



2020/2091(INI)

26.2.2021

LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalta

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

ilmanlaatudirektiivien täytäntöönpanosta: direktiivi 2004/107/EY ja direktiivi
2008/50/EY
(2020/2091(INI))

Valmistelija: Carlo Fidanza

PA_NonLeg

EHDOTUKSET

Liikenne- ja matkailuvaliokunta pyytää asiasta vastaavaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokuntaa sisällyttämään seuraavat ehdotukset päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

- A. ottaa huomioon, että Maailman terveysjärjestön (WHO) mukaan hiukkaset, erityisesti pienhiukkaset (PM_{2,5}), aiheuttavat kaikkein vakavimpia terveysvaikutuksia; ottaa huomioon, että parhaillaan määritetään päivittäisiä raja-arvoja hiukkasille ja PM_{2,5}-hiukkasille;
1. huomauttaa, että vaikka useimpien epäpuhtauksien osalta liikenteeseen liittyvät päästöt ovat vähentyneet huomattavasti viime vuosikymmeninä, EU:ssa on edelleen pysyviä keskittymiä, joissa ilman pilaantumisen tasot ovat liian korkeita – erityisesti kaupunkialueilla, joilla useampi kuin joka kuudes asukas edelleen altistuu sellaisille epäpuhtauspitoisuuksille, jotka ylittävät EU:n ilmanlaatustandardit tiettyjen epäpuhtauksien kohdalla; painottaa, että liikenteestä aiheutuvat ilman pilaantumisen liian korkeat tasot muodostavat erityisen riskin kaupunkialueilla ja liikenteen solmukohtien lähellä asuvien ihmisten terveydelle;
 2. muistuttaa, että WHO:n mukaan ilman epäpuhtaudet aiheuttavat suurimman ympäristöriskin ihmisten terveydelle, koska ne lisäävät hengityselinsairauksien sekä sydän- ja verisuonitautien määrää ja ovat sydänkohtausten, syövän, diabeteksen, ylipainon ja dementian riskitekijä;
 3. pitää komission saasteettomuustoimintasuunnitelman luomista myönteisenä ja kiinnittää huomiota siihen, että todellisen muutoksen toteuttamiseen tarvitaan selviä tavoitteita, joiden lisäksi eri jäsenvaltiot ja alueet tarvitsevat erityistavoitteita;
 4. pitää huolestuttavana, että eräät EU:n ilmanlaatustandardit eivät täysin ole vakiintuneiden terveys-suositusten mukaisia; kannustaa komissiota päivittämään ultrapienien hiukkasten, metaanin ja mustan hiilen viitearvoja, jotta ne vastaisivat tulevia WHO:n suosituksia;
 5. katsoo, että saastekeskittymien ilmanlaadun parantamiseksi on välttämätöntä siirtyä kohti kestävämpää ja vähemmän saastuttavaa liikennejärjestelmää ja liikkuvuutta koskevaa infrastruktuurisuunnitelmaa, joilla pyritään vähentämään ruuhkia erityisesti kaupunkialueilla, ja käyttää kaikkia käytettävissä olevia keinoja mahdollisimman tehokkaasti ja ottaen huomioon uusin tieteellinen näyttö ja viimeisimmät teknologiset innovaatiot; kehottaa komissiota auttamaan jäsenvaltioita toteuttamaan säännöllisiä liikenneinfrastruktuurin laatutarkastuksia sellaisten alueiden yksilöimiseksi, joilla on tarvetta ruuhkien purkamiselle ja liikenteen optimoinnille, ja ryhtymään näillä alueilla asianmukaisiin toimiin, myös käyttämällä saatavilla olevaa EU:n rahoitusta ja kohdentamalla paremmin tärkeimpiä rahoitusmekanismeja, kuten Euroopan aluekehitysrahastoa ja koheesiorahastoa, jotta ilmanlaatu olisi itsessään ensisijainen tavoite;
 6. kannustaa jäsenvaltioita ja paikallis- ja alueviranomaisia laatimaan ja panemaan täytäntöön strategisia ja näyttöön perustuvia kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmia,

joilla pyritään suunnittelemaan koordinoitusti eri liikennealoille ja liikennemuodoille suunnattuja politiikkoja, kannustimia ja tukia, kuten toimenpiteitä, joilla kannustetaan sähköisen latauksen ja muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden tai käyttövoimajärjestelmien, kuten nesteytetyn maakaasun (LNG), litiumioniakkujen, vedyn, polttokennojen ja verkkosähkön käyttöönottoon ja investointeihin kestävässä julkisessa liikenteessä, toimenpiteitä nykyisen ajoneuvokannan uudistamiseksi, investointeja uusiin puhtaisiin liikennemuotoihin ja liikkumista palveluna sekä infrastruktuuria aktiivisia, jaettuja ja päästöttömiä liikennemuotoja varten, vähäpäästöisiä alueita, ajoneuvojen latausjärjestelmiä sekä kysyntään liittyviä toimenpiteitä ja yleistä tietoisuutta lisääviä toimenpiteitä ja tiedotustoimia EU:n roolista ilman pilaantumisen torjunnassa;

