia toimintoja on vauhditettava. Komissio on tehnyt ehdotuksen Euroopan ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelmasta jäsenvaltioiden tukemiseksi.

<u>c) Yhteenvedot tärkeimmistä viimeaikaisista kansainvälisistä kokouksista</u>

i) Ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) osapuolten 29. konferenssi (COP 29) (Baku, Azerbaidžan, 11.–22. marraskuuta 2024)

Puheenjohtaja kertoi, että ilmastosopimuksen osapuolikokouksen tavoitteena oli sopia uudesta tavoitteesta ilmastorahoitukselle. Kokouksessa päätettiin, että kaikkia toimijoita pyydetään lisäämään rahoitustaan. Tavoitteena oli nostaa kehittyville maille tarjottavan tuen määrä 1,3 biljoonaan USD vuonna 2025. Kehittyviä maita pyritään rohkaisemaan vapaaehtoiselta pohjalta. Myös maksajaryhmän laajentaminen on ollut keskeistä. Toisena tavoitteena oli Pariisin sopimuksen artikla 6 läpivieminen koskien hiilimarkkinoita. Puheenjohtaja totesi, ettei sopimusta kuitenkaan saatu aikaiseksi, eikä seuraavista askelista päästy sopuun. Myöskään ihmisoikeuksia ei kyetty huomioimaan riittävällä tavalla.

Komissaari Hoekstra kertoi myös rahoituksen lisäämisestä ja maksajaryhmän laajentamisesta. On oikeudenmukaista, että jäsenvaltioiden kaltaisiin maihin kohdistuu suuria odotuksia ja rahat päätyvät niille, jotka niitä eniten tarvitsevat. Hiilimarkkinoiden suhteen kokouksessa onnistuttiin hyvin. Jatkossa tulisi keskittyä siihen, että pystytään edistymään Pariisin sopimuksen pohjalta tehokkaasti. Komissaari kertoi odottavansa jatkoa, ja ehdotti, että pohditaan mitä yhdessä on mahdollista saada aikaan ja kuinka edistää yhteistyötä.

DE olisi toivonut enemmän tuloksia, ja myös BE katsoi tuloksien jääneen laimeiksi. BE kuitenkin piti positiivisena, että saatiin aikaiseksi sopimus yhteisestä määrällisesti ilmoitettavasta tavoitteesta.

ii) Muovin aiheuttamaa saastumista koskevan kansainvälisen oikeudellisesti sitovan välineen kehittämiseksi perustetun hallitustenvälisen neuvottelukomitean viides istunto (INC-5) (Busan, Korean tasavalta, 25. marraskuuta – 1. joulukuuta 2024)

Ympäristökomissaari Roswall kertoi, että sopimusta ei syntynyt, mutta neuvotteluissa edistyttiin. Kokous oli EU:n kannalta onnistunein viimeaikaisista muovikokouksista. EU osoitti joustavuutta ja pyrki rakentamaan yhteistyötä. Busanin kokouksessa käsitelty sopimusluonnos toimii pohjana seuraavissa neuvotteluissa, joiden on tarkoitus jatkua vuoden 2025 alkupuolella.

iii) Biologista monimuotoisuutta koskeva yleissopimus (biodiversiteettisopimus) (Cali, Kolumbia, 21. lokakuuta – 1. marraskuuta 2024)

Puheenjohtaja kertoi ehdotetusta tavoitteesta, jossa on tarkoitus suojella 30% valtamerien alueista. EU ja sen jäsenvaltiot kuitenkin ottivat esille, ettei päätöstä voida hyväksyä sellaisenaan. Kokousta jatketaan Roomassa ensi vuonna, ja pohjana on nyt esitetty etenemissuunnitelma.

Komissaari Roswall kertoi COP 16 –kokouksen olleen menestys, vaikkei viimeinen kompromissiehdotus tullutkaan hyväksytyksi. Kokouksia ollaan valmiita jatkamaan. Rahoituskysymykset ovat hankalia. Näissä on kuitenkin varmistettava johdonmukainen lähestymistapa.

SE kertoi olevansa tyytyväinen neuvotteluihin, vaikka sopuun ei vielä päästy. Myös DE piti tehtyä työtä tärkeänä, sillä rahaston asema on tärkeä. PL tulee jatkamaan puheenjohtajakaudellaan työtä, jotta optimaalinen ratkaisu löydettäisiin.

iv) Aavikoitumisen estämistä koskevan yleissopimuksen osapuolten 16. konferenssi (UNCCD COP 16) (Riad, Saudi-Arabia, 2.–13. joulukuuta 2024)

Puheenjohtaja kertoi, että kokouksessa keskityttiin rahoituksen lisäämiseen kuivuuden vastaisessa taistelussa. Saudi-Arabia lupasi 215 miljardia rahoitusta. Tarkoituksena olisi päästä mahdollisimman nopeasti muutoksen tielle. Samalla on huomioitava paikallisväestö ja alkuperäiskansat. EU tuki kokouksessa esitettyä poliittista julkilausumaa. Lisäksi EU piti hyvänä sitä, mitä saatiin biodiversiteettikokouksessa (COP 16) aikaiseksi, vaikka kunnianhimon taso jäi riittämättömäksi. Puheenjohtaja painotti myös tarvetta proaktiiviselle toiminnalle.

