



Bryssel 18.12.2013
COM(2013) 918 final

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

Puhdasta ilmaa Euroopalle -ohjelma

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2013) 531 final}

{SWD(2013) 532 final}

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

Puhdasta ilmaa Euroopalle -ohjelma

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. JOHDANTO

Euroopan ilmanlaatu on parantunut huomattavasti viime vuosikymmeninä, mutta ilman pilaantuminen on edelleen pääasiallinen ennaltaehkäistävissä oleviin tauteihin ja ennenaikaiseen kuolleisuuteen liittyvä ympäristötekijä EU:ssa, ja sillä on edelleen merkittäviä kielteisiä vaikutuksia suureen osaan Euroopan luonnonympäristöstä. OECD:n mukaan kaupunkien ilmansaasteista on tulossa vuoteen 2050 mennessä pääasiallinen kuolleisuuteen liittyvä ympäristötekijä maailmassa ennen likaista vettä ja puutteellista sanitaatiota.¹

EU:n ilmanlaatustandardit ovat edelleen muita kehittyneitä maita jäljessä, ja joidenkin näiden standardien noudattaminen on ollut monista syistä haastavaa. Tässä uudessa strategiassa puututaan syihin, joiden vuoksi sääntöjä on jätetty laajalti noudattamatta. Siinä ehdotetaan myös lainsäädäntöä ilmanlaatua huonontavien ja luontoa vahingoittavien haitallisten päästöjen vähentämiseksi pitkällä aikavälillä. Strategialla edistetään lisäksi toimenpiteitä, joilla lievennetään ilmakehän lämpenemistä ja ilmastonmuutosta. Päästövähennyksiä koskevat aikataulut ovat täysin yhdenmukaisia uusien vuoteen 2030 ulottuvien ilmasto- ja energiapolitiikan puitteiden kanssa. Investoijat voivat maksimoida näiden puitteiden avulla sijoitustensa synergiavaikutukset.

Ilmanlaadun parantaminen myös tarjoaa taloudellisia mahdollisuuksia EU:ssa puhtaan teknologian alalle. Merkittävät tekniikan alan yritykset EU:ssa saavat jo nyt jopa 40 prosenttia tuloistaan ympäristöhankkeista, ja tämän osuuden odotetaan kasvavan. On selkeitä merkkejä siitä, että nousevan talouden maat ovat alkaneet suhtautua vakavasti ilman pilaantumiseen, ja hyvin suunnitellulla eurooppalaisella politiikalla Euroopan teollisuus säilyttää etulyöntiasemansa näillä suurilla kehittyvillä markkinoilla.

Tämän uuden strategian toimenpiteet perustuvat ilman pilaantumista koskevaan vuoden 2005 teemakohtaiseen strategiaan², ja niillä edistetään edelleen kuudennen ja seitsemännen ympäristöä koskevan toimintaohjelman³ pitkän aikavälin tavoitteiden saavuttamista. Strategiaan liittyy lainsäädäntöehdotus tarkistetusta kansallisista päästörajoista koskevasta direktiivistä⁴ ja ehdotus direktiiviksi, jolla torjutaan ensimmäistä kertaa keskisuurten polttolaitosten päästöjä ja edistetään merkittävästi tarvittavien päästövähennysten

¹ OECD:n ympäristökatsaus vuoteen 2050 on saatavilla osoitteessa http://www.oecd.org/document/11/0,3746,en_2649_37465_49036555_1_1_1_37465.00.html. Siinä arvioidaan, että ilman epäpuhtaille hiukkasille altistumisesta johtuvan hengityksen vajaatoiminnan aiheuttama ennenaikaisten kuolemantapausten määrä voi kaksinkertaistua nykytasosta 3,6 miljoonaan tapaukseen vuodessa maailmassa, ja suurin osa niistä aiheutuu Kiinassa ja Intiassa. OECD-valtioissa aiheutuu väestön ikääntymisen ja kaupungistumisen vuoksi todennäköisesti yksi suurimmista alailmakehän otsonista johtuvista ennenaikaisten kuolemantapausten määristä vuonna 2050, ja niitä on enemmän ainoastaan Intiassa.

² KOM(2005) 446 lopullinen.

³ Päätös N:o 1600/2002/EY, ”saavutetaan sellainen ilmanlaatu, että siitä ei aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia tai riskejä ihmisten terveydelle ja ympäristölle”.

⁴ Direktiivi 2001/81/EY.

saavuttamista. Strategiaan sisältyy myös muita kuin sääntelyllisiä tukitoimia valmiuksien ja yhteistyön parantamiseksi kaikilla politiikan tasoilla. Painopistealoihin sisältyvät kaupunkien ilmansaasteet, tutkimus ja innovointi sekä ilmanlaatu politiikan kansainvälinen ulottuvuus.

2. HUONON ILMANLAADUN TORJUMINEN LYHYELLÄ AIKAVÄLILLÄ

2.1. Ilmanlaatu tällä hetkellä

Tällä hetkellä kolmasosassa EU:n ilmanlaadun hallinta-alueista ylitetään hiukkaspäästöjen (PM₁₀) ja neljäsosassa typpioksidin (NO₂) raja-arvot. Lisäksi 17 jäsenvaltiota on tällä hetkellä rikkomusmenettelyn kohteena hiukkaspäästöjen (PM₁₀) raja-arvojen noudattamatta jättämisestä.

2.2. Ilmanlaatu standardien noudattamiseen tähtäävät toimenpiteet

Ilmanlaatu standardien jatkuva merkittävä rikkominen voidaan lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä ratkaista panemalla tosiasiallisesti täytäntöön voimassa oleva EU:n lainsäädäntö, erityisesti kevyiden dieselajoneuvojen päästöjä koskeva lainsäädäntö⁵, ja täydentäviä toimia kansallisella tasolla. Vuonna 2012 hyväksytyyn tarkistetun Göteborgin pöytäkirjan saattaminen osaksi lainsäädäntöä olisi myös tarpeellista, jotta EU:n sääntelyjärjestelmä voidaan mukauttaa EU:n kansainvälisiin sitoumuksiin. Näiden toimenpiteiden tavoitteena on, että nykyisiä ilmanlaatu standardeja noudatetaan täysimääräisesti viimeistään vuonna 2020.