7. pitää tärkeänä ottaa huomioon ne mahdolliset rakenteelliset rajoitteet, jotka saattavat vaikuttaa vaihtoehtoisten liikennemuotojen käyttöönottoon syrjäisimmillä alueilla ja saarilla; kehottaa komissiota ja syrjäisimpien alueiden hallintoja laatimaan toimintasuunnitelman liikennettä koskevien kannustimien ja erityisrahoituksen tarjoamiseksi näille alueille;
8. korostaa riittävän asiantuntemuksen ja paikallis- ja aluetason resurssien merkitystä ilmanlaatusuunnitelmien laatimisessa ja ilmanlaatua parantavien toimenpiteiden valinnan, täytäntöönpanon ja arvioinnin tarkastelemisessa; painottaa tässä yhteydessä tarvetta lisätä tietoisuutta saatavilla olevasta rahoituksesta, teknisistä resursseista ja joustavista reiteistä, joita voidaan räätälöidä paikallisen ja alueellisen todellisuuden tarpeisiin;
9. huomauttaa, että komission äskettäisessä kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa kannatettiin joukkoliikenteen, kävelemisen ja pyöräilyn sekä automatisoidun, kytketyn ja multimodaalisen liikkuvuuden osuuksien lisäämistä, jotta ilman epäpuhtauksia ja liikenteen ruuhkautumista voitaisiin vähentää merkittävästi etenkin kaupungeissa ja parantaa kansalaisten terveyttä ja hyvinvointia;
10. huomauttaa, että julkisen liikenteen palvelut ovat erityisesti maaseudulla epätyytyttäviä, epäsäännöllisiä ja kalliita;
11. kehottaa investoimaan asianmukaisesti laajamittaiseen pyörätieinfrastruktuuriin etenkin kaupunkialueilla, jotta varmistetaan kaikkien haavoittuvassa asemassa olevien tienkäyttäjien turvallisuus ja lisätään pyöräilyn vetovoimaa tehokkaana ja terveellisenä liikkumismuotona työmatkoilla; painottaa, että on tärkeää varmistaa sujuva liikkumismuotojen vaihtaminen raideliikenteen ja pyöräilyn välillä, jotta maaseutu- ja kaupunkialueiden välisten työmatkojen kulkeminen olisi kestävä; kannustaa laajentamaan EuroVelo-verkoston tätä varten;
12. muistuttaa, että komissio sitoutui saasteettomuustoitintasuunnitelmaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa tiedonannossaan; pitää äärimmäisen tärkeänä voimassa olevan EU:n ilmanlaatulainsäädännön päivittämistä ja viipymättä tapahtuvaa täytäntöönpanoa, jotta torjutaan menestyksekkäästi ilman pilaantumista;
13. toteaa jälleen pitävänsä tärkeänä, että maantieliikenteestä siirrytään vähemmän saastuttaviin liikennemuotoihin, kuten yhdistettyihin kuljetusmuotoihin, sisävesiliikenteeseen ja raideliikenteeseen, erityisesti hyödyntämällä Euroopan

rautateiden teemavuotta 2021; korostaa tässä yhteydessä kiireellistä tarvetta parantaa ja modernisoida rautatieinfrastruktuuria panemalla täysimääräisesti täytäntöön Eurooppalainen rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (ERTMS), poistamalla pullonkauloja ja rakentamalla puuttuvia osuuksia etenkin Euroopan laajuisen liikenneverkon puitteissa sekä edelleen helpottaa intermodaalisuutta ja multimodaalisuutta ja kannustaa niihin; katsoo, että ”viimeisen kilometrin” ja keskipitkien etäisyyksien osalta tämä lähestymistapa olisi yhdistettävä tarpeeseen tehdä maantieliikenteestä tehokkaampaa ja kestävämpää;