Komissaari Roswall painotti tarvetta keskittyä tähän yleissopimukseen, jotta biodiversiteettitavoitteisiin päästään, ja jotta voimme toimia kansainvälisten vesiä koskevien suunnitelmien ja sopimusten mukaisesti. Kokouksessa osapuolet eivät päässeet sopimukseen kuivuuteen liittyvistä haasteista.

d) <u>Keskeiset kysymykset REACH-asetuksen kohdennetussa tarkistamisessa</u> – *Ruotsin tiedotusasia Tanskan, Suomen ja Luxemburgin tukemana*

SE muistutti, että jäsenvaltiot ovat toistuvasti nostaneet REACH-asian keskusteluun toivoen luvattua REACH-uudistusta, viimeksi lokakuun ministerineuvostossa. EU-kansalaisten ei tulisi enää altistua kaikkein haitallisimmille, esimerkiksi syöpää aiheuttaville aineille. Haluamme poistaa haitalliset aineet keskeisistä materiaalikierroista ja kasvattaa kierrätysmateriaalien laatua ja kuluttajien uskoa niihin. REACH-kemikaaliasetuksen tulisi olla keskeinen työkalu, ja sen alla olevien työkalujen tulisi olla yksinkertaisia ja ennakoitavia – ei kuitenkaan ympäristön tai kuluttajien terveyden kustannuksella. Myös valvonta ja toimeenpano ovat olennaisia osia kokonaisuudessa. SE toivoo komission ryhtyvän toimiin, jotta REACHin uudistuksesta tulee samanlainen menestys kuin alkuperäisestä REACH-asetuksesta.

Ympäristökomissaari Roswall kertoi, että REACH-asetusuudistus julkaistaan vuoden loppuun mennessä. Se yksinkertaistaa ja nykyaikaistaa vanhaa säädöstä. REACH on olemassaolonsa aikana tukenut kemikaalisaastumisen haltuunottoa, mutta siinä on useita puutteita ja lisäksi sen toimeenpanossa on eroja eri jäsenvaltioissa. Myös rekisteröintivaatimuksissa on puutteita. Eläinkokeille on luotava uusia korvaajia ja PFAS-kemikaaliryhmä kuluttajatuotteissa on saatava kielletyksi (teollisuudessa näiden käyttö on toistaiseksi hyväksyttävää, kunnes korvaavia aineita saadaan kehitettyä). Kaiken kaikkiaan tarvitaan sääntöjä ja selkeitä toimintavaihtoehtoja.

AT ilmaisi asialle tukensa (samoin LU, DK, BE, NL) ja totesi, että on tärkeää päästä kiertotalouden toimintatapoihin ja varmistaa kemikaalien turvallinen käyttö ja kestäväksi suunnitellut periaatteet. FR muistutti, että on hyvä, että meillä on kemikaaleja, mutta niiden sisältämien kiellettyjen aineiden seurantaa on kehitettävä. LU korosti, ettemme saa pilata tulevien sukupolvien elämää. Pääasiat ovat saada haitallisimmat aineet pois kuluttajakierroista (vähintäänkin ns. hormonihäiriköt), selvittää haitallisten aineiden lähtömaat EU:n alueelle ja lopettaa vaarallisten aineiden vienti EU:n ulkopuolelle (tästä ovat edistykselliset maineet kirjelmöineetkin komissiolle).

FI korosti REACHin ja sen rajatun uudistuksen tärkeyttä ja jatkuvan lykkäämisen aiheuttamaa haittaa teollisuudelle ja viranomaisille. Haitalliset aineet on saatava pois materiaalikierroista ja hallinnosta on

tehtävä ennakoitavampaa ilman ympäristö- tai terveyskompromisseja. Tämä parantaa myös EU:n kilpailukykyä. FI linjasi, että tulevan uudistuksen tulee keskittyä lupajärjestelmän yksinkertaistamiseen ja kuluttajansuojeluun vaarallisilta aineilta.

BE korosti kunnianhimon tason säilyttämistä ja PFAS-yhdisteiden hallintaa. NL täydensi EU:n ulkopuolisten tahojen huomioimisella ja varoitti siitä, että yleisellä, eriyttämättömällä toiminnalla voi olla odottamattomia vaikutuksia.

PJ totesi neuvoston huomioineen keskustelun, johon on syytä palata, kun KOM luonnos on saatavilla.

e) **<u>Tulevan puheenjohtajavaltion työohjelma</u>** – *Puolan tiedotusasia*

Puolan valtuuskunta tiedotti tulevan puheenjohtajuuskautensa painopisteistä.

Suomen edustajat

valtiosihteeri Mika Nykänen
YM: Paula Perälä
VNK: Aino Fant
UM-EUE: Lauri Hirvonen, Jenni Korhonen-Pereira Coutinho, Jouni Nissinen, Aino Pietarinen, Julia Essalih, Charlotta Juhola ja Jari Rosenlindt

Asiakirjat

EU/13/2024-YM-40 Ministerineuvostopaketti