2.2.1. Keskenikäisten asioiden loppuunsaattaminen: kevyiden dieselajoneuvojen päästöongelmien korjaaminen

Peräkkäisistä Euro-standardeista ja polttoaineen laatua koskevista standardeista on päästy yhteisymmärrykseen ajoneuvojen päästöjen torjumiseksi EU:ssa. Vaaditut päästövähennykset on saavutettu kevyiden dieselajoneuvojen moottorien typpioksidipäästöjä lukuun ottamatta. Vuodesta 2009 lähtien tyypin hyväksytyjen Euro 5 -standardin mukaisten ajoneuvojen todelliset typpioksidipäästöt ylittävät tällä hetkellä vuonna 1992 tyypin hyväksytyjen Euro 1 -standardin ajoneuvojen päästöt ja ovat noin viisi kertaa raja-arvoja suuremmat. Tällä on suuri vaikutus typpioksidin, otsonin ja sekundaarihiukkasten pitoisuuksiin kaikkialla Euroopassa. Tämä on myös tuonut kielteistä julkisuutta ja vahingoittanut ajoneuvojen valmistajien mainetta.

Komissio pani CARS 2020 -tiedonannossaan merkille nykyisten menettelyjen puutteet sitoutui uusin testimenettelyihin tyypin hyväksyntäjärjestelyissä kevyiden ajoneuvojen typpioksidipäästöjen arvioimiseksi todellisissa ajo-olosuhteissa⁶. Käytännön ajamisesta aiheutuvat typpioksidipäästöt (*real driving emissions* – RDE) kirjataan ylös ja annetaan tiedoksi pakollisista Euro 6 -päivämääristä alkaen (vuonna 2014). RDE-menettelyä olisi viimeistään kolme vuotta myöhemmin sovellettava tyypin hyväksyntään yhdessä päästöjen luotettavien enimmäisarvojen kanssa. Näin varmistetaan todellisten typpioksidipäästöjen tuntuva väheneminen, mikä on tarpeen Euro 6 -raja-arvojen saavuttamiseksi typpioksidipäästöjen osalta tavallisissa ajo-olosuhteissa⁷.

⁵ Toisin sanoen Euro 6 -standardin ajoneuvojen valvonta-asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti, jotta varmistetaan, että kevyiden dieselajoneuvojen tyypin oksidien todelliset päästöt ovat lähellä lainsäädännöllisiä raja-arvoja.

⁶ COM(2012) 636 lopullinen, Bryssel 8.11.2012.

⁷ Näiden poikkeamien (huono kunnossapito, testisyklissä huijaaminen sertifiointin yhteydessä, jälkimarkkinoilla asennetut estolaitteet, jotka poistavat tai kiertävät pilaantumista rajoittavan laitteen) tietyt mahdolliset syyt olisi tutkittava ja poistettava, koska tällä voitaisiin vähentää suurimpien saastuttajien aiheuttamia päästöjä ilman, että täytyy odottaa uuden sukupolven ajoneuvojen käyttöönottoa.

EU:n ajoneuvojen päästöstandardien tiukentaminen Euro 6 -standardia pidemmälle ei ole tällä hetkellä tarpeen vuosien 2025 ja 2030 uusien ilmanlaatutavoitteiden saavuttamiseksi. Enemminkin on tuettava kestävästä kaupunkiliikennettä paikallisten liikenneongelmien ratkaisemiseksi (katso kohta 2.2.3).

2.2.2. Teknisten ja hallinnollisten valmiuksien vahvistaminen

Jäsenvaltioiden toimivaltaisia viranomaisia tuetaan kauden 2014–2020 Euroopan rakenne- ja investointirahastojen sekä vuosia 2014–2020 koskevan uuden LIFE-välineen rahoituksella, jotta ilman epäpuhtauksien valvontaohjelmien ja niihin sisältyvien toimien kehittämistä ja toteuttamista vahvistetaan. Euroopan rakenne- ja investointirahastoja¹ koskevaan komission ehdotukseen sisältyy ilmanlaatuun liittyvä osa, joka koskee erityisesti kaupunkialueita. Jäsenvaltioita, alueita ja kaupunkeja, joiden ilmanlaadussa on merkittäviä ongelmia, kannustetaan harkitsemaan tarvittaessa näiden varojen käyttöä ilman epäpuhtauksien vähentämistoimien toteuttamiseksi muun muassa innovatiivisten teknologioiden edistämisen avulla. LIFE-välineellä tuetaan tilapäisiä täydentäviä toimia, jotka voivat olla tarpeen ilmanlaadun alan yleisen hallinnoinnin parantamiseksi ja joilla tuetaan merkittävän lisärahoituksen saantia muista rahoituslähteistä. LIFE-hankkeet perustuvat viimeaikaiseen myönteiseen kokemukseen komission ja Euroopan ympäristökeskuksen yhteisestä ilmanlaatu koskevien toimien toteutukseen liittyvästä kokeiluhankkeesta (air implementation pilot project) (kohta 3.2.6).

2.2.3. Paikallisen ja alueellisen ilmanlaadun hallinnan välineiden laajentaminen

Jäsenvaltioilla on päävastuu paikallisten sääntöjen noudattamista koskevien ongelmien ratkaisemisesta. Tämän osalta esiintyy merkittäviä mahdollisuuksia tehostetuille kansallisille ja paikallisille toimille. Tämänhetkisiä käytössä olevia arviointi- ja hallinnointivaihtoehtoja täydennetään kestävästä liikkuvuudesta koskevilla toimenpiteillä tiedonannossa ”Yhdessä kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta kaupunkiliikennettä”, erityisesti niillä, jotka liittyvät kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmiin ja ajoneuvojen pääsyä kaupunkeihin koskeviin sääntöihin. Suunnitelmissa on kehittää jälkiasennusohjelmiin ja edistyneen teknologian vaihtoehtojen käyttöönoton edistämiseen liittyviä suuntaviivoja, jotka perustuvat Yhdysvalloissa kehitettyyn äärimmäisen vähän päästöjä aiheuttavia ajoneuvoja (*Super Ultra Low Emission Vehicle*) koskevaan toiminta-ajatukseen. Kyseistä toiminta-ajatusta laajennetaan myös muille aloille, jotta jäsenvaltioita voidaan tukea sääntöjen noudattamiseen liittyvissä ongelmissa. Uusia yleisölle kohdennettuja indikaattoreita kehitetään, jotta edistystä ilman pilaantumisen lieventämisessä voidaan seurata kansallisesti ja paikallisesti. Tarkoituksena on parantaa yleisötiedotusta tuotteiden suorituskyvystä sekä kansallisten ja paikallisten ilmanlaatu-toimien menestyksestä. Kuluttajavalintojen helpottamiseksi yleisölle tiedotetaan myös ajoneuvojen todellisista päästöistä, jotka mitataan uuden testisyklin mukaisesti (Euro 6 -määräajoista lähtien).

2.2.4. Ilmanlaatudirektiivi

Ilmanlaatu-politiikan tarkastelussa kävi ilmi, että ilmanlaatudirektiiviä ei ole tällä hetkellä syytä tarkistaa. Toimintalinjassa olisi keskityttävä siihen, että nykyisten ilmanlaatu-standardien vaatimukset täyttyvät viimeistään vuonna 2020 mennessä ja että epäpuhtauspäästöjen vähentämiseen sovelletaan vuoteen 2030 ulottuvalla ajanjaksolla kansallisista päästörajoista annettua direktiiviä. Nämä päästövähennykset puolestaan alentavat taustapitoisuuksia kaikkialla Euroopassa, mikä on kansanterveyden ja ekosysteemien kannalta erittäin hyödyllistä.

Ilmanlaatudirektiivi on keskeinen toimintalinja varmistettaessa, että tulevaisuuden pitoisuudet ovat kaikkialla alle WHO:n ohjearvojen. Sitä on tarkasteltava edelleen mahdollista

tarkistamista silmällä pitäen, kun taustapitoisuudet on kansallisia päästörajoja koskevan direktiivin ansiosta saatu haluttuun laskusuuntaan.

3. ILMAN EPÄPUHTAUKSIEN VAIKUTUSTEN VÄHENTÄMINEN PITKÄLLÄ AIKAVÄLILLÄ

EU:n ilmanlaatu- ja ympäristöpolitiikan uudelleentarkastelu on tähän mennessä osoittanut, että tavoitteiden ja lainsäädäntötoimien yhdistelmällä on tarjottu ihmisten terveydelle ja ympäristölle todellista hyötyä. Hiukkasista – jotka ovat suurin ilman pilaantumiseen liittyvien kuolemantapausten syy – aiheutuvat terveyshaitat vähenivät noin 20 prosenttia vuosina 2000–2010. Happosateiden (happamoitumisen) ongelma on saatu EU:ssa pitkälti ratkaistua pääasiallisten epäpuhtauksien päästöjen huomattavan vähentämisen ansiosta⁸. EU:n ilmanlaatu- ja ympäristöpolitiikalla on kannustettu epäpuhtauksien vähentämisen alan innovaatiota ja parannettu radikaalisti keskeisten taloudenalojen ympäristönsuojelun tasoa. Tällä on turvattu kasvu ja työpaikat sekä avattu vihreän teknologian mahdollisuuksia EU:ssa ja sen ulkopuolella.

Näistä saavutuksista huolimatta merkittäviä vaikutuksia esiintyy edelleen (taulukko 1), ja ne aiheuttavat jatkuvasti huolta monille EU:n kansalaisille⁹. Ilman epäpuhtaudet aiheuttavat ympäristöongelmista eniten kuolemantapauksia EU:ssa, ja niistä aiheutuu kymmenen kertaa enemmän kuolemantapauksia kuin liikenneonnettomuuksista. Vuonna 2010 niistä aiheutui yli 400 000 ennenaikaista kuolemaa sekä huomattava määrä sairauksia ja vaivoja, jotka olisivat olleet ennaltaehkäistävissä, mukaan lukien hengityselinsairaudet (kuten astma) ja pahentuneet sydän- ja verisuoniongelmat. Näiden vaikutusten ulkoiset kokonaiskustannukset olivat 330–940 miljardia euroa, mukaan lukien työn tuottavuuden menetys ja muut suorat taloudelliset vahingot, joiden määräksi vuonna 2010 arvioitiin 23 miljardia euroa vuodessa. Myös ekosysteemit kärsivät leväkukinnoista, kalojen sukupuuttoon kuolemista ja typpiravinteiden aiheuttamasta muunlaisesta pilaantumisesta (rehevöityminen) johtuvista ekosysteemien häiriöistä. Ongelma on erityisen vakava Euroopan rikkaimmilla ja monipuolisimmilla luonnonalueilla¹⁰, joista yli kolme neljäsosaa on uhanalaisia.

Taulukko 1: Ilman epäpuhtauksien pääasialliset vaikutukset terveyteen ja ekosysteemeihin vuonna 2010

Vaikutukset	Terveyshaitat ¹¹ (hiukkasista ja otsonista aiheutuva ennenaikainen kuolleisuus)	Rehevöitymisen raja-arvot ylittävän ekosysteemin ala ¹²
2010	406 000	62 %

Vaikka voimassa oleva lainsäädäntö pantaisiin kokonaan täytäntöön, EU joutuu huomattavien terveys- ja ympäristöhaasteiden eteen (taulukko 2). Terveyshaitat (ilman pilaantumiseen liittyvä ennenaikainen kuolleisuus) vähenevät vuoteen 2025 mennessä vain hieman yli kolmasosalla, ja suurin osa vähennyksistä tapahtuu ennen vuotta 2020. Rehevöitymisen osalta on odotettavissa vain pieniä parannuksia, ja ekosysteemien vaurioiden raja-arvo

⁸ Päästövähennykset johtuvat suurten polttolaitosten rikkipäästöjä koskevasta EU:n lainsäädännöstä ja vähän rikkipäästöjä aiheuttavan tieliikenteen polttoainevaatumuksista, jotka ovat mahdollistaneet tehostettujen jälkikäsitteilylaitteiden käytön Euro 4 -standardista lähtien.

⁹ Ks. Eurobarometriraporttia eurooppalaisten suhtautumisesta ilmanlaatuun ”Attitudes of Europeans to air Quality”, http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_360_en.pdf, joka perustuu yli 25 000 EU:n kansalaisen haastatteluun.

¹⁰ Erityisesti suojelualueiden Natura 2000 -verkostossa.

¹¹ Ks. laskentamenetelmää varten raportti *TSAP Baseline: Health and Environmental Impacts* http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/tsap_impacts.pdf.

¹² Prosenttiosuus EU:n ekosysteemin alasta, joka ylittää rehevöitymisen osalta kriittisen kuormituksen.

todennäköisesti ylitetään yli puolessa EU:n ekosysteemien alasta. Ilman epäpuhtauksiin liittyvät ulkoiset terveys- ja ympäristökustannukset¹³ pysyvät todennäköisesti merkittävinä. Kustannukset laskevat noin 30 prosentilla vuonna 2025 ja 35 prosentilla vuonna 2030 noin 212–740 miljardiin euroon.

Taulukko 2: Pääasiallisten ilman epäpuhtauksien vaikutusten arvioitu kehitys vuoteen 2030 mennessä olettaen, että nykyinen lainsäädäntö pannaan täysimääräisesti täytäntöön (vaikutuksien vähentyminen vuoteen 2005 verrattuna)

Vaikutukset	Terveyshaitat (hiukkasista ja otsonista aiheutuva ennenaikainen kuolleisuus)	Rehevöitymisen raja-arvot ylittävän ekosysteemin ala
2025	-37 %	-21 %
2030	-40 %	-22 %

3.1. Uudet strategiset ilmanlaatu politiikan tavoitteet vuoteen 2030 ulottuvalla jaksolla

EU:n ilmansaasteita koskeva pitkän aikavälin tavoite merkitsee, että Maailman terveysjärjestön ihmisten terveyteen liittyvä ohjeellisia tasoja¹⁴ ei ylitetä (nämä voivat myös muuttua ajan kuluessa) ja että kriittisiä kuormituksia ja tasoja, jotka ovat ekosysteemien kestokyvyn rajalla, ei ylitetä¹⁵. Uudella strategialla pyritään samanaikaisesti kahteen painopisteeseen: siihen, että nykyistä lainsäädäntöä noudatetaan täysimääräisesti viimeistään vuoteen 2020 mennessä ja että EU:lle asetetaan etenemissuunnitelma pitkän aikavälin tavoitteen saavuttamiseksi.

Uuden ilmanlaatu politiikan tavoitteet vuodeksi 2030 esitetään jäljempänä taulukossa 3 kyseisten päämäärien mukaisesti. Niillä toteutetaan nykyiseen lainsäädäntöön verrattuna terveysalan parannuksista kolmannes lisää ja puolet rehevöitymisen vähennyksistä.

Taulukko 3: Uudet ilmanlaatu politiikan tavoitteet vuodeksi 2030 vuoteen 2005 verrattuna

Vaikutukset	Terveyshaitat (hiukkasista ja otsonista aiheutuva ennenaikainen kuolleisuus)	Rehevöitymisen raja-arvot ylittävän ekosysteemin ala
2030	-52 %	-35 %

Vuotta 2030 koskeviin vähennyksiin liittyvät edut ovat huomattavasti suuremmat kuin sääntöjen noudattamisesta aiheutuvat kustannukset. Ensinnäkin ehdotettujen toimien ansiosta EU:n väestö elää kauemmin ja terveemmin, koska ilman pilaantumisen aiheutuvista

¹³ Tämä on arvio ilman epäpuhtauksien aiheuttamista kaikista kustannuksista, eikä vain taloudelle aiheutuneista suorista kustannuksista (esim. menetetty tuottavuus, terveydenhuolto, pienemmät satomäärät) vaan tähän sisältyy myös henkilön terveyden huonontumisesta annettu rahamääräinen arvio. Arvio perustuu pääasiassa terveysnäkökohtiin, koska menettelyt ekosysteemi vaikutuksien arvottamiseksi rahassa ovat puutteellisia.

¹⁴ Tarkkaan ottaen tiettyjen epäpuhtauksien, kuten hiukkasten osalta ei ole olemassa mitään turvallista altistumisen tasoa, mutta WHO:n ohjeet on asetettu matalalle riskitasolle ja niitä tarkistetaan säännöllisesti.

¹⁵ Kriittiset kuormitukset ja tasot, eli enimmäistasot, jotka ekosysteemi voi sietää vaurioitumatta.

sairauksista johtuva kuolleisuus vähenee¹⁶. Toisekseen, kun otetaan huomioon terveyshaittojen väheneminen, tämän politiikan vuotuiset nettohyödyt ovat varovaisimman arvion mukaan noin 40 miljardia euroa. Tässä yhteydessä ei oteta huomioon ekosysteemien vaurioiden vähentymisestä saatavia erittäin merkittäviä ympäristöhyötyjä, joita on vaikea arvioida rahallisesti. Kun täytäntöönpanosta johtuva tuottavuuden kasvu otetaan huomioon¹⁷, politiikan nettovaikutus BKT:hen saadaan kokonaan korvattua ja alhaisemmista terveydenhuoltokustannuksista, jotka liittyvät ilman pilaantumisesta johtuvien sairauksien vähenemiseen¹⁸, sekä vähäisemmistä satotappioista ja infrastruktuurivaurioista saadaan lisäksi suoraa hyötyä. Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin erilaisia vaikutuksia eri jäsenvaltioihin, ja päätelmä oli, että ne ovat ehdotetussa politiikassa oikeasuhtaisia.

3.2. Tavoitteiden saavuttaminen

Edellä mainittujen tavoitteiden saavuttaminen vaatii sääntelytoimien ja muiden toimien yhdistelmää. EU:n ja jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä, ja jäsenvaltioiden on tehtävä työtä myös alueidensa ja kaupunkiansa kanssa. Nykyisen lainsäädännön täysimääräinen noudattaminen on mahdollista vuoteen 2020 mennessä kansallisten ja EU:n toimenpiteiden yhdistelmällä. EU:n on keskityttävä kuormituslähteiden tämänhetkisen torjunnan täysimääräiseen toteuttamiseen. Vuoden 2030 tavoitteet edellyttävät EU:lta lisätoimia päästöjen vähentämiseksi niiden lähteellä. Taustapitoisuuksien vähennyksien aikaansaannin ansiosta ilmanlaadun standardeja voidaan myöhemmin tarkistaa WHO:n ohjeiden perusteella¹⁹. Jäljempänä esitetyillä toimenpiteillä keskitytään myös edistämään osaltaan ilmastonmuutoksen hillitsemistä. Toimenpiteet kohdistetaan niihin epäpuhtauksiin, jotka aiheuttavat merkittävästi ilmastovaikutuksia ja ilmansaasteita (kuten hiukkasiin sisältyvä noki), tai edistämään toimia, joilla puututaan samanaikaisesti ilmansaasteisiin ja ilmastokaasuihin (kuten ammoniakkiin ja typpioksiduuliin).

3.2.1. Kansallisia päästörajoituksia koskevan direktiivin tarkistaminen

Kunkin jäsenvaltion epäpuhtauspäästöjä on vähennettävä huomattavasti, jotta uuden ilmanlaatupolitiikan tavoitteet vuodelle 2030 saavutetaan. Kansallisia päästörajoja koskeva direktiivi on pääasiallinen väline kustannustehokkaiden vähennyksien toteuttamiseksi.

Ohessa olevassa ehdotuksessa tarkistetuksi kansallisia päästörajoituksia koskevaksi direktiiviksi toimenpiteet ulotetaan vuoteen 2030, ja siinä on kaksi tärkeää välitappia: tarkistetun Göteborgin pöytäkirjan nojalla hyväksytyjen EU:n uusien kansainvälisten velvoitteiden saattaminen osaksi lainsäädäntöä vuoteen 2020 mennessä ja päästöjen vähentämistä koskevat välivaiheen velvoitteet vuodelle 2025 päästövähennyspolun ylläpitämiseksi vuoteen 2030 saakka. Ehdotuksessa vahvistetaan myös yhdenmukaisuutta ilmanlaatua koskevaan direktiiviin sisältyvien ilmanlaatustandardien arvioinnin ja hallinnan sekä ilmastomuutoksen hillitsemisen kanssa, ja sillä rajoitetaan osaltaan ilmastomuutosta²⁰. Siihen sisältyvät myös parannetut säännökset arvioinneista, ennusteista ja ekosysteemien seurannasta, jotta täytäntöönpanoa mitataan tehokkaammin. Raportointiaikataulu on

¹⁶ Ehdotetuilla toimilla odotetaan voitavan voittaa noin 500 000 elinvuotta vuodessa.

¹⁷ Vuosittain saadaan ylimääräiset 15 miljoonaa tehtyä työpäivää, koska ilman pilaantumisesta johtuva sairastelu vähenee.

¹⁸ Ehdotetuilla toimilla odotetaan voitavan säästää terveydenhoitokuluja noin 650 miljoonaa euroa vuodessa.

¹⁹ Ilmanlaatua koskevat direktiivit olivat lainsäädännön painopiste ilman pilaantumista koskevassa vuoden 2005 teemaohjelmassa, mutta tällä hetkellä niiden painopiste on se, että sääntöjä noudatetaan täysimääräisesti mahdollisimman nopeasti.

²⁰ Ehdotuksessa säilyy vaatimus kansallisista epäpuhtauksien rajoittamista koskevista ohjelmista, mutta sitä mukautetaan niin, että ilmanlaatua koskevien direktiivien ja ilmastopolitiikan yhteisvaikutus maksimoidaan.

yhdenmukaistettu kasvihuonekaasujen raportointiaikataulun kanssa. Muita tietovirtojen synergiamahdollisuuksia tarkastellaan epäpuhtauksien päästöjä ja siirtoja koskevan eurooppalaisen rekisterin tulevan arvioinnin yhteydessä.

Ehdotukseen sisältyy²¹ vuotta 2030 silmällä pitäen kustannustehokkaita päästöjen vähentämistä koskevia kansallisia velvoitteita neljää alkuperäistä (rikkidioksidi, typpioksidi, metaanittomat haihtuvat orgaaniset yhdisteet ja ammoniakki) ja kahta uutta ilman epäpuhtautta varten: alkuperäiset PM_{2,5}-pienhiukkaset (pienhiukkaset, joilla on merkittäviä terveyshaittoja) ja CH₄ (metaani, merkittävä lyhytaikainen ilmansaaste). PM_{2,5}-pienhiukkasten vähentämistoimien toteutuksessa pyritään erityisesti vähentämään nokea, joka on toinen merkittävä lyhytaikainen ilmansaaste. Metaania ja nokea koskevilla toimenpiteillä saadaan aikaan suoraan ilmastoon vaikuttavia sivuhyötyjä ja samalla valmistellaan kansainvälisiä toimia. Joustavia järjestelyjä ehdotetaan, jotta epävarmuus, joka liittyy päästöjen kartoitusmenetelmiin ja useiden energialähteiden käyttöön tulevaisuudessa, sallitaan välineen luotettavuutta heikentämättä.

3.2.2. Kuormituslähteiden tämänhetkisen valvonnan täysimääräinen hyödyntäminen: teollisuuden päästöt, ekologinen suunnittelu ja liikkuvat työkoneet

Vaikka jäsenvaltioille tarjotaan kansallisia päästörajoja koskevan direktiivin perusteella mahdollisimman suuri joustavuus asianmukaisten toimien kartoittamiseksi, monet sidosryhmät pyysivät tukea EU:n kohdennetun kuormituslähteiden valvonnan välityksellä. Mahdolliset alakohtaiset toimenpiteet luetellaan tähän tiedonantoon liittyvässä vaikutustenarvioinnissa. Olemassa olevilla ja suunnitelluilla EU:n kuormituslähteitä koskevilla toimilla edistetään merkittävästi vaadittujen vähennysmäärien aikaansaantia. Määrä vaihtelee haihtuvien orgaanisten yhdisteiden 57 prosentin ja typpioksidien 72 prosentin vaaditun vähennyksen välillä. Tähän käytetyt pääasialliset välineet ovat:

- Ekologista suunnittelua koskeva direktiivi, jolla torjutaan kotitalouksien poltosta peräisin olevia päästöjä;
- Teollisuuden päästöjä koskeva direktiivi ja sen jatkuva ohjelma parhaita käytettävissä olevia tekniikoita (BAT) koskevien päätelmien kehittämiseksi, jolla katetaan pääasialliset teollisuuden kuormituslähteet, mukaan lukien erityisesti polttolaitokset, joiden teho on yli 50 megawattia²²;
- Liikkuvia työkoneita koskevan direktiivin tarkistaminen, millä saadaan aikaan huomattavaa hyötyä direktiivin kattamaa suoritustehoa ja konetyyppiä laajentamalla sekä yhdenmukaistamalla valvontaa Euro VI -standardin raskaita ajoneuvoja koskevien raja-arvojen mukaisesti.

EU:n kuormituslähteitä koskevalla lainsäädännöllä toteutetaan ammoniakkin osalta ainoastaan noin 25 prosenttia vaadituista vähennystoimista. Tästä syystä maatalouden kuormituslähteitä koskeva tapaus on kiireellinen, ja asiaa käsitellään jäljempänä kohdassa 3.2.4.

²¹ Lyhytaikaisia ilmansaasteita koskevia toimia tarkasteltiin erityisesti. Vaikka nokea koskeva erillinen enimmäismäärä ei ole tällä hetkellä tarkoituksenmukainen, EU:n ja jäsenvaltioiden on priorisoitava nokeen vaikuttavia toimenpiteitä PM_{2,5}-pienhiukkasten vähentämistä koskevien velvoitteiden täyttämisen yhteydessä. Uuden metaania koskevan enimmäismäärän avulla hyödynnetään merkittäviä mahdollisuuksia matalille tai nollakustannuksille. Näin täydennetään haihtuvien orgaanisten yhdisteiden ja typen oksidien vähennyksiä, joita tarvitaan otsonipitoisuuksien vähentämiseksi EU:ssa ja kansainvälisesti. Nämä toimet on myös suunnattu edistämään lyhytaikaisia ilmansaasteita koskevia kansainvälisiä toimia ilmakehän ilmansaasteen vähentämiseksi.

²² Käytössä on aikataulu parhaita käytettävissä olevia tekniikoita koskevien päätelmien hyväksymiseksi vuoteen 2020 mennessä. Jäsenvaltiot ovat kuitenkin keskeisessä asemassa, kun näiden tekniikoiden taso ja siten teollisuuden päästöjä koskevaan direktiiviin perustuva vähennys määritetään.

3.2.3. Keskisuuria polttolaitoksia koskeva direktiiviehdotus²³

Kuormituslähteitä koskevan EU:n lainsäädännön suurin aukko (maataloutta lukuun ottamatta) koskee polttolaitosten, joiden lämpökapasiteetti on 1–50 megawattia, aiheuttamia päästöjä. Nämä ovat tärkeitä myös, jotta vältetään ilmanlaadun ja uusiutuvien energialähteiden politiikan väliset kompromissit (erityisesti, kun kyseessä on biomassan lisääntynyt käyttö). Ehdotetussa direktiivissä keskisuurten polttolaitosten aiheuttamien tiettyjen ilman epäpuhtauksien päästöjen rajoituksista tarjotaan tehokas väline, jolla vähennetään edelleen typpioksidin, rikkidioksidin ja hiukkaspäästöjen aiheuttamia epäpuhtauksia uusille ja olemassa oleville laitoksille asetetuilla asianmukaisilla raja-arvoilla yhdessä yksinkertaisen rekisteröintijärjestelmän kanssa. Tällä saadaan aikaan suurin kustannus-hyötysuhde alhaisin hallinnollisin kustannuksin. Direktiivillä autetaan toteuttamaan huomattava osa jäsenvaltioiden päästövähennysvelvoitteista.

3.2.4. Maatalouden ammoniakkipäästöjen hillitsemistä koskevat toimenpiteet

Jotta uuden ilmanlaatu politiikan vuodelle 2030 ulottuvat tavoitteet saavutetaan, ehdotetussa kansallisia päästörajoja koskevassa direktiivissä edellytetään, että ammoniakkipäästöjä vähennetään 27 prosenttia. Direktiivissä säädetään useista kuormituslähteitä koskevista toimista, jotka jäsenvaltioiden on otettava huomioon kansallisten ohjelmien laadinnassa. Monet näistä ovat kustannustehokkaita jopa melko pienillä maatiloilla. Jäsenvaltiot voivat myös tarjota tukea maaseudun kehittämisrahaston asianmukaista rahoitusta kohdentamalla. Vaihtoehtoja täydentäville kuormituslähteiden valvontatoimille EU:n tasolla tarkastellaan. Näihin sisältyy yleinen vaatimus ravinnetasapainosta lannoitteiden käytössä, lannoitteiden käytön erityistarkastukset sekä epäorgaanisten lannoitteiden merkinnät ja niitä koskevat muut säännökset (lannoiteasetuksen jatkuvan uudelleentarkastelun yhteydessä). Monilla näistä toimenpiteistä edistetään myös typpioksiduulin (Kioton pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluva voimakas kasvihuonekaasu) päästöjen vähentämistä²⁴.

3.2.5. Alusliikenteen päästöjen valvonta

Vuonna 2012 tarkistetulla nestemäisen polttoaineen rikkipitoisuutta koskevalla direktiivillä²⁵ varmistetaan, että kustannustehokkaimmat toimet alusliikenteen rikkipäästöjen vähentämiseksi EU:ssa ovat jo käynnissä. Näihin sisältyvät rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden standardi 0,1 prosentin rikkipitoisuudesta Itämerellä ja Pohjamerellä vuodesta 2015 lähtien ja kansainvälinen standardi enintään 0,5 prosentin rikkipitoisuudesta EU:n kaikilla vesialueilla vuodesta 2020 lähtien.

Aiempi analyysi osoittaa kuitenkin, että alusliikenteen päästöt vaikuttavat jatkossakin ilmanlaatuun maa-alueilla²⁶ ja että vähennykset tällä alalla voisivat olla kustannustehokkaita. Koska alusliikenne on luonteeltaan kansainvälistä ja Eurooppa on riippuvainen siitä, etusijalle on aina asetettava toimenpiteiden kehittäminen kansainvälisellä tasolla (IMO). Tällaisia kansainvälisiä toimenpiteitä ovat esimerkiksi typen oksidien päästöjen valvonta-alueiden nimeäminen ja IMO:n hyväksymien typen oksidien päästönormien täytäntöönpano.

²³ Uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin ja energiatehokkuusdirektiivin mukaiset ilmanlaadun hyödyt on sisällytetty perusvaatimuksiin.

²⁴ UNEP on arvioinut, että koko maailmassa voitaisiin joka vuosi vuoteen 2020 mennessä välttää typpioksidipäästöt, jotka vastaavat 0.8 gigatonnia hiilidioksidia, mikä olisi kahdeksan prosenttia ”päästöaukosta” maiden tekemien vähennyslupausten ja niiden toimien välillä, joita tarvitaan, jotta maapallon lämpötilan nousu voitaisiin pitää alle kahden celsiusasteen.

²⁵ Direktiivi 2012/33/EY.

²⁶ Vuonna 2005 kansainvälisen alusliikenteen NO_x-päästöt olivat EU:ssa noin 25 prosenttia ja SO₂-päästöt noin 21 prosenttia maalta peräisin olevista päästöistä. Maalähteistä peräisin olevien NO_x-päästöjen odotetaan vuoteen 2030 mennessä vähenevän 65 prosenttia, mutta jos toimenpiteitä ei toteuteta, alusliikenteen päästöt vähenevät ainoastaan kaksi prosenttia.

Ehdotuksessa tarkistetuksi kansallisia päästörajoituksia koskevaksi direktiiviksi pyritään luomaan kannustimia alusliikenteen päästöjen vähentämiseksi siten, että sallitaan alusliikenteen päästövähennysten kuittaaminen maalla sijaitsevia kuormituslähteitä koskevilla päästövähennysvelvoitteilla vuosien 2025 ja 2030 osalta²⁷.

3.2.6. Muut kuin sääntelytoimet

Komissio ja Euroopan ympäristökeskus tekivät uudelleentarkastelun osana ilmanlaatuun liittyvien toimien toteutusta koskevan kokeiluhankkeen²⁸, jossa ne arvioivat kahdentoista eurooppalaisen kaupungin käytännön kokemuksia tämänhetkisestä toimintakehyksestä. Toiminnan yleinen riittävyys vahvistettiin, mutta tiettyjä parannuskohteita havaittiin. Niihin sisältyi tarve paremmasta koordinoinnista sekä arviointia ja hallinnointia koskevien valmiuksien luomisesta. Poliitiikan täytäntöönpanon tueksi esitettiin muita kuin sääntelytoimia. Ne kohdistuivat erityisesti kaupunkeihin, maatalouteen ja kansainväliseen tasoon. Samalla edistettiin päätöksentekijöiden ja tutkimus- ja innovaatioyhteisön tiiviimpiä yhteyksiä. Kaupunkiulottuvuutta käsitellään edellä kohdassa 2.2.3; muita seikkoja käsitellään jäljempänä.

3.2.6.1. Aktiivinen osallistuminen maatalousalan kanssa

Maatalousalan panos ilmanlaadun parantumiseen on selvä, ja useita jatkotoimia saatetaan yhteen: päästörajoituksia koskevan direktiivin mukaisten ammoniakkin enimmäismäärien tarkistaminen, YK:n Euroopan talouskomission Ammonia Guidance Document²⁹, yhteisen maatalouspolitiikan yhä merkittävämpi ympäristönsuojeluun liittyvä painopiste ja ilman pilaantumisen torjumisen sivuhyödyt ilmastolle sekä vesi- ja maa-alueille. Komission maatalous- ja ympäristöalan yksiköt perustavat yhdessä maatalousalan foorumin, joka on osa puhdasta ilmaa käsittelevää foorumia, jotta nämä toimet yhdistetään kriittiseen massaan ja jotta edistetään aktiivista yhteydenpitoa viljelijöiden kanssa (ks. kohta 5.1 jäljempänä).

3.2.6.2. Kansainvälisten toimenpiteiden käyttöönotto

EU:n vuonna 2012 ratifioima tarkistus Göteborgin pöytäkirjaan on tärkeä, jotta edistetään sitä, että EU:n ulkopuoliset osapuolet ratifioivat sen laajemmin. Näin kolmansissa maissa edistetään vihreää taloutta ja viime kädessä vähennetään niiden vaikutusta EU:n ilmanlaatuun. Ratifiointiehdotus liitetään siten tähän strategiaan. Komissio aikoo jatkaa yhteydenpitoa Itä-Euroopan, Kaukasian ja Keski-Aasian valtioiden kanssa Göteborgin pöytäkirjan täytäntöönpanemiseksi. Se tarjoaa tarvittaessa taloudellista tukea EU:n kehitysyhteistyötuen välityksellä. Vuoteen 2030 ulottuvilla uusilla tavoitteilla luodaan toimintasuunnitelma Göteborgin pöytäkirjan tulevaa tarkistamista varten. Tällä olisi pyrittävä johdonmukaisiin poliittisiin lähestymistapoihin, jotta ilman epäpuhtauksia vähennetään YK:n Euroopan talouskomission alueella ja jotta puututaan suurimpiin saastuttajiin Euroopan ulkopuolella, erityisesti Aasiassa.

3.2.6.3. Tutkimuksen ja innovoinnin edistäminen

Arvioinnissa esitettiin myös selkeä toimintasuunnitelma kansalliselle ja EU:n tutkimukselle paremman ilmanlaadun hallinnoinnin tukemiseksi EU:ssa. EU:n vuosia 2014–2020 koskevalla tutkimuksen ja innovoinninohjelmalla, Horisontti 2020 -ohjelmalla, pyritään helpottamaan yhteiskunnan siirtymistä vihreään talouteen. Näin vähennetään ilman

²⁷ Tällä tiedonannolla ja asiaan liittyvällä vaikutusten arvioinnilla vastataan olennaisilta osin direktiivin 1999/32/EY 7 artiklan 2 kohtaan.

²⁸ <http://www.eea.europa.eu/publications/air-implementation-pilot-2013>

²⁹ Valtiosta toiseen tapahtuvaa ilman epäpuhtauksien kaukokulkeutumista koskevaan UNECE:n yleissopimukseen (CLRTAP) tehdyn pöytäkirjan osapuolten CLRTAP:in toimeenpanevan elimen 31. kokouksessa (11–13 päivänä joulukuuta 2012) hyväksymä päätös 2012/11, ECE/EB/AIR/113/Add. 1.

epäpuhtauksista aiheutuvia terveys- ja ympäristöhaittoja Euroopassa. Ohjelmalla edistetään yhdennettyjä linjauksia ilman epäpuhtauksien ja ilmastomuutoksen torjumiseksi siten, että EU:ssa löydetään pitkäaikaisia ja kestäviä ratkaisuja. Ilmanlaadun parantamiseen liittyviä edistyneitä ja innovatiivisia välineitä ja strategioita kehitetään ottaen huomioon paikalliset erityisolosuhteet. Liikenteen alan teknologiseen kehitykseen sisältyvät uudet moottorit, jotka aiheuttavat vähän päästöjä todellisissa ajo-olosuhteissa, ja muiden kuin pakokaasuista aiheutuvien päästöjen vähentäminen. Lisäksi on jatkuvasti parannettava politiikan toteutusta tukevan tietämyksen integrointia politiikan eri tasoille. Yhteisön seitsemännen puiteohjelman tutkimuksella tuetaan tällä hetkellä EU:n ilmanlaatupolitiikan toteutusta aloilla, joihin sisältyvät yhdennetyn arvioinnin välineet, lyhytaikaiset ilmastovaikutukset, sosioekonomiset näkökohdat ja vaikutukset ekosysteemeihin. Näiden toimenpiteiden lisäksi komissio julkaisee ja päivittää säännöllisesti ilmanlaadun parantamiseen liittyviä tutkimuksen ja innovoinnin painopisteitä.

4. KASVU JA KILPAILUKYKY

Lisäämällä työn tuottavuutta ja luomalla markkinat ympäristöteknologialle ja -palveluille uusi ilmanlaatupolitiikka antaa taloudelle sysäyksen, joka vastaa suuruusluokaltaan pilaantumisen rajoittamiskustannuksia. Sekä pienet että suuret puhtaan teknologian sektorilla toimivat tekniikan alan yritykset kuuluvat edistyneimpiin ja innovatiivisimpiin yrityksiin Euroopassa. Ylimääräisellä sysäyksellä yhdessä Horisontti 2020 -puiteohjelmalle annetun suuremman painoarvon kanssa varmistetaan, että innovointipyrkimyksiä jatketaan. Tämä toimintalinja lisää tuottavuutta noin 100 000 kokoaikavastaavalla. Tästä luvusta noin 40 000 on uusia työpaikkoja.

Tämän teknologian markkinat ovat yhä kansainvälisemmät. EU:n tärkeimmillä kauppakumppaneilla teollisuusmaissa on jo käytössä EU:ta tiukemmat standardit. Jotta Eurooppa voi myydä näillä markkinoilla, sen teknistä kehitystä on edistettävä. Lisäksi OECD:n raportti *Environment Outlook 2050* osoittaa, että nousevan talouden maissa kiinnitetään ilman pilaantumiseen aikaisempaa enemmän huomiota. Tämän seurauksena kysyntä ratkaisusta ilmanlaadun parantamiseksi kasvaa, mikä avaa uusia markkinamahdollisuuksia eurooppalaisille yrityksille. Kiina on hiljataan ilmoittanut investoivansa tulevien viiden vuoden aikana yksinomaan Beijingissä vuosittain 0,4 prosenttia BKT:stä ilman pilaantumisen torjuntaan³⁰. Tämä on enemmän kuin tämän toimenpidepaketin täytäntöönpanokustannukset koko EU:ssa. Eurooppalaisilla yrityksillä on hyvät edellytykset hyötyä tästä investoinnista.

5. SEURANTA, ARVIOINTI JA UUELLEENTARKASTELU

5.1. Puhdasta ilmaa käsittelevä eurooppalainen foorumi

Komissio perustaa puhdasta ilmaa käsittelevän foorumin, joka helpottaa tämän strategian täytäntöönpanoa ja jossa kaikki asianmukaiset sidosryhmät kokoontuvat kahden vuoden välein. Ilmanlaatua käsittelevää sääntelykomiteaa ja siihen liittyviä asiantuntijaryhmiä käytetään jatkossakin apuna direktiivien teknisiä parannuksia sekä ilmanlaatua ja päästöjä käsittelevien osapuolten lähentämistä varten.

5.2. Aikataulu ja edistyminen

Tavoitteiden saavuttamista ja välineiden täytäntöönpanon edistymistä tarkastellaan uudelleen viiden vuoden välein. Ensimmäinen uudelleentarkastelu tehdään vuoteen 2020 mennessä.

³⁰ http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-09/24/c_132746706.htm.

Edistymistä vuoteen 2030 ulottuvien ilmanlaatua koskevien uusien tavoitteiden saavuttamiseksi arvioidaan käyttämällä niitä mittaavia indikaattoreita. Kevyiden dieselajoneuvojen todellisten päästöjen vähentämistä ja ilmanlaatua koskevien standardien noudattamista seurataan tarkasti nykyisillä raportointijärjestelmillä. Vaikutusten arviointia tukevaa analyysiä päivitetään joka toinen vuosi, ja tilannekatsaukset esitetään puhdasta ilmaa käsittelevälle foorumille.

Ensimmäisessä tarkastelussa arvioidaan, tarvitaanko ilmanlaatustandardeja koskevia lisätoimia. Lisäksi tarkastellaan asianmukaista tasapainoa kaikkialla sovellettavien ilmanlaadun raja-arvojen ja niiden vaihtoehtoisten mallien välillä, jotka keskittyvät alueisiin, joiden väestö on erityisen altistunut epäpuhtauksille.

6. PÄÄTELMÄT

EU:n ilmanlaatua koskevat kunnianhimoiset pitkän aikavälin tavoitteet voidaan saavuttaa vain vaiheittain. Edellisen (vuoden 2005) strategian mukaiset vähennykset saadaan yleisesti ottaen toteutettua vuoteen 2020 mennessä jäsenvaltioiden ja EU:n toimien yhdistelmällä. Tällä vähennetään huomattavasti ilman pilaantumisesta johtuvia terveys- ja ympäristöhaittoja, vaikka merkittäviä ongelmia esiintyy edelleen. Uusi strategia osoittaa, että EU:n pitkän aikavälin tavoitetta varten tarvittavat lisätoimet ovat mahdollisia ja että niillä saadaan aikaan 45 miljardin euron terveyshyödyt ja merkittävä määrä ympäristöhyötyjä. Tällä tasoitetaan tietä sille, että EU:n ilmanlaatustandardeissa siirrytään kohti WHO:n ohjearvojen mukaisia pitoisuuksia.

Varteenotettavalla ilmanlaatu politiikalla vastataan kansalaisten terveyttä ja hyvinvointia koskeviin pyrkimyksiin, ja siitä on myös suoraa taloudellista hyötyä. Tuottavuuden parantuminen ja alemmat terveydenhuoltokustannukset kompensoivat täysin sääntöjen noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia. Toimintalinjalla pitäisi myös lisätä nettotyöllisyysvaikutuksia. Nopeasti kasvavilla maailmanmarkkinoilla avataan mahdollisuuksia epäpuhtauksien vähentämistä koskevalle teknologialle ja palveluille. EU voi saada kilpailuetua ja se voi hyödyntää mahdollisuuksia keskittämällä tutkimuksen ja kehityksen resurssitehokkaisiin ja puhtaampiin teknologioihin, jotka muiden valtioiden on otettava viime kädessä käyttöön.