14. korostaa, että on parannettava liikennealan työntekijöiden työoloja suojelemalla ilman epäpuhtauksien suurille pitoisuuksille ja myrkyllisille pakokaasuille päivittäin altistuvia työntekijöitä ja investoimalla heidän täydennys- ja uudelleen koulutukseensa ja osaamisensa kehittämiseen;
15. huomauttaa, että ilmanlaatudirektiivien asianmukainen täytäntöönpano ja noudattamisen valvonta on osoittautunut haasteelliseksi; vaatii siksi, että direktiivi 2008/50/EY ja kaikki muu liikenteen päästöihin liittyvä voimassa oleva lainsäädäntö pannaan asianmukaisesti täytäntöön ja täytäntöönpanoa valvotaan asianmukaisesti ennen uusien toimenpiteiden ehdottamista; kannustaa komissiota ja jäsenvaltioita jatkamaan yhteistyötä WHO:n kanssa yleisten ilmanlaadun suuntaviivojen päivittämiseksi viimeisimpien tutkimustulosten pohjalta, jotta tämän prosessin lopussa voidaan suorittaa ilmanlaatua koskeva vaikutustenarviointi ja tarvittaessa harkita mahdollisuutta tarkistaa EU:n nykyistä lainsäädäntöä;
16. panee tyytyväisenä merkille komission vuonna 2019 julkaistun ilmanlaatudirektiivien toimivuustarkastuksen; kehottaa komissiota tutkimaan keinoja nopeaan ja tehokkaampaan yhteistyöhön kansallisten, alueellisten ja paikallisten viranomaisten kanssa ilmanlaatulainsäädännön noudattamisen edistämiseksi muun muassa EU:n rahoituksen avulla; kehottaa komissiota tarjoamaan teknistä tukea ja asiantuntemusta kansallisille, alueellisille ja paikallisille viranomaisille, joilla on vaikeuksia ilmanlaatulainsäädännön valvonnassa ja täytäntöönpanossa;
17. muistuttaa, että ennen ehdotusta nykyisiksi ilmanlaatudirektiiveiksi tehdyssä vuoden 2005 vaikutustenarvioinnissa komissio arvioi, että ehdotettujen direktiivien noudattamisen välittömät kustannukset olisivat viidestä kahdeksaan miljardia euroa ja että rahaksi muutetut terveysvaikutukset arvioitiin 37–119 miljardiksi euroksi vuosittain vuonna 2020, mikä osoitti, että ilmanlaatutoimien hyödyt ylittävät huomattavasti niiden täytäntöönpanokustannukset;
18. kannustaa komissiota ja jäsenvaltioita varmistamaan, että ilmanlaatua koskevilla toimenpiteillä taataan innovointi ja kilpailukyky asiaan liittyvillä aloilla ja pyritään samalla nollapäästötavoitteisiin;
19. muistuttaa, että tällä hetkellä on käynnissä 31 rikkomusmenettelyä 18:aa jäsenvaltiota vastaan ilman epäpuhtauspitoisuuksien virheellisestä seurannasta tai liian suurista määristä, mikä osoittaa, että ilmanlaatudirektiivien täytäntöönpanossa on laajamittainen aukko kaikkialla unionissa; kehottaa komissiota vähentämään viivästyksiä näiden rikkomusmenettelyjen eri vaiheissa, jotta estetään tämän täytäntöönpanovajeen laajeneminen;

20. muistuttaa lisäksi, että myös ilman pilaantumista koskevassa tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksessa nro 23/2018 viitataan ilmanlaaturajoituksia koskevien rikkomismenettelyjen suureen määrään ja näyttöön siitä, että ilmanlaatulainsäädännön täytäntöönpanossa eri puolilla unionia on suuria eroja; panee merkille, että tämä täytäntöönpanovaje pitkittyy ajan mittaan erityisesti siksi, että rikkomismenettelyjen eri vaiheissa on toistuvasti pitkiä viivästyksiä – yleensä kuudesta kahdeksaan vuoteen; katsoo, että komission soveltama kahden vuoden ajanjakso ilmoituksen antamisessa raja-arvojen ylittymisestä on liian pitkä oikea-aikaisen valvonnan osalta;
21. panee huolestuneena merkille tilintarkastustuomioistuimen huomiot, joiden mukaan raja-arvojen ylitysten korjaamiseksi tarkoitetut ilmanlaatusuunnitelmat eivät useinkaan ole kovin tehokkaita, etenkin kun niissä ei ole riittävän kohdennettuja toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi niiden lähteellä;
22. muistuttaa, että maantieliikenne on yhä suurin typpioksidipäästöjen aiheuttaja ja vastaa 10–11 prosentista hiukkaspäästöistä unionissa; muistuttaa, että vaikka maantieliikenteen kokonaishiukkaspäästöt vähenevät, ajoneuvojen renkaiden, jarrujen ja kytkimen kulumisesta sekä tien kulumisesta aiheutuvien päästöjen merkitys kasvaa huomattavasti; kehottaa komissiota arvioimaan tapoja vähentää maantieliikenteestä aiheutuvia muita kuin pakokaasupäästöjä; odottaa lisäksi, että henkilöautoja, pakettiautoja, kuorma-autoja ja linja-autoja koskevien Euro 6/VI -päästönormien tulevassa tarkistuksessa asetetaan kaikille ajoneuvoille kunnianhimoiset ja saavutettavissa olevat, todellisiin ajo-olosuhteisiin perustuvat tavoitteet ilman epäpuhtauksia koskevien normien osalta;
23. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita varmistamaan, että nykyisen lainsäädännön päästönormit pannaan paremmin täytäntöön, ja lisäämään tietoisuutta mahdollisuuksista mukauttaa ne käytettyjä autoja koskeviin ympäristönormeihin esimerkiksi jälkiasennusten avulla;
24. korostaa, että tehokkain tapa vähentää maantieliikenteen aiheuttamaa ilman pilaantumista on edistää siirtymistä perinteisistä polttoaineista puhtaampiin vaihtoehtoihin polttoaineisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin 2014/94/EU mukaisesti; katsoo, että hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille annetun asetuksen (EU) 2019/631 tuleva tarkistaminen nopeuttaisi päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa;
25. huomauttaa, että myös meriliikenne on merkittävä ilman pilaantumisen aiheuttaja Euroopan rannikoilla; kehottaa komissiota kannustamaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan direktiivin tulevan tarkistamisen yhteydessä maasähkön käyttöön satamissa asianomaisen teknologian käytön lisäämiseksi;
26. korostaa lentoliikenteen vaikutusta ilman pilaantumiseen ja vastaavia kielteisiä terveysvaikutuksia; muistuttaa tässä yhteydessä, että sähkön toimittaminen paikallaan oleviin lentokoneisiin lentokentillä voi parantaa ilmanlaatua, ja kehottaa siksi jäsenvaltioita varmistamaan, että niiden kansallisissa toimintakehyksissä otetaan huomioon tarve huolehtia lentokenttien sähkön saannista direktiivin (EU) 2014/94 mukaisesti;

27. muistuttaa, että EU:ssa on valtavia eroja sen suhteen, miten ja missä ilmanlaatua mitataan ja seurataan; pitää tätä vakavana ongelmana ja kehottaa laatimaan yhtenäiset vaatimukset sille, miten ilman epäpuhtauksia mitataan ja mihin näytteenottoasemat asennetaan; pitää valitettavana, että joissakin tapauksissa ilmanlaatulukemat ovat epäluotettavia tai niitä ei saada sensoriverkoston puutteiden vuoksi; painottaa, että riittävät, yhdenmukaistetut ja standardoidut ilman epäpuhtauksien raportointi- ja seurantamenetelmät ja -menettelyt olisi otettava käyttöön kaikissa jäsenvaltioissa, jotta varmistetaan kerättävän datan täsmällisyys, muuttumattomuus ja vertailukelpoisuus; kehottaa tässä yhteydessä komissiota ja jäsenvaltioita parantamaan ilmanlaatudirektiivien seuranta- ja täytäntöönpanoa asiaan liittyvien porsaanreikien tukkimiseksi; kehottaa jatkamaan Copernicuksen ilmakehän seurantapalvelujen satelliittitietojen käyttöä ja integrointia samoin kuin innovatiivista ja mukautettavaa ilmanlaadun seuranta- edullisilla ilman epäpuhtauksia mittaavilla sensoreilla ja tekoälyn keinoilla sekä 5G- ja Gigabit-infrastruktuurin järjestelmällisellä käyttöönotolla kaupunkialueiden ja maaseudun laajamittaisilla liikennekäytävillä ja liikenteen solmukohtien lähellä raportoinnin ja seurannan parantamiseksi;
28. painottaa, että kansalaisyhteiskunnan järjestöillä, ympäristöaktivisteilla ja tutkivilla toimittajilla on lyhyt etäisyys ja suora pääsy ruohonjuuritason tietoihin ja siksi tärkeä rooli ilmanlaatua koskevan lainsäädännön täytäntöönpanon edistämiseksi ja valvonnassa, minkä vuoksi heidän olisi oltava täysimääräisesti mukana kuulemismenettelyssä.

**TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

Hyväksytty (pvä)	25.2.2021
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 29 -: 17 0: 3
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Giuseppe Ferrandino

17	-
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää