



Euroopa Liidu transpordipoliitika: koolitusmaterjal

Tõlkinud: Mari Jüssi

SISUKORD

- Transpordialased sätted Rooma kokkuleppes
- Valge dokument: “Ühtse transpordipoliitika tulevikusuundumused”
- Roheline dokument: “Kodanike võrgustik”
- Roheline dokument: “Transpordi õiglase ja tõhusa hinnakujunduse suunas”
- EL fondide kasutamine ja kuritarvitamine transpordisektoris
- Euroopa Liidu õhukvaliteedi seadusandlus
- Sõidukite standardid, kütuse kvaliteet ja Auto-Oil programm
- Sõiduautode CO₂- heitmete vähendamise strateegia
- Autoromude direktiiv
- Vastuolud EL transpordipoliitikas
- Kes on kes Euroopa transpordi alal?

Transpordialased sätted Rooma kokkuleppes

Euroopa Liidu juhtorganite (Komisjon, Ministrite Nõukogu, Parlament jne) tegevus on reguleeritud Rooma kokkuleppega, mida perioodiliselt täiendatakse uute lepetega (nagu näiteks Maastrichti kokkulepe aastast 1992). Kuigi see kokkulepe reguleerib peamiselt üldküsimumusi ja annab juhtorganitele küllaltki vabad käed, tasuks selle sätete juurde siiski tagasi tulla.

Rooma leppega tasub tutvuda selleks, et aru saada, millistes transpordipoliitilistes küsimustes on kõrgel tasemel kokku lepitud ja millistes mitte. Näiteks Trans European Networki (TEN) väljaehitamine on Rooma leppega määratletud. Seega on seda otsust juba raske muuta. Peale selle sätestatakse kokkuleppes ka otsustus- ja juhtimisprotseduurid, millega hakatakse ellu viima kokkuleppe erinevaid sätteid. Nende protseduuride tundmine on väga oluline EU tasemel kampaaniate korraldamisel.

Rooma kokkulepet võib lugeda kõikides liikmesriikide keeltes EU kodulehekülje aadressilt: <http://europa.eu.int/abc/onj/treaties/>.

Oluline on meeles pidada, et peale transpordisätete on ka paljudel teistel leppe osadel suur mõju ühise transpordipoliitika väljakujunemisele. Kokkulepe sisaldab muu hulgas ka tervishoidu ja keskkonda puudutavaid küsimusi.

Euroopa Ühenduse üldsätted

Euroopa Ühenduse eesmärgid on ära toodud lepingu 2. artiklis. Seal öeldakse:

“Ühenduse ülesandeks on ühisturu, majandusliku ja rahaliidu loomise ning artiklis 3 ja 3a viidatud ühiste tegutsemispõhimõtete kaudu soodustada tasakaalustatud majandustegevust, säästlikku ja keskkonnaga arvestavat majanduslikku kasvu, kõrget tööhõivet ja sotsiaalseid tagatisi, elatustaseme ja elukvaliteedi tõstmist, majanduslikku ja sotsiaalset integreerumist ning solidaarsust liikmesriikide vahel.”

Selle lõigu juures peaks eriti ära märkima, et Ühenduse eesmärgi tuleb teostada *“ühisturu loomise kaudu”*. See nõudmine on absoluutne ning seda rõhutatakse paljudes teistes kauba, teenuste, kapitali ja tööjõu vaba liikumisega seotud artiklites (art. 9-37; 48-73). Niisiis peavad ka kõik transpordi ja keskkonnaga seotud tegevused olema kooskõlas nende põhisätetega.

Ka need artiklitele 3 ja 3a viitavad *“ühised tegutsemispõhimõtted”* sisaldavad *“ühiseid transpordipoliitilisi põhimõtteid”* (art3f).

Transpordiga seotud sätted

Artiklid 74--84 on seotud ühise transpordipoliitikaga (Common Transport Policy), mis kohustab Ministrite Nõukogu seadma:

- a. ühised nõuded rahvusvahelisele transpordile, mis toimub liikmesriigi piires või läbi ühe või enama liikmesriigi territooriumi;
- b. tingimused, mille raames välismaised veofirmad võivad liikmesriikides pakkuda veoteenuseid;
- c. meetmed liiklusohutuse parandamiseks;
- d. ja muud vastavad sätted.

Eriti tuleb Ministrite Nõukogul tähelepanu pöörata veoteenuste hindade ühtlustamisele, olenemata veofirma päritolumaast ja kauba sihtpunktist (art. 79), vältida liikmesriikide subsidiume ja kaitsemehhanisme transpordifirmadele ja -tööstusele (art. 80), ning hoida ära veoteenuste kõrgeid hindu, mida nõutakse üksnes piiri ületamise eest (art. 81).

Erandeid võib Nõukogu nendest reeglitest teha juhul, kui need peaksid põhjustama *“tõsiseid tagajärgi teatud piirkonna elatustasemes ja tööhõives ning takistusi transpordiinfrastruktuuris”* (art. 75.3). Näiteks tehti Suurbritanniale veoautode maksimaalse kaalu normide suhtes erand, sest sealsed sillad poleks uutele normidele vastu pidanud. Suurbritanniale anti mõned aastad aega sildade tugevdamiseks.

Artiklis 84 on öeldud, et need sätted puudutavad maantee-, raudtee-, ja siseveekogude transporti. Nõukogu võib samade sätete abil reguleerida mere- ja õhustransporti.

Trans European Network'e (TEN) puudutavad sätted

TEN-idega on seotud artiklid 129b-129d. Nende sätete järgi on TEN-ide eesmärgiks arendada *“liikmesriikide-siseste transpordivõrkude ühendamist ja uute ühenduste loomist”* ja eriti *“ühendusvõimaluste loomine Ühenduse keskuse ja saarte, isoleeritud alade ning tagamaade vahel”* (art.129b).

Ühenduse institutsioonid peavad koostama TEN-ide teostamiseks *“juhised, mis on kooskõlas nende eesmärkide, prioriteetide ja tegevuskavadega.”* Nad peavad rakendama *“meetmeid, mis tagavad transpordivõrkude omavahelise toimimise, seda eriti tehniliste standardite seadmise kaudu”* ja võivad anda juhistes ette nähtud projektidele toetust tasuvusanalüüside, laenugarantiide, intressitugede ja spetsiaalsete Ühtlustusfondi rahade näol (art. 129c).

Siiski, projekte võib teostada ainult nendega seotud liikmesriikide loal.

Teised transpordiga seotud artiklid

Lisaks üldistele kauba, teenuste, kapitali ja tööjõu vaba liikumisega seotud sätetele ning spetsiifilistele transpordisektori ja TEN-ide sätetele, on Lepingus veel rida teisi sätteid, mis on seotud transpordiga.

Artikli 100 järgi tuleb Nõukogul välja anda direktiivid, mille järgi saab ühtlustada liikmesriikide siseturuga seotud seadusandluse ja regulatsioonid. Nende direktiivide hulka kuuluvad Euroopa ühtsed standardid uute autode heitgaaside ja kütusekvaliteedi osas.

Artikkel 129 kohustab Ühenduse institutsioone parandama tervishoidu uute teaduslike tööde ja informatsiooni jagamise abil. See annab küll Nõukogule õiguse rakendada tervisekaitse meetmeid, kuid mitte ühtlustada seadusi ja regulatsioone.

Artiklid 130r--t on seotud Ühenduse keskkonnapoliitikaga. Seal sätestatakse, et keskkonnapoliitika peab lähtuma ettevaatlikkuse, ennetamise ning saastaja maksab-printsipidest, et keskkonnaprobleeme tuleb lahendada nende tekkekohas ning et keskkonnakaitse nõuded tuleb sisestada ka teistesse Ühenduse tegevusvaldkondadesse, nagu energia- ja transpordipoliitika(art.

130r). Need sätted annavad Nõukogule terve rea õigusi, mille abil võib keskkonda kaitsta. Ka võimaldavad need liikmesriikidel säilitada või vastu võtta oma rangemaid norme, juhul kui nad kooskõlas Lepinguga (ja eriti siseturu regulatsioonidega) (art.130t).

Kokkuvõte

Rooma kokkulepe määrab kindlaks Ühenduse transpordipoliitika põhialused. See kokkulepe põhineb baseerub kaupade, teenuste, kapitali ja tööjõu vabal liikumisel ja siseturu loomisel. Lepe kinnitab ka TEN-ide loomise. Samas tasakaalustab Rooma kokkulepe neid liberaalseid meetmeid tervise- ja keskkonnakaitse sätetega.

Valge dokument: “Ühtse transpordipoliitika tulevikusuundumused”¹

EC poolt 1992 a vastu võetud Valge dokument on see alus, millele tuginevad kõik Liidu transpordialased otsused. Selles analüüsitakse transpordisektori arengusuundi, määratakse ära ühise transpordipoliitika eesmärgid ja arutletakse, kuidas tekkinud transpordiprobleeme Liidus lahendada, ning esitatakse üsnagi ambitsioonikas ja detailne tegevuskava.

Ajalugu

Ühtse transpordipoliitika arendamine on üks Rooma Kokkuleppe nõudmistest. Kuid selle teostamine on aastakümneid takerdunud. Tööstussektori surve Euroopa ühisturu loomiseks on toonud kaasa vajaduse Ühenduse transpordisektoris midagi kiiresti ette võtta. Maastrichti kokkulepe, kus oli selget sätestatud TEN-ide loomine, andis sellele veelgi hoogu juurde.

Samas hakati liikluse kasvust tingitud keskkonnaprobleemide lahendamiseks Ühenduselt üha rohkem nõudma ühtsete keskkonnapoliitiliste meetmete rakendamist. Ministrite Nõukogu juurde loodud kõrgetasemeline töörühm hoiatas 1989. aastal, et liiklusmahtude kasv, eriti veoautode liiklus, on siseturul kujunemas kõige suuremaks keskkonnaprobleemiks. Nende küsimuste lahendamise vajadusest kasvaski välja EC transporti ja keskkonda käsitlev Roheline dokument², millest hiljem sai Valge dokument.

Taust - trendid ja suundumused

Valges dokumendis öeldakse: “*Transport on kasvav tööstussektor*”. Alates 1970. aastast on Ühenduse liikmesmaade majandus kasvanud keskmiselt 2,6% aastas. Sama aja jooksul on kaubavedude maht kasvanud 2,3% ja reisijatevedu 3,1% aastas. Suurem osa sellest kasvust on toimunud maantee- ja õhutranspordis.

Valges dokumendis on ära toodud 4 tegurit, mis seda kasvu on põhjustanud:

- töötleva tööstuse väljaviimine linnadest,
- tootmisviiside muutumine on tinginud väiksemate kuid tihedamate ja kiireloomulisemate kaubavedude tekkimise,
- teenindussektori kasv on põhjustanud sagedasemaid töösõite,
- sissetulekute kasv on suurendanud autoomanike arvu ja vaba-aja sõitude arvu.

Samas on transpordiga seotud infrastruktuuri tehtavad investeeringud (suhteline osa SKT-st) vähenenud. Liikluse kasv on põhjustanud ummikuid ja tekitanud keskkonnaprobleeme. 70.- 80. aastatel tõusis maantee- ja õhutranspordi energiakulu kaks korda. Maanteetranspordist põhjustatud süsinikdioksiidi heitmed kasvasid 3/4 võrra, lämmastikoksiidide heitmed 2/3 võrra, tahma kogused kahekordistusi ja süsivesikute heitmed kasvasid 2/5 võrra (ptk. 21-23). Valges dokumendis nimetatakse selliseid tendentse väga murettekitavateks. “*Mis puudutab transpordinõudluse kasvu tulevikuennustusi, siis “business as usual” stsenaariumi kohaselt kahekordistub maanteetransport nii reisijate- kui ka kaubaveo osas. Kuigi tehnika arengu ja juba rakendatud meetmete abil võidakse transpordi mõju keskkonnale pehmendada, hakkab*

olukord lisameetmete rakendamata jätmise puhul tõsiselt halvenema. Eriti märkimisväärne on see CO2 heitmete, ummikute ja liiklusõnnetuste osas” (ptk 28).

Dokumendis järeldatakse, et *“kui Ühenduse transpordisüsteem peaks liikluse kasvu tõttu hakkama takerduma, siis on sellel tõsised negatiivsed tagajärjed Ühendusele tervikuna” (ptk 34).*

Eesmärgid

Valges dokumendis on selgelt öeldud, et selle eesmärgiks on Kokkuleppe nõudmiste -- ühise transpordituru -- täitmine. Samas on see kohustatud ka *“arvestama loodusvarade ammendamise ja globaalsete keskkonnaprobleemidega” ning “regioonidevaheliste erinevuste vähendamise abil tugevdama Ühenduse majanduslikku ja sotsiaalset integreerumist” (ptk 35-37).*

Valge dokument nimetab sellist lähenemist *“säästlikuks mobiilsuseks”* ning toob ära seitse ala, kus tuleb eesmärgi saavutamiseks hakata tegutsema (ptk 40):

- siseturu moodustamine, selleks et hõlbustada kaupade ja inimeste vaba liikumist;
- seadusandlike tõkete eemaldamine, selleks et arendada parima saadaoleva tehnoloogia abil ühtseid ja integreeritud transpordisüsteeme;
- ühendusteede loomine Euroopa Ühenduse keskuse ja saarte, isoleeritud alade ning tagamaade vahel, selleks et tugevdada majanduslikku ja sotsiaalset integreerumist;
- keskkonnakaitsemeetmete rakendamine, eriti CO2 heitmete piiramiseks;
- liiklusohutuse parandamine;
- sotsiaalküsimustega arvestamine;
- välissuhete arendamine.

Valges dokumendis öeldakse, et *“väliste kulude sisestamine on peamine viis transpordi ja keskkonnapoliitika integreerimiseks” (ptk 39).* Seal rõhutatakse ka, et ühtse transpordipoliitika väljaarendamine toimub subsidiariteedi (the principles of proportionality and subsidiarity) põhimõtete järgi. Ühelt poolt rakendatakse Ühenduse tasemel ainult selliseid meetmeid, mida Lepingud nõuavad. Teiselt poolt, antakse liikmesriikidele nii tihti kui võimalik vabad käed. See tähendab, et Valges dokumendis esitatud ettepanekud on pigem juhised kui ranged direktiivid.

Tegevuskava

Suur osa (ptk 46-331) Valgest dokumendist on pühendatud pikale, kuid mitte väga sügavuti minevale probleemide analüüsile ning juhistele, kuidas Ühendus peaks neid probleeme lahendama.

Kuna tegevuskava lähtub **Rooma lepingust**, siis keskendutakse eelkõige siseturu loomisele, kaubandusbarjääride eemaldamisele ning sellest tuleneva liikluskasvu jaoks infrastruktuuri loomisele. Seda tasakaalustatakse esiteks keskkonnakulude sisestamise ja teiseks liiklusohutust, keskkonnakahjustuste vähendamist ning töötajate ja puuetega inimeste õigusi tagavate regulatsioonidega.

Dokumendis esitatud analüüsi põhjal tegi EC ettepaneku haarata tegevuskavasse viis ala: siseturu transpordisüsteemide arendamine ja integreerimine; liiklusohutuse parandamine; keskkonnakaitse; sotsiaalsed tagatised ja suhted mitteliikmesriikidega.

Siseturu transpordisüsteemide arendamiseks ja integreerimiseks esitatakse Valges dokumendis rida uusi regulatsioone, mis on jaotatud nelja eri kategooriasse.

Esiteks püütakse ära **määrata ühisturu põhimõtted**. Juba enne Valge dokumendi väljaandmist on rahvusvahelisi kaubavedusid püütud liberaliseerida. Valges dokumendis tehakse ettepanek laiendada ühisturu põhimõtteid uutele aladele -- näiteks taksode ja renditud sõidukite rahvusvahelist liikumist takistava seaduste eemaldamine. Esmakordselt tegi Komisjon ettepaneku võtta vastu juhised, mille abil oleks võimalik infrastruktuuri kulusid ja väliseid kulusid sisse nõuda kõikidelt teede kasutajatelt.

Teiseks toodi ära võimalused, kuidas EL-s läbi viia **transpordisektori tehnilist harmoniseerimist**. Tehti ettepanek vastu võtta uued standardid siseveekogudel sõitvate laevade, maanteeõidukite, kombineeritud transpordi ja raudtee kohta ning selle kohta, kuidas tagada erinevate maade kiirraudteede kokkusobimine. Tehti ettepanekuid lennuliikluse kontrollisüsteemide ja sadamate informatsioonisüsteemide standardiseerimiseks.

Kolmandaks tegi Komisjon ettepaneku **teadus- ja arengutöö programmi** vastuvõtmiseks, selle programmi abil püütakse leida vastuseid ühistele transpordiprobleemidele. Programmi kuuluvad ka liikluse piiramise meetodid, logistika- ja keskkonnaküsimused.

Neljandaks tegi Komisjon ettepaneku transpordivõrkude väljaarendamiseks. Siia kuuluvad ka juhised Trans European Networks (TENs) arendamise ja Ühenduse mitte-liikmesriikide infrastruktuuri toetamise suhtes.

Mis puudutab liiklusohutust, tegi Komisjon ettepaneku tugevdada sõidukite ja infrastruktuuri standardeid, ohtlike veoste seadusandlust, kasutusele võtta uusi õnnetusjuhtumite uurimismeetodeid, samuti harmoniseerida meretranspordi ohutusreegleid ja keskkonnanorme ning arendada liikluskasvatust.

Keskkonnakaitse meetmete osas tegi Valge dokument ettepaneku karmistada sõidukeid puudutavaid norme (heitgaasid, müra jne), arendada ühistransporti, jalgratta- ja jalgsiliiklust linnades, standardiseerida müra mõõtmise meetoodika ja arendada laevade jäätmeid puudutavat seadusandlust.

Sotsiaalvaldkonnas tegi Valge dokument ettepaneku vastu võtta uus seadus, mis kontrollib veoautojuhtide koolitust, puhkust ja töötunde; kehtestada uued tingimused töökorralduse suhtes siseveekogudel sõitvatel laevadel; vaadata üle lennukipilootide koolitust ja lennutunde puudutavad määrused; parandada puuetega inimeste liikumisvõimalusi; kehtestada uued tööaega määravad seadused kogu transpordisektoris.

Suhted riikidega, kes ei ole EL liikmed

Valges dokumendis tehakse ka ettepanekuid, kuidas arendada Ühenduse suhteid nende riikidega, kes ei ole EL liikmed. Tehti ettepanek tugevdada EU institutsioonide positsiooni rahvusvahelisel tasemel, abistada Ida-Euroopa transpordi infrastruktuuri rekonstrueerimist ning asendada olemasolevad liikmesriikide ja teiste riikide vahelised lepingud EL-ga sõlmitud lepingute vastu.

Valge dokumendi tähendus

Valge dokument avaldati samal aastal, kui jõustus Ühisturg, mistõttu selle sisu on mõjutatud kogu seadusandluse liberaliseerimise püüdlustest. Lähtudes sellest ja samuti sõltuvusest Rooma Lepingust, pole midagi imestada, et Valges dokumendis rõhutatakse transpordiprobleemide lahendamiseks just vaba turu loomist ja uut hinnakujunduspoliitikat.

Pärast Valge dokumendi avaldamist on rakendatud ka mitmeid turu vabastamise meetmeid. Harmoniseeritud on tehnilisi standardeid. On täiendatud liiklusohutuse ja keskkonnakaitse eeskirju ning kehtestatud uued veoautojuhtide tööaja reeglid. Üha sagedamini esineb EL kui tervik osapoolena mitteliikmesriikidega peetavatel läbirääkimistel. Niisiis võib öelda, et Valge dokumendi elluviimine on olnud väga edukas.

Siiski pole piisavalt palju tehtud selleks, et transpordi kasutajad maksaksid kinni kõik tegelikud kulutused. TEN-ide projekte on edasi arendatud, kuid nende elluviimine on ressursside puudumise taha takerdunud. Raudteede ühtesobitamine on osutunud keeruliseks ja väga kalliks.

Kõige selle tulemusena on paljud probleemid, millele Valge dokument püüdis lahendusi leida, hoopis keerulisemaks läinud. Maantee- ja õhutransport kasvavad ikka veel väga kiiresti. Ummikuid on üha rohkem ja keskkonnaprobleemide teravnemist pole suudetud vältida.

Euroopa transpordipoliitika rõhuasetus on hakanud üha rohkem kaugenema vaba turu põhimõtetest ja asendunud uute regulatsioonide, integreerimis- ja planeerimispõhimõtetega. Selgusele on jõutud ka selles, et transpordiprobleemide lahendamine on kohalikul –riigi või piirkonna -- tasemel palju olulisem kui EL tasemel.

Loodetavasti hakatakse ühisturu loomisest tingitud liikluse kasvu piirama enne, kui turgu laiendatakse Ida-Euroopa suunas. Vastasel juhul võib see põhjustada väga suuri keskkonnaprobleeme.

Viited

1. Commission of the European Communities 1992 *“The Future Development of the Common Transport Policy: a global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility”* COM (92) 302

2. Commission of the European Communities 1992 *“The Impact of Transport on the Environment: a Community strategy for ‘sustainable mobility’”* COM(92) 46

Roheline dokument “Kodanike võrgustik”¹

Roheline dokument “*Kodanike võrgustik - ühistranspordi potentsiaal Euroopas*” (edaspidi “Roheline dokument”) avaldati 1995. aastal. See dokument kasvas välja üha rohkem kinnitusi saavast tõdemusest, et sõiduautoliikluse kasv põhjustab EL maades üha rohkem ummikuid, keskkonnaprobleeme ja liiklusõnnetusi.

Roheline dokument on mõeldud diskussiooni avamiseks. Kui Rooma lepingu ettekirjutused ei takistaks Ühenduse organitel rohkem ühistranspordi heaks ette võtta, siis võiks Rohelisel dokumendil olla palju suurem mõju EU transpordipoliitikale. Rooma lepingu piirangute tõttu on Roheline dokument piirdunud rohkem informatsiooni levitamise ja nõustamisega. Kuid siiski tasub sellega tutvuda, sest seal leidub peale näidete hästi korraldatud ühistranspordi kohta ka palju muud kasulikku informatsiooni.

Taust

Autoga tehakse 75% kõikidest EUsisestest sõitudest. “*Autol on mitmeid eeliseid: see annab inimesele laialdase liikumisvabaduse ja on paindlik. Kuid samas põhjustavad autod ummikuid, keskkonnaprobleeme ja õnnetusi, mis puudutavad nii autokasutajaid, kui ka neid, kellel autot ei ole.*”

“*Seetõttu on auto hakanud meie poolt nii ülistatud liikumisvabadust hoopis piirama, takistades linnades paljude inimeste liikumist. Peale selle puudub paljudel inimestel võimalus autot kasutada, mistõttu nad jäävad praegustes auto-keskse korraldusega transpordisüsteemides nii majanduslikult kui ka sotsiaalselt väga ebasoodsasse asendisse.*”

“*Kõikidele inimestele mugava, ökonoomse ja turvalise liikumisvõimaluse tagamine peaks olema transpordipoliitika põhilähtekoht. Selleks oleks vaja transpordiprobleemide terviklikku lahendamist, kaasa arvatud ühistranspordi kasutamise kasvamise strateegia.*”

Just seda Rohelise dokumendiga taotletaksegi.

Integreeritud transpordivõrgustiku suunas

Rohelise dokumendi põhimõtete nurgakiviks on integreeritud transporditeenuste põhimõte. “Üksikute ühistranspordiprojektide efekt jääb väga väikseks, kui seda ei integreerita ülejäänud transpordisüsteemi osadega. Süsteemide läbipõimumine peab toimuma nii ühistranspordiliikide kui ka eratranspordiliikide vahel (ka kõndimine ja jalgrattasõit), samuti ühistranspordi siseselt, üksikute sektorite vahel.

Näiteks võib ühis- ja eratransporti integreerida *Park & Ride* -ühenduste abil ja võimalusega vedada jalgrattaid rongides. Ühistranspordiliikide vaheline integreerimine tähendab näiteks ühtset piletisüsteemi loomist busside, trammide ja rongide vahel. Transpordipoliitika integreerimine maakasutuse ja linnaplaneerimisega on hea näide sellest, kuidas teisi sektoreid võib probleemi lahendusse haarata.

Järeldused

Rohelises dokumendis öeldakse, et “*reisijateveo probleemidele integreeritud lahenduste leidmine on riiklike, regionaalsete ja kohalike omavalitsuste ülesanne. Mõnele ühistranspordisüsteeme puudutavale probleemile võib vastuseid leida Ühenduse tasemel*”.

Eriti rõhutatakse seal, et EL teaduslikel ja arendusprogrammidel, regionaalpoliitikal, tehnilisel ühtlustamisel ja TEN-idel on oma mõju ka ühistranspordile. Peale selle mõjutavad ühistransporti ka tururegulatsioonid, avaliku sektori teenused ja riiklikud dotatsioonid.

Rohelises Dokumendis tuuakse ära 5 ülesannet, millega Ühendus peaks tegelema:

- **oskuste jagamine ja eesmärkide seadmine.** Dokumendis tuuakse ära mitmeid võimalusi, kuidas praegust oskuste jagamist võiks parandada (näiteks Autovabade Linnade Organisatsiooni kaudu).

- **teadus- ja arendustöö ühtesobitamine tarbijate vajadustega.** Rohelises dokumendis tuuakse ära, millised teaduslikud programmid, kaasa arvatud ka puuetega inimestega liikumist puudutavad uurimused ja informaatika, praegu käimas on. Dokumendis öeldakse, et EC püüab hakata neid uurimustulemusi kiiremini rakendama.

- **Ühenduse meetmete tõhustamine.** Rohkem tähelepanu tuleks pöörata ühistransporditeenuste arendamisele TEN-ide projektidega seoses (eriti kaug- ja lähiliinide ühendamise kaudu). Struktuurifondide rahad peaksid minema integreeritud ja intermodaalsetele transpordiprojektidele (näiteks *Park&Ride*).

- **seadusandluse moderniseerimine.** Dokumendis on esitatud nõudmised, mida Ühenduse ühistransporti puudutavad regulatsioonid peaksid täitma. Samuti soovitus, kuidas saab teenuseid kõige paremini korraldada ning liine vähempakkumise teel tähtajaliselt erastada.

- **standardite ja normide täiendamine.** Rohelises dokumendis peetakse eriti tähtsaks liikumispuudega inimesi puudutavate sätete ümbervaatamist. Ka märgitakse ära, millised heitgaaside ja kütusekvaliteediga seotud normid mõjutavad ühistransporti.

Nendest soovitustest on kõige olulisem **liinide tähtajaline erastamine vähempakkumise teel.** Paljud Euroopa riikide valitsused kavatsevad ühistransporditeenuseid erastada. Sellel on väga suur mõju kogu erastamisprotsessile.

Viited

1. Commission of the European Communities 1995 “*The Citizens’ network: fulfilling the potential of public passenger transport in Europe*” COM(95) 601 final

Roheline dokument “Transpordi õiglase ja tõhusa hinnakujunduse suunas”¹

See Roheline dokument avaldati aastal 1995. Juba ühtset transpordipoliitikat puudutavas Valges dokumendis tõstatati probleem, et Euroopa transporditurg on moonutatud, sest erinevate transpordiliikide kasutajad ei maksa kõiki tegelikke sotsiaalseid ja keskkonnaga seotud kulutusi. Seetõttu areneb liikluse olukord suunas, mis on sotsiaalselt, ökoloogiliselt ja majanduslikult kahjulik.

Komisjon väljendab seda nii: “Euroopa transpordiprobleemid on tingitud üksikisikute ja ettevõtete valikutest. Sõites ühest kohast teise me ei taha põhjustada ummikuid, õhusaastet, müra jne, kuid need probleemid on just paljude üksikute valikute summa. Transpordiprobleemide lahendamiseks tuleb inimesi ja ettevõtteid ergutada oma transpordivalikuid muutma. Meil tuleb oma transpordikäitumist muuta. Üks võimalus nendele muudatustele kaasa aidata on transpordi hinna õiglane ja tõhus kujundamine .”²

Hinnapoliitika on ainult üks viis, kuidas transpordiga seotud keskkonnaprobleeme saab ohjata. Ühtne transpordipoliitika seab eesmärgiks ka investeerimispoliitika ülevaatamist, teaduslikke uuringuid ja tõhusamaid normatiive.

Väliskulud

Rohelise dokumendi keskseks mõisteks on “väliskulud” (external cost). Sõitjad ei maksa tavaliselt kinni kõiki sõiduga seotud kulutusi. Mõningaid kulutusi (näiteks saastumine) peavad kandma ka teised inimesed. Neid väliskulusid võib arvutada näiteks uurimuste kaudu, kus selgitatakse, kui paljud inimesed oleksid nõus maksma kaudsete kulutuste vältimiseks, kui palju kompensatsiooni nad sooviksid selle eest, et nad on sunnitud kahjulike mõjude all kannatama ning kui palju läheb see ühiskonnale maksma tervisehoiukulutuste, liikluspolitsei jm kulutuste näol.

Rohelise dokumendi arvestuse kohaselt ulatusid EL-s transpordi väliskulud 1994. a kuni 250 miljardi ECU-ni, mis on 4% Euroopa Liidu SKT-st. Sinna alla loeti ummikukulud (122 miljardit ECU), õhusaaste (91 miljardit ECU), müra (12 miljardit ECU) ja liiklusõnnetused (24 miljardit ECU). 90% nendest kulutustes on põhjustanud maanteetransport. Kliimamuutusi põhjustavaid mõjusid ei ole sellesse arvestusse võetud. (Ühe Rootsisis tehtud uurimuse järgi tõstab see kulutusi kahekordseks. Tõlkija kommentaar).

Väliskulude sisestamine

Väliskulusid võib vähendada, kui liita need uute maksude ja hindade kaudu transpordi hinnaga. Rohelise dokumendi kohaselt peaksid transpordi hinnad olema rohkem diferentseeritud. Seega peavad saastavat veoautot kasutavad firmad rohkem maksma kui puhast veoautot kasutades. Inimesed hakkaksid maksma tippunni ajal toimuvate sõitude eest, kuid keset päeva vähem või üldse mitte. See oleks õiglasem, efektiivsem ja ökonoomsem.

Rohelises dokumendis esitatakse rida võimalusi, kuidas neid makse rakendada. Näiteks teetollide, kütuseaktsiisi, mootorsõidukimaksu ja saastamismaksu abil. Selliste maksude abil saab vähendada nii ummikuid kui leevendada keskkonnaprobleeme.

Rakendamine

Rohelise dokumendi avaldamine langes kokku paljude Euroopa valitsuste huviga kasutada keskkonnaprobleemide lahendamiseks uusi makse. Seetõttu on hakatud dokumendi soovitusi ka ulatuslikult rakendada. (Paljudes riikides oli seda juba varem tehtud, näiteks Rootsis).

Näiteks on enamikel liikmesriikidel kütuseaktsiisi süsteem, mis annab eelise vähem reostavatele kütustele. Selleks on EL kütusekvaliteedi direktiivis ka oma sätted. Suurbritannia kavatses ainsana hakata kütuse aktsiisi järk-järgult tõstma, selleks et piirata transpordinõudlust ja vähendada süsinikdioksiidi emissioone.

Paljudes maades, nagu Saksamaal, Taanis ja Suurbritannias, on diferentseeritud mootorsõidukimaks selleks, et soodustada saastamise mõttes puhtamate sõidu- ja veoautode hankimist. Ka siin on selliste maksude rakendamine võimalikuks tehtud EL sõidukiteemissioone puudutava direktiivi abil. Paljud EL maad (Prantsusmaa, Itaalia, Austria) nõuavad teatud teede, enamasti kiirteede, kasutamise eest makse. Mõnes linnas (näiteks Rootsis) on hakatud ka linna sisenemise eest maksu võtma.

Siiski on "transpordi väliskulude sisestamine" väga aeglane protsess. Seda sellepärast, et EL liikmesriigid püüavad maksusüsteemide erinevusi ära kasutada. EC ettepanekud maksusüsteemi muutmiseks tuleb vastu võtta ühiselt. Kuna mõned riigid (eriti Luxembourg) saavad kasu sellest, et nad meelitavad autojuhte just nende riigis bensiini ostma, on nad igasuguse kütuseaktsiisi ühtlustamise vastu. Teised riigid jälle ei julge üksi muudatusi ette võtta, sest nad kardavad, et see nõrgendab ettevõtete konkurentsivõimet. Lennutranspordis on muudatused veelgi aeglasemad tulema, sest EL kardab teha ettepanekuid, mis ei hakkaks kehtima ka ameeriklastele.

Valge dokument

1998. aasta juulis avaldas Komisjon Valge paberi, millega hakatakse lõpuks transpordi ja infrastruktuuri hindu ühtlustama³. Selle arvestuse kohaselt saaks EL niiviisi kokku hoida igal aastal 50 miljardit ECU-d. Eriti soovitatakse seal ühtse veoautode ja busside teekasutuse maksustamise süsteemi. Need maksud on seotud infrastruktuuri ja väliskuludega. Esmajärjekorras nõutakse liikmesriikidelt olemasolevate maksusüsteemide ühtlustamist -- need on mootorsõidukimaksud, teetollid ja "Eurovignette" -- lisamaks, mille paljud maad on määranud transiitveoautodele. Pikemas perspektiivis tahab Komisjon asendada kõik need maksud ühe ainukese maksuga, mida hakatakse arvestama kilomeetri pealt.

Siiski puuduvad praegu plaanid sõiduautode poolt tekitatud väliskulude sisestamiseks. Nii kaua kui sõiduautodega midagi ette ei võeta, jääb EL transpordipoliitika väga lünklikuks.

Viited

1. Commission of the European Communities 1995 *“Towards fair and efficient pricing in transport”* COM(95) 691
2. Commission of the European Communities Directorate-General for Transport 1996 *“Towards fair and efficient pricing in transport: what is fair and efficient pricing?”* Factsheet 3
3. Commission of the European Communities 1998 *“Fair payment for infrastructure use: A phased approach to transport infrastructure charging in the European Union”*

EL fondide kasutamine ja kuritarvitamine transpordisektoris

Igal aastal kulutab ja laenab EL transpordiinfrastruktuuri projektide jaoks sadu miljoneid eküüsid. Viimase kahekümne aasta jooksul on suurem osa sellest rahast läinud teedehitusse, millel on enamasti olnud tõsised tagajärjed looduslikele kooslustele.

Võimaldamaks Kesk- ja Ida-Euroopa maadel ühineda EL-ga, on EL-l mitmeid plaane nende maade transpordi ja keskkonnainfrastruktuuri kohendamiseks. Ministrite Nõukogu on otsustanud asutada ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-accession) toetusrahade süsteemi, mille kaudu väljastatakse aastatel 2000-2006 1,1 miljard eküüd aastas.

ISPA hakkab toimima EL Ühtlustusfondi (mis toetab EL vaesemaid liikmesriike nagu Iirimaa, Hispaania, Portugal ja Kreeka) malli järgi. Toetusrahade programmi kombineeritakse Euroopa Investeerimispanka laenudega. Kui Ühtlustusfondi, Euroopa Regionaalse Arengu Fondi ja Euroopa Investeerimispanka tegutsemispõhimõtteid hakatakse Kesk- ja Ida-Euroopas kordama, kujuneb see keskkonnale väga rüüstavaks. Peale selle hakkavad praegu tõstatatud transpordiprojektid ISPA abiga liiklust hoopis suurendama, põhjustades ulatuslikumaid ummikuid ja keskkonnaprobleeme.

Kui Euroopa institutsioonid suudaksid oma vigadest õppida ning suunata ISPA ressursid kombineeritud transporti, ühistransporti, raudteedesse ja kanalitesse, võiksid Kesk- ja Ida-Euroopa riigid EL-ga ühineda ilma oma keskkonda rüüstamata.

Transpordiinvesteeringud Euroopas

EL on finantseerinud mitmeid transpordialaseid infrastruktuuri projekte, seda eriti vaesemates ja kaugemates EL osades. Rahastamist korraldatakse erinevate abirahade ja laenude näol.

Euroopa Regionaalse Arengu Fond (ERDF) annab abirahasid EL vaesematele regioonidele (kelle sissetulek on alla 3/4 EL keskmisest) ning majanduslikult kiiresti muutuvatele piirkondadele (nt linnakeskused, ammenduvad kivisöemaardlad ja kalasadamad).

Transpordi Infrastruktuuri Fond annab raha projektidele, mida loetakse EL-le üleüldise tähtsusega projektiks. Praktikas on see tähendanud projekte, mis kuuluvad TEN-idesse.

Ühtlustusfond (Cohesion Fond) loodi aastal 1994 selleks, et rahastada Iiri, Hispaania, Portugali ja Kreeka infrastruktuuri ja keskkonna projekte.

Euroopa Investeerimispank (EIB) annab madalaintressilist laenu projektidele, mis toetavad EL eesmärke, kaasa arvatud regionaalse arengu projektid ja transport.

Nendest kolmest on Transpordi Infrastruktuuri Fond kõige väiksem. Seetõttu ei oma rikkamates maades EL transpordinvesteeringuteks mõeldud raha olulist tähtsust. See eest on EL rahadel väga suur roll vaesemates riikides. 1982--1991 rahastati transpordiprojekte erinevatest EL fondidest ja EIB-st 24 miljardi ECU eest, millest pool tuli ERDF-ilt ja pool EIB-ilt¹. Rohkem kui pool sellest rahast ja laenust läks maanteed ja kiirteede ehitusse. Vähem kui üks viiendik läks raudteedesse. Pärast Ühtlustusfondi asutamist 1994. aastal on raudtee- ja kombineeritud transpordi projekte hakatud rohkem rahastama, kuid maantee-ehitus võtab veel siiski lõviosa ressurssidest.

EL poolt rahastatud transpordiprojektide mõju keskkonnale

EL rahade kasutamine teede ehituses on põhjustanud suuri vastuolusid. Paljudel juhtudel on EL fondide rahasid kasutatud rahvusvahelise tähtsusega kaitsealade rüüstamiseks.

Näiteks finantseeriti 1990. a EL abiga Pau-Zaragoza maanteed Aspe orus, mis viib läbi Pürenee. See org on veel ainuke koht Püreneedes, kus elavad karud ja paljud teised haruldased imetajad ning linnud. Ettepanekuid mahajäetud raudteelõigu taasavamiseks ei võetud kuulda. Portugalis sunniti Euroopa Komisjoni peatama Via do Infante rahastamise Algarves. Kohalikud elanikud osutasid, millised ohud kaasnevad uue teega Castro Marimile, üleeuroopalise tähtsusega linnukaitsealale. Sellele vaatamata otsustati projekti siiski hiljem rahastada, mis tekitas Castro Marimis suuri probleeme.

Mõjud Kesk- ja Ida-Euroopale

Komisjoni poolt välja pakutud ISPA projekti kohaselt tuleks nendes maades liikluse kasvuennustusi arvestades järgmise 15 aasta jooksul maanteed ja raudteede rekonstrueerimiseks kulutada 50--90 miljardit ECU-d. Teisest küljest on Komisjonil plaanis ISPA-sse paigutada aastas ainult 1 miljard ECU-d, millest suur osa läheb ka keskkonnainvesteeringuteks (näiteks veepuhastusjaamade ehitamiseks).

Tõenäoliselt määratakse osa ISPA rahadest otse tee-ehitusse. Juba praegu kasutatakse Kesk- ja Ida-Euroopa riikides EIB laene kiirteede ehitamiseks. 1998. a esimese poole jooksul otsustati anda laenu järgmistele kiirteeprojektidele: 280 miljonit ECU-d Poolale, 225 miljonit ECU-d Rumeeniale, 230 miljonit ECU-d Tšehhile, 130 miljonit ECU-d Sentjakob-Blagovica maanteele Sloveenias, 40 miljonit ECU-d Bulgaariale ja 22 miljonit Durrresi-Tirana maanteele Albaanias.² Oht, et uute maantee-ehitusprojektide ja looduse rüüstamisega jätkatakse, on väga tõenäoline.

Õnneks on paljud valitsusvälised organisatsioonid eesotsas Poola Maasõpradega püüdnud Komisjoni ja EIB-d laenu andmise suhtes ümber veenda ja paigutada see raha linnasisese ühistranspordi ja raudteede arendamiseks.

Selliste kampaaniate õnnestumine või ebaõnnestumine määrab paljuski ära, milliseks kujuneb EL liikmeks astumise mõju Kesk- ja Ida-Euroopa keskkonnale.

Viited

1. Court of Auditors 1993 “Special Report 1/93 on the financing of transport infrastructure, accompanied by replies of the Commission” Official Journal of the European Communities C69 Vol 36
2. Details of EIB loans can be found on its web pages at **Error! Reference source not found.** ???? otsi

Euroopa Liidu õhukvaliteedi seadusandlus

Kuigi kivisöe põletamisest põhjustatud sudu Lääne Euroopa linnades on juba möödanik, on praegu peamiseks õhukvaliteedi probleemiks liiklusest tulenev saastamine ja piirkondlikud "suvesudud" tavaliseks nähtuseks üle terve Lääne-Euroopa.

Uut liiki sudu on sundinud EL institutsioone vastu võtma õhusaastet piiravaid seadusi. Neid seadusi võib jaotada kolmeks. Esiteks on direktiivid ja normid, mis kontrollivad paikseid saasteallikaid (jõujaamad, tööstus jne). Teiseks on olemas sõidukitega seotud seadused (uute autode heitgaasistandardid, kütuse kvaliteet jne). Kolmandaks on vastu võetud õhukvaliteedi seadusandlus, mis kaitseb "välisõhku" (ambient air) -- s.o õhku, mida hingatakse väljaspool hooneid avalikes kohtades (s.t mitte tehaseruumides või korteris). Väljaandes "*Vehicle Standards, Fuel Quality and the Auto-Oil Programme*" (Sõidukite standardid, kütusekvaliteet ja Auto-Oil - programm) selgitatakse EL seadusandlust, mis on seotud mootorsõidukite heitgaasidega. Antakse ülevaade, milliseid seadusi on EL vastu võtnud, et õhu kvaliteeti parandada.

80-90. aastatel arendati EL õhu kvaliteediga seotud seadusandlust väga katkendlikult. Võeti vastu neli direktiivi, mis puudutasid viit saasteainet. 1996. aastal sai seadusandluse edaspidine arendamine hoopis kindlama aluse -- võeti vastu õhu kvaliteedi monitooringu ja kontrolli direktiiv 96/62/EC, mida tihti kutsutakse ka "raamdirektiiviks". Seal tehakse ettepanekud, kuidas korraldada õhu kvaliteedi monitooringut, analüüsi ja kontrolli ning seatakse tegevuskava EL ühtsete õhu kvaliteedi standardite rakendamiseks.

Protsentiilide kasutamine Euroopa õhukvaliteedi seadusandluses

Tihti kasutatakse EL seadusandluses saastetasemepiirnormide määramiseks protsentiile. Kui ühe teatud perioodi (päev, tund) jooksul saadud andmed suuruse järjekorda panna, siis viiekümnes protsentiil ehk mediaan tähendab andmete keskmist suurust. 98. protsentiil on see osa andmestikust, mis jääb 98% tasemele teiste andmete hulgas (ja 2% allapoole ülejäänud andmetest). Kui piirnormiks seatakse 98. protsentiil, siis tähendab, et selle perioodi jooksul võib 2% andmetest normi ületada.

EL Varasem seadusandlus

1980-1992. aastatel võeti EL-s vastu neli olulist direktiivi, mis on aluseks õhu kvaliteedi kontrollimisel Liidus. Iga seaduse puhul määrati ära, kuidas antud saasteaineid tuleb seirata ja mida teha siis, kui piirnorme ületatakse. Soovitatud tegevuskavad aga on eri direktiivides erinevad.

Vääveldioksiid (SO₂) ja tahked osakesed (PM)

Direktiiv 80/779/EEC toob ära maksimaalsed lubatud vääveldioksiidi piirnõrmid (aasta keskmise kontsentratsiooni, talve keskmise kontsentratsiooni ja päeva kontsentratsiooni ülemmäärad). Norme tugevdati nendeks puhkudeks, kui tahkete osakeste kontsentratsioon tõuseb üle teatud taseme.

Liikmesriigid pidid saastekontsentratsioone jälgima “kohtades, kus normide ületamine on tõenäoline” (art 6). Mõõtmisjaamad tuleb paigutada “kohtadesse, kus saastetasemed on kõige suuremad ning mis esindavad kõige paremini kohalikku seisundit” (art 6). Riigid pidid jälgima piirnõrmi ületamist ning vastaval korral vastu võtma meetmeid, mis tagaksid, et pärast 1993. a aprilli enam normide ületamist ei toimuks. Direktiiv andis liikmesriikidele õiguse kehtestada ka madalamaid piirnõrme kohtades, kus keskkond vajab tugevamat kaitset. Ka määrati ära piirnõrmid.

Tabel 1. EL piirväärtused ja soovituslikud väärtused vääveldioksiidile ning tahketele osakestele (Direktiiv 80/779/EEC) (g/m ³)				
Vaatlusperiood	SO ₂ piirväärtus	PM ühendväärtus	SO ₂ soovituslik väärtus	PM soovituslik väärtus
Aasta*	80	>40	40-60	40-60
	120	40		
Talv**	130	>60	-	-
	180	60		
Päev***	250	>150	100-150	100-150
	350	150		

* Sobiva piirväärtuse määramine sõltub tahkete osakeste kaastoimest. Näiteks kohtades, kus tahkete osakeste kontsentratsioon aasta jooksul mõõdetud päeva mediaanina on suurem kui 40 g/m³, siis on SO₂ piirväärtuseks (päeva keskmiste mediaan) 80 g/m³. Kohtades, kus tahkete osakeste kontsentratsiooni mediaan on alla 40 g/m³, on SO₂ kontsentratsiooni piirväärtus 120 g/m³.

** Talveperioodiks loetakse ajavahemikku 1. oktoobrist kuni 31. märtsini. Sobiva piirväärtuse kasutamine sõltub tahkete osakeste kontsentratsioonist.

*** See väärtus on toodud 98. protsentilina, mis tähendab, et kui tahkete osakeste päevane keskmine on suurem kui 150 g/m³ kahel protsendil päevadest aastas, siis 98% SO₂ päeva keskmistest kontsentratsioonidest peavad olema alla 250 g/m³. Kui PM kontsentratsioon on väiksem kui 150 g/m³ rohkem kui 98% päevadest, siis SO₂ 98. protsentiili piirväärtus on 350 g/m³.

Plii

1982. aastal võttis Ministrite Nõukogu vastu direktiivi 82/884/EEC, mis seadis plii piirnõrmi õhus 2 g/m³ (aasta keskmine kontsentratsioon). Direktiiv nõuab liikmesriikidelt plii taseme jälgimist “kohtades, kus see võib inimesi mõjutada pikema perioodi jooksul” (art 4) ning kus

võib suure tõenäosusega esineda piirnormide ületamist. Ka siin pidid liikmesriigid jälgima plii taset ja juhul kui piirnorme ületatakse, rakendama abinõusid selle vältimiseks. .

Lämmastik dioksiid (NO₂)

Direktiiv 85/203/EEC sarnaneb väga palju eelnevate direktiividega. See määras lämmastikdioksiidi aasta piirnormi, nõudis liikmesriikidelt vastavat monitooringut ning abinõude kasutamist kontsentratsioonide vähendamiseks nii, et pärast 1994. aastat piirnorme enam ei ületataks.

Piirnormiks seati 200 g/m³ (tunni kontsentratsiooni 98. protsentiil). Pidades silmas võimalikke tehnilisi rikkeid, nõudis direktiiv andmeid ainult 75% ulatuses aastas. Soovituslikeks väärtusteks määrati 135 g/m³ (98. protsentiil) and 50 g/m³ (mediaan).

NO₂ monitooring pidi toimuma *“kohtades, kus see inimestele kõige rohkem mõju võib avaldada”* (Lisa III). Monitooringut nõuti kahes tsoonis: *“tiheda liiklusega teede- ja tänavate ääres”* ja *“aladel, kus ka paiksetest allikatest pärinev saastekoormus moodustab olulise osa heitmetest”*.

Osoon (O₃)

Osooni puudutatavat direktiiv 92/72/EEC käsitleme siin viimasena, sest see erineb väga palju kolmest muust direktiivist. Esiteks ei kehtesta see piirnorme, vaid toob ära neli kriitilist piiri (threshold) vt Tabel 2).

Liikmesriikidel tuleb antud piiride ületamisel üldsust vastavalt teavitada (*“selleks, et inimesed võiksid kahjulikke mõjusid vältida”* Annex IV). Direktiiv nõudis liikmesriikidelt ka monitooringujaamade püstitamist *“kohtadesse, kus künniste ületamise tõenäosus on kõige suurem”* ning kohtadesse, kus inimeste tervis ja taimestik on kõige rohkem ohus (Annex II).

Tabel 2. Osooni läved, EL Direktiiv 92/72/EEC

	(g/m ³)	Mõõdetavad andmed	Rakendatavad meetmed
Tervisekaitse	110	8 tunni keskmine	Pole, kuigi pikemal kestvusel on ka s kontsentratsioonitasemed te kahjulikud
Taimestiku kaits	200	1 tunni keskmine	Pole ette nähtud
	65	24 tunni keskmine	Pole ette nähtud
Elanikkonna teavitamine	180	1 tunni keskmine	Võib põhjustada probleeme eriti tunc rühmadele. Liikmesriigid l elanikkonda sellest teavitama (raadio press) ja ütleva kaua selline seisund võib.
Elanikkonna hoiatamine	360	1 tunni keskmine	Inimtervisele ohtlik. Elanikkonda teavitada nii nagu eespool.

Tähendus Kesk- ja Ida-Euroopale

Euroopa Komisjon on öelnud, et kõik liituda soovivad riigid peavad kontrollima, kas neil tehakse direktiive silmas pidades piisavalt palju õhu kvaliteedi monitooringut. Kui monitooringu andmed näitavad, et piirnorme ületatakse, tuleb koostada tegevuskava õhusaaste vähendamiseks. Konkreetset tegevuskava plaani teostamiseks pole Komisjon veel Kesk- ja Ida-Euroopa maadele määranud. Nelja ülalpool käsitletud saasteainet hõlmab ka esimene “tütardirektiiv”, mis on osa EL välisõhu kvaliteedi raamdirektiivist (vt allpool). Komisjon võib liituda soovivatele riikidele anda loa varajasemaid direktiive mitte rakendada ning keskenduda otse “tütardirektiivi” standarditele. Siiski jäävad ka varasemad direktiivid jõusse ning Komisjon võib hakata rangemat liini rakendama.

EL raamdirektiiv

Kuni 90. aastate alguseni oli EL seadusandlus õhu kvaliteedi kohta väga katkendlik. Viienda keskkonnakaitse tegevuskava koostamisel otsustati sellele luua tugevam alus. Tegevuskava tunnistas ka arvukamate saasteainete kontsentratsiooni piiramise vajadust. Nii sündiski välisõhu kvaliteedi kontrolli raamdirektiiv (96/62/EC). Raamdirektiivis esitatakse põhimõtteliselt ka süsteem, kuidas õhu kvaliteeti kontrollida. Samuti määratakse sellega ära erinevaid saasteaineid käsitlevate “tütardirektiivide” koostamine.

Paljud raamdirektiivi sätetest on laenatud eelmistest EL õhukvaliteedi direktiividest. Esimeses artiklis tuuakse ära eesmärgid. Õhu kvaliteediga seotud seadusandluse eesmärgiks on “vältida, ennetada ning vähendada tervisele ja keskkonnale kahjulikke mõjusid, kontrollides liikmesriikides ühtlustatud meetodite ja kriteeriumide abil õhukvaliteeti, kogudes andmeid õhu seisundi kohta ning tagades, et kriitiliste piirnormide ületamise puhul inimesi teavitatakse”.

Artiklis 2 tuuakse ära õhu kvaliteedi kontrolli terminoloogia. Nendest olulisemad on ära toodud Tabelis 3.

Artiklis 3 kohustatakse liikmesriike määrama vastutav ametkond, kes viiks direktiivi täide ning kontrolliks õhu kvaliteeti, määraks kindlaks monitooringu meetodika ja tehnoloogia, analüüsiks andmetöötluse meetodikat ning koordineeriks üleeuroopalisi kvaliteedikontrolli programme.

Artikkel 4 kohustab Komisjoni välja töötama edasisi tütardirektiive, mis täpsustaksid eri saasteainete piirnormide ja kriitiliste kontsentratsioonide määrad. Esimene tütardirektiiv (COM (97) 500 *final*) on juba avaldatud. See käsitleb vääveldioksiidi, lämmastikdioksiidi, aerosoolosakesi (PM10) ja pliidi. Teine direktiiv, mis pidi ilmuma 1997. aasta märtsiks, käsitleb osooni. Kolmas direktiiv käsitleb benseeni ja vingugaasi, neljas polüaromaatseid süsivesikuid, kaadmiumi, arseni, niklit ja elavhõbedat. Teine ja kolmas tütardirektiiv on veel ilmutata.

Tabel 3. EL õhukvaliteeti puudutava raamdirektiivi (96/62/EC) kesksete sõnade ja väljendite seletused .

Sõna, väljend	Seletus
---------------	---------

välisõhk “ambient air”	“troposfääri õhk väljaspool hooneid, välja arvatud tööobjektid”
piirväärtus “limit value”	“teaduslikult põhjendatud ja määratud kontsentratsiooni tase, millega võib v ennetada ja vähendada kahjulikku mõju tervisele ja/või keskkonnale tervikuna mis tuleb teatud aja jooksul saavutada ning mida ei tohi ületada
“target value” sihtväärtus	“kontsentratsiooni tase, mis on seatud eesmärgiga vältida pikemaajast tervisele ja/või keskkonnale tervikuna ning mis tuleks teatud aja jooksul saavuta
kriitiline piir “alert threshold”	“kontsentratsiooni tase, mille ületamine võib juba lühiajalise kestvuse kahjustada tervist ning mille puhul liikmesriigid peavad viivitamatult rake direktiivis ettenähtud vastuabinõusid”
“margin of tolerance” taluvusvaru	“varumäär, mille ulatuses võib piirnormi direktiivis toodud eritingimuste ületada”
“agglomeration” agglomeratsioon	“üle 250 000 elanikuga piirkond või liikmesriikide poolt mä rahvastikutihedusega piirkond, kus tuleb õhu seisundit uurida ja kontrollida”

Artikkel 4 annab Komisjonile õiguse esitada vajaduse korral ka teisi saasteaineid puudutavaid direktiive.

Piirnormide ja kriitiliste piiride määramisel peab Komisjon arvestama “kui suurt osa elanikkonnast ja eriti tundlikest rühmadest teatud saasteaine mõjutab; “ilmastikutingimusi”; “taimestiku ja loomastiku ning elupaikade tundlikkust”; “saasteainetest mõjutatud muinsuskaitseobjekte”; “majanduslikku ja tehnilist teostatavust” ja “saasteainete kauglevi, kaasa arvatud osoon” (Lisa II). Kui saasteainete kontsentratsioonid on kõrged, võib Komisjon määrata üleminekuvaru, et anda liikmesriikidele aega saastekoguste vähendamiseks. Tütardirektiivid peavad ära tooma ka õhukvaliteedi mõõtmise metoodika ja tehnoloogia, kaasa arvatud proovivõtukohtade arv ja paiknemine ning analüüsimiseks mõeldud modelleerimise rakendamine.

Direktiivi 5. artikkel nõuab, et liikmesriigid, kellel ei ole kõikides ettenähtud piirkondades piisavaid andmeid õhu seisundi kohta, korraldaksid andmete kogumise või uuringud selleks, et tütardirektiive võidaks rakendada juba siis, kui nad vastu võetakse.

Artikkel 6 nõuab liikmesriikidelt õhu kvaliteedi analüüsi igale saasteainele kehtestatud piirnormi ja kriitilise piiri põhjal. Õhusaaste monitooring on kohustuslik igas suuremas linnas ning kohtades, kus saastetasemed ületavad lubatud piirnormi. Piirkondades, kus saastetasemed jäävad ainult veidi alla poole piirnormidest, tuleb korraldada nii monitooring kui ka modelleerimine. Kohtades, kus saastekoormused on tublisti väiksemad, piisab üksnes modelleerimisest.

Artikkel 7 kohustab liikmesriike piirnormidest kinni pidama. Liikmesriigid on kohustatud koostama tegevusplaani olukordadeks, “kui õhusaaste tõuseb üle piirnormi ja/või kriitilise piiri”, selleks et: “vähendada riske ja piirata normide ületamise kestvust”. Sellised tegevusplaanid võivad sisaldada maanteeliikluse ümberkorraldamise või piiramise meetmeid.

Artiklid 8 ja 9 toovad ära liikmesriikide pikemaajaseid kohustusi normide täitmise osas. Nendel tuleb jaotada piirkonnad ning linnad kolme rühma. Esimesse rühma kuuluvad kohad, kus ületatakse nii piirnorme kui ka kriitilisi piire (art 8.1). Sellistes kohtades tuleb koostada tegevuskava “*normikohase õhukvaliteedi saavutamiseks teatud aja jooksul*” (art 8.3). Kui normiületamisi toimub rohkem kui ühe saasteaine osas, tuleb rakendada integreeritud tegevuskava, mis tagaks kõikide direktiivide täitmise.

Teise rühma kuuluvad piirkonnad, kus saastekoormus jääb piirnormi ja kriitilise piiri vahele, ning kolmandasse kohad, mis jäävad normi piiresse. Esimesel juhul tuleb liikmesriikidel saasteainete kontsentratsioone vähendada. Viimasel juhul tuleb “*hoida saasteainete tasemed normi piires ja saavutada võimalikult hea õhu kvaliteet*” (art. 9).

Artikkel 10 puudutab abinõusid, mis tuleb liikmesriikidel ette võtta siis, kui saastekoormuse kriitiline piir ületatakse. Ette on nähtud avalikkuse teavitamine raadio, TV ja ajakirjanduse kaudu.

Ülejäänud artiklid (11--13) käsitlevad direktiivi täpsemat rakendamist, kaasa arvatud ajakava, millal eri sätted peavad olema riiklikus seadusandluses vastu võetud.

Tähendus Kesk- ja Ida-Euroopale

Kahtlemata on raamdirektiivi rakendamine Kesk- ja Ida-Euroopa maades märkimisväärselt kasulik. Praegused õhusaaste probleemid on nendes maades tingitud energia tootmisest ja tööstusest. Direktiiv aitaks Kesk- ja Ida-Euroopa maadel kindlaks teha kohad, kus paiksetest allikatest tulenevaid heitmeid oleks vaja piirata. Ka nendes maades on maanteeliiklusest saamas oluline õhusaaste allikas. Raamdirektiivi rakendamine paneks valitsusi probleemiga arvestama ning tegutsema selle nimel, et liikluse kasv ei tekitaks terviseprobleeme. Kohalikud keskkonnaorganisatsioonid võivad õhu kvaliteedi parandamist kasutada argumendina liikluse piiramiseks.

Siiski tuleb meeles pidada, et direktiivil on tõelist mõjujõudu alles siis, kui kõik tütar direktiivid on vastu võetud. Ka siis võib minna veel 10--15 aastat, sest tütar direktiivid annavad liikmesriikidele aega saastekoormuse vähendamiseks kuni piirnormini.

Esimene tütar direktiiv

1997. aasta oktoobris avaldas Komisjon esimese tütar direktiivi projekti (COM(97) 500 *final*), mis määrab ära piirnormide ja kriitiliste piiride taseme. See direktiiv puudutab vääveldioksiidi, lämmastikuoksiide, tahkeid osakesi ja pliide (vt Tabel 4 ja 5). Direktiivi arutletakse Euroopa Parlamendis ja Ministrite Nõukogus. Esmakordselt seatakse piirnormid ka ökosüsteemide kaitseks. Tahkete osakeste (PM10) puhul võimaldatakse liikmesriikidel määrata spetsiaalseid “inimtegevuse piirnorme”, kus mõõtühikuks on PM2.5 (väiksemad kui 2,5 mikroni suuruse läbimõõduga osakesed), sest paljudes liikmesriikides on PM10 tasemed looduslike saasteallikate tõttu üle normi ja seega väljendab PM2.5 paremini inimtegevusest põhjustatud saastet (art 5.4).

Artikkel 8 kohustab liikmesriike "levitama ajakohast informatsiooni" saasteainete kohta ja teavitama, juhul kui indikaatoreid ületatakse. Indikaatorid on ära toodud tabelis 6.

Direktiivis on ka sätted, mis tühistab eelnevad vääveldioksiidi, tahkete osakeste, lämmastikuoksiidide ja plii kohta käivad direktiivid (direktiivid 80/779/EEC, 82/88/EEC ja 85/203/EEC vt ülal). Juba kehtivad piirnormid jäävad jõusse kuni aastani 2005 (lämmastikoksiidi puhul 2010), mil nad asendatakse uute normidega. Soovituslikud piirväärtused (*guide values*) kõrvaldatakse aastal 2000 ja liikmesriikidel pole enam õigust seada direktiivist rangemaid norme.

Tähendus Kesk- ja Ida-Euroopa maadele

Paljudel Kesk- ja Ida-Euroopa linnadel on tõsiseid probleeme vääveldioksiidi ja tahkete osakeste tõttu. Mõnedes kohtades on ka lämmastikoksiiditest kerkimas tõsine probleem. Saastamise vähendamise ja liikluse (eriti linnaliikluse) kasvu piiramise üheks võimaluseks on tütardirektiivi rakendamine.

Keskkonnaorganisatsioonidel tuleks aga meenutada mitmete Lääne-Euroopa valitsuste trikke, millega on õhukvaliteediga seotud seadusandluse kohustustest kõrvale põigeldud.

Esiteks ei seadnud paljud riigid (näiteks Suurbritannia) üles piisavalt palju monitooringujaamasid. Seetõttu pole olnud ka võimalik tõestada, et direktiivi on rikutud.

Teiseks, mõned liikmesriigid on paigutanud monitooringujaamasid täiesti valedesse kohtadesse, näiteks kõrvaltänavatesse ja linnaparkidesse, aga tiheda liiklusega tänavate juurde mitte. Seetõttu on monitooringu tulemused hoopis roosilisemad.

Kolmandaks, mõned liikmesriigid on avaldanud eksitavat teavet õhu kvaliteedi kohta, öeldes, et õhu seisund on hea, tegelikult aga ületab see EL norme.

Neljandaks, paljud liikmesriigid pole õhu seisundi parandamiseks mitte midagi ette võtnud. Seda teed mööda on mindud eriti liiklusest tuleneva saaste puhul, kus õhu kvaliteedi parandamine tähendab ka sõiduautode kasutamise piiramist. Selle asemel on paljud liikmesriigid jäänud ootama kuni sõidukite tehniline tase paraneb.

Kesk- ja Ida-Euroopa organisatsioonidel tuleks oma valitsustel silma peal hoida, et samasugused "manöövrud" ei korduks.

Tabel 4. Vääveldioksiidile, lämmastikoksiididele ja pliile kehtestatud piirnormid ja kriitilised piirid. Esimese tütardirektiivi eelnõu (COM(97) 500)

Saasteaine	Eesmärk	Mõõte- periood	Piirnorm	Taluvusvaru (Margin of toler
Väävel- dioksiid (SO ₂)	tervise kaitse	1 tund	350 g/m ³ mida ei tohi ületada aastas rohkem kui 24 korda	direktiivi jõustudes 150 g/ kahanemine 2001-2005
	tervise kaitse	24 tundi	125 g/m ³ mida ei tohi ületada aastas rohkem kui 3 korda	ei ole
	ökosüste- mide kaitse*	aasta + talv	20 g/m ³	ei ole
	kriitiline piir		350 g/m ³ kolme tunni vältel piirkonnas, linnas või 100 km ² alal	ei ole
Lämmastik- dioksiid (NO ₂) lämmastik- mono- oksiid (NO)	tervise kaitse	1 tund	200 g/m ³ NO ₂ , mida ei tohi ületada rohkem kui 8 korda aastas	direktiivi jõustudes 50% , lar 2001- 2010
	tervise kaitse	1aasta	40 g/m ³ NO ₂	Direktiivi jõustudes 50% lineaarselt 2001-- 2010
	taimestiku kaitse*	1 aasta	30 g/m ³ NO +NO ₂	Ei ole
	kriitiline piir	Komisjoni algse ettepaneku kohaselt NO ₂ kriitilist piiri polnud määratud. Ministrite Nõukogu seda siiski rakendada. Täpne norm avalikustatakse hiljem.		
Plii (Pb)	tervise kaitse	1 aasta	0.5 g/m ³	Direktiivi jõustumisel 100 lineaarselt 2001-2005

* rakendatakse saasteallikatest eemal asuvates piirkondades

Tabel 5. Tahkete osakeste piirnormid ja inimtegevusega seotud normid (PM₁₀ ja PM_{2,5}) esimese tütaridirektiivi eelnõu kohaselt (COM(97) 500)

	Eesmärk	Mõõte- periood	Piirnorm	Taluvusvaru (Margin of tole
Esimene etapp	Tervise kaitse	24 tundi	50 g/m ³ PM ₁₀ , mida ei tohi ületada rohkem kui 25 korda aastas	direktiivi jõustumisel 5 lineaarselt 2001-2005
	Tervise kaitse	1 aasta	30 g/m ³ PM ₁₀	direktiivi jõustumisel 5 lineaarselt 2001-2005
Teine etapp	Tervise kaitse	24 tundi	50 g/m ³ PM ₁₀ , mida ei tohi ületada rohkem kui 7 korda aastas	jätkab lineaarselt I etapist
	Tervise kaitse	1 aasta	20 g/m ³ PM ₁₀	direktiivi jõustumisel 5 lineaarselt 2001-2010

Inimtegevusega seotud norm	Tervise kaitse	24 tundi	40 g/m ³ PM _{2.5} , mida ei tohi ületada rohkem kui 4 korda aastas	Direktiivi jõustumisel 5 linearselt 2001-2005
	Tervise kaitse	1 aasta	20 g/m ³ PM _{2.5}	Direktiivi jõustumisel 5 linearselt 2001-2005

* nagu on selgitatud artiklis 5.2 -- vt ülal.

Tabel 6. Esimeses tütaridirektiivis välja pakutud indikaatorid avalikkuse teavitamiseks

Saasteaine	Eesmärk	Tase	Mõõtmisperiood	Jaama tüüp
Vääveldioksiid (SO ₂)	tervise kaitse	350 g/m ³	1tund	kõik
	tervise kaitse	125 g/m ³	24 tundi	kõik
	taimestiku kaitse	20 g/m ³	1 aasta	erilistes jaamades
Lämmastikoksiidid (NO ja NO ₂)	tervise kaitse	200 g/m ³ NO ₂	1 tund	kõik
	tervise kaitse	40 g/m ³ NO ₂	1 aasta	kõik
	taimestiku kaitse	30 g/m ³ NO + NO ₂	1 aasta	erilistes jaamades
Osakesed (PM ₁₀)	tervise kaitse	50 g/m ³	24 tundi	kõik
	tervise kaitse	30 g/m ³	1 aasta	kõik
Osakesed* (PM _{2.5})	tervise kaitse	40 g/m ³	24 tundi	kõik
	tervise kaitse	20 g/m ³	1 aasta	kõik
Plii (Pb)	tervise kaitse	0.5 g/m ³	1 aasta	klõik

* rakendatakse inimtegevusest tuleneva saastekoormuse normeerimiseks aladel, kus looduslikest allikatest pärineva PM₁₀ tase ületab piirnормi (vt art 5.4)

Sõidukite standardid, kütuse kvaliteet ja *Auto-Oil* -programm

Juba kolmkümmend aastat on Euroopa Liidus müüdavate autode tehnilisi standardeid reguleeritud EL seadusandlusega. Pidevalt uuendatavad standardid määravad ära uue sõiduki heitgaaside maksimaalse lubatud taseme. Hiljuti on hakatud ka müüdava kütuse kvaliteeti reguleerima. 1985. aastal hakati piirama pli- ja benseenisaldust ning 1993. aastal diislikütuse väävlisisaldust.

1994. a lepidi kokku, et edaspidi hakatakse Euroopas müüdavate uute autode ja kütuse kvaliteedieskirju välja töötama koos sõidukite tehnilise ülevaatus- ja hoolduse eeskirjadega. Nii on võimalik saavutada kõige tõhusam meetod liiklusest tuleneva õhusaaste vähendamiseks. Selle põhimõttega tuldi välja *Auto-Oil* -programmi raames.

Auto-Oil -programm

Euroopa *Auto-Oil* -programm oli Euroopa Komisjoni, Euroopa auto- ja kütusetööstuse ühine kolmeaastane uurimisprojekt, mille ülesandeks oli uute meetmete leidmine maanteeliiklusest tuleneva saastekoormuse vähendamiseks. Selle eesmärgiks oli *"pakkuda otsusetegijatele uusi, objektiivseid ja ökonoomseid viise maanteeliiklusest tuleneva õhusaaste vähendamiseks, et oleks võimalik saavutada väljatöötamisel olevad õhukvaliteedi standardid."*¹

Programmi käigus viidi läbi mitmeid uuringuid. Esiteks modelleeriti Euroopa õhu kvaliteeti, et teada saada, kui palju õhu kvaliteet peaks paranema. Uuriti lämmastikoksiide, benseeni, vingugaasi, tahkeid osakesi ja osooni. Teiseks analüüsiti kui palju kulutusi ja kasu saadakse uue sõidukitehnoloogia, kütuse teistsuguse koostise ning rangemate ülevaatusnormide rakendamisel. Lõpuks võrreldi erinevate versioonide ökonoomsust ja mõju et näha, kuidas oleks õhu kvaliteedile aastaks 2010 seatud norme kõige lihtsam saavutada.

Uued direktiivid

Auto-Oil -programmi tulemusi kasutati Euroopa Komisjonis viie uue direktiivi ettevalmistamiseks. Need peaksid jõustuma aastal 2000:

- Direktiivi 96/0163 eelnõu bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta;
- Direktiivi 96/0164 eelnõu uute sõiduautode heitgaaside kohta;
- Direktiivi 97/0061 eelnõu uute väikeste veoautode heitgaaside kohta;
- Direktiivi 97/0627 eelnõu uute raskeveokite (veoautod ja bussid) heitgaaside kohta;
- Peatselt ilmuv direktiiv sõidukite hoolduse ja tehnilise ülevaatus- ja hoolduse kohta.

Nagu ka paljude teiste direktiivide üle, nii on Euroopa Parlament ja Komisjon nende viie üle väga palju vaieldud. *Auto-Oil* -direktiivide ümber on käinud eriti tuline vestlus, sest auto- ja kütusetöösturid on omalt poolt teinud väga tugevat kuluaaritööd. Autotöösturid

väitsid, et nendelt nõutakse palju rohkem kui kütusetööstuselt. Kütusetöösturid polnud sellega muidugi nõus. Keskkonnaorganisatsioonid ja paljud poliitikud kasutasid kahe kuluaarigrupi vahel tekkinud lõhet ning püüdsid koostöös autotöösturitega mõjutada kütusetööstureid rohkem järeleandmisi tegema. Osaliselt see neil ka õnnestus.

Direktiivieelnõude 96/0163 ja 96/0164 viimane versioon võeti Ministrite Nõukogu ja Parlamendi poolt vastu 1998. a juunis. Samas lisati ka direktiivieelnõu 97/0061 väikeveoautosid puudutavad sätted direktiivile 96.0164. Raskeveokeid puudutav direktiivieelnõu on veel kooskõlastamisel. Sõidukite hooldust ja tehnilist järelvalvet puudutav direktiiv on veel ilmumata.

Sõiduautode heitgaasid

Selle direktiivi põhisisuks on Euroopas müüdavate uute autode heitgaasinormid.

Tabel 1. EL-s müüdavate uute autode heitgaasinormid (g/km)

	2000		2005	
	Bensiin	Diisel	Bensiin	Diisel
Vingugaas (CO)	2.30	0.64	1.00	0.50
Süsivesikud (HC)	0.20	-	0.10	-
Lämmastikoksiidid (NO _x)	0.15	0.50	0.08	0.25
NO _x + HC	-	0.56	-	0.30
Osakesed (PM)	-	0.05	-	0.025

Nendele normidele lisaks tuuakse direktiivis ära põhimõtted, kuidas liikmesriigid võivad rakendada maksusoodustusi selliste autode hankimisele, mis vastavad uutele nõuetele. Soodustusi võib rakendada seni, kui need normid jõustuvad ja nii, et nad oleksid madalamad kui uue normi saavutamiseks vaja mineva tehnoloogia hind.

Ka seatakse siin detailsed reeglid autode heitgaaside puhastamistehnoloogiale -- see peab olema töökorras vähemalt 5 aastat või 80 000 km pärast müümist (oleneb kumb täitub enne). Aastal 2005 tõuseb see nõudmine 100 000 kilomeetrini. Direktiiv nõuab autodesse vastavate seadmete paigutamist, mis annaksid juhile märku, kui heitgaaside puhastusseade ei ole korras. Bensiiniga töötavatele autodele hakkab see nõue kehtima aastast 2000, diiselautodele 2003 ja veoautodele aastast 2005. Normid, mis hakkavad kehtima 2005. aastal, vaadatakse veel enne 1999. a lõppu Ministrite Nõukogus ja Parlamendis üle.

Kütuse kvaliteet

Selle direktiivi põhjal kontrollitakse EL-s müüdava bensiini ja diislikütuse koostist. Ka siin toimub standardite rakendamine kahes etapis, aastal 2000 ja 2005. Keskkonda puudutavad normid on ära toodud tabelis 2.

Tabel 2. Euroopa kütuse kvaliteedinormid

	2000		2005	
	Bensiin	Diislikütus	Bensiin	Diislikütus
maks.väävlisisaldus (mg/kg)	150	350	50	50
maks. benseenisisaldus (v/v)*	1%	-	-	-
maks. aroomitakisisaldus (v/v)* (lenduvad ühendid)	42%	-	35%	-

* v/v *value per volume* -- mahuprotsent

Direktiivis on märgitud, et mõned liikmesriigid võivad kõrgema väävlisisaldusega bensiini ja diislikütust edasi müüa kuni aastani 2003 ja 2007 juhul kui nad tõestavad Komisjonile, et uute normide nõudmine põhjustaks tõsiseid sotsiaalseid ja majanduslikke probleeme. Ka selle direktiivi puhul vaadatakse 2005. aasta normid enne 1999. a lõppu läbi ja tehakse vajaduse korral parandusi. Liikmesriigid võivad rakendada ka maksusoodustusi uutele normidele vastava kütuse müügiks juba enne nende normide jõustumist.

Direktiiv keelab pliiga bensiini müümise EL-s alates 2000. aasta 1. jaanuarist. Siiski võivad liikmesriigid taotleda Komisjonilt luba keelu edasilükkamiseks kuni 2005. aastani, juhul kui nad võivad tõestada, et müügikeeld võib tekitada tõsiseid sotsiaalseid ja majanduslikke probleeme ning see ei kujuta otsest ohtu keskkonnale ja tervisele. Pliiga bensiini võib väikestes kogustes müüa "muuseumiautode" omanikele tingimusel, et kütus ei sisalda rohkem pliid kui 0,15 g/l ning et seda turustatakse ainult spetsiaalsete klubide kaudu.

Raskeveokite heitgaasid

1997. aastal avaldas Komisjon raskeveokite (veoautod ja bussid) heitgaasinorme käsitleva direktiivi eelnõu. Erinevalt uute autode ja kaubikute direktiivist nähakse siin uusi norme ette ainult alates 2000. aastast. 2005 aasta normide suhtes pole ettepanekut tehtud, kuid 1999. aasta lõpuks tuleks ka need välja töötada. Praegu esitatavad normid on ära toodud tabelis 3 (seisuga august, 1998).

Tabel 3. Raskeveokite heitgaasinormid (g/kWh) eelnõu kohaselt

	Tavaline diisliküte	Rikastatud diisliküte	Gaas

		Advanced Diesel ???	
Vingugaas (CO)	2.1	5.45	5.45
Süsivesikud (HC)	0.66	0.85	0.85
Lämmastikoksiidid (NOx)	5.0	5.0	5.0
Osakesed (PM)	0.10 (0.16)*	0.16 (0.25)*	-
Tahm	0.8**	-	-

*???? sulgudes olev arv kehtib sõidukite kohta, mille with engines of swept volume less than 0.7 dm³ per cylinder and a rated power speed of more than 3000 min⁻¹

** mõõtühikuks on siin m-1

Tähendus Kesk- ja Ida-Euroopa riikidele

Viie *Auto-Oil* -programmist lähtuva direktiiveelnõu jõustumine tähendaks märkimisväärset heitgaaside vähenemist. Kütusedirektiivist lähtumine vähendab eriti bensiinimootoriga sõidukite benseeniheitmeid ja diiselmootoriga sõidukitest lähtuvate tahkete osakeste heitmeid. Sõidukitedirektiivist lähtumine tähendab, et kõik Euroopas müüdadavad autod, kaubikud, veoautod ja bussid on palju puhtamad kui varem. Mõnede saasteainete osas vähenevad heitmed 40% võrra. Sõidukite hooldust ja tehnilist ülevaatust puudutav direktiiv peab tagama, et heitgaaside puhastusseadmed hoitakse sõiduki kasutusajal kauem korras. Lõpuks võib öelda, et kõik viis direktiivi koos annavad väga hea tulemuse. Aastast 2005 võimaldab kütuse koostise muutumine müüta autotootjatel senisest veelgi “puhtamaid” autosid.

Euroopa Liiduga ühineda soovivad riigid peavad oma maa seadusandluse EL seadustega vastavusse viima. Seega peaks vähenema ka õhu saastamine (tingimusel, et puhtama tehnoloogiaga saavutatav heitmete vähenemist ei tehta tasa liikluse ja autostumise kasvuga). Siiski võib ka nende direktiivide rakendamisel tekkida mitmeid probleeme.

Uute sõidukite osas ei tohiks direktiivide rakendamine raske olla. Kesk- ja Ida-Euroopas tegutsevas autotööstuses toodetakse autosid ka Euroopa Liidu turule, seetõttu peaks normide täitmine olema juba jõukohane.

Kütuste osas peab naftatöötlemistehnoloogiad tõenäoliselt muutma. Need riigid, kes impordivad kütust (näiteks Venemaalt) peavad hakkama mujalt hankima madalama väävlisisaldusega kütust (näiteks Lääne-Euroopast) ja on tõenäoliselt sunnitud selle eest siis ka rohkem maksma. Kuna Kesk- ja Ida-Euroopas on autopark suhteliselt vana, võib see tähendada, et vanade autode omanikud jäävad pliiga bensiini keelamise korral hätta. Kuid ka nendes maades on saadaval kütuselisandid, mis võimaldavad vanadel autodel sõita pliivaba bensiiniga. Nii nagu kõik liikmesriigid, võivad ka Kesk- ja Ida-Euroopa maad taotleda nõudmiste täitmiseks pikemat üleminekuaega.

Võib olla hakkab kõige suuremat peavalu tekitama veel ilmumas olev direktiiv sõidukite hoolduse ja tehnilise järeelvalve kohta. Seal on ette nähtud ühiste ülevaatuste korraldamine ja tehnilise seisundi parandamismeetmete rakendamine. Vanade autode omanikud peavad tõenäoliselt hakkama maksma suuri arveid, et oma autot käigus hoida. Ühest küljest võib see vähendada saastavate sõidukite kasutamist, teisest küljest võib see aga inimestes väga palju pahameelt tekitada.

Viited

1. Commission of the European Communities, Directorates General for Industry; Energy; and Environment, Civil Protection and Nuclear Safety (1996) *"The European Auto Oil Programme"*

Sõiduautode CO₂ -heitmete vähendamise strateegia

1995. aasta detsembris avaldas Euroopa Komisjon "Sõiduautode CO₂ -heitmete vähendamise ja ökonoomsuse parandamise strateegia"¹. Seal esitati 15 aasta tegevuskava CO₂ -heitmete vähendamiseks ja seega ka kaasa aitamiseks Kyoto konventsiooniga seotud lubaduste täitmisele.

Ministrite Nõukogu võttis strateegia vastu 1996. aastal ja Parlament 1997. a. Selle tegevuskava elluviimine on aga osutunud väga keeruliseks.

Komisjoni strateegia

Komisjoni strateegia eesmärgiks on uute autode kütuse ökonoomsuse tõstmine nii, et aastal 2005 toodab iga keskmine uus auto ainult 120 g CO₂ -heitmeid kilomeetri kohta. See tähendab, et bensiinimootoriga autode kütusekulu peab langema 5 liitrini 100 km kohta ja diiselmootoriga autodel 4,5 liitrini 100 km kohta.

Komisjon nägi selle eesmärgi saavutamiseks ette peamiselt nelja abivahendit:

- vabatahtliku lepingu sõlmimine Ühenduse ja autotööstuse vahel koos selgete eesmärkide ja järelvalve sätete seadmisega
- sõiduautode ökonoomsuse sidumine Ühenduse taotlustega mootorsõidukite maksustamise kohta;
- kütuse ökonoomsuse üleeuroopalise märgistamissüsteemi väljatöötamine;
- uurimis- ja arendustöö ökonoomsemate automudelite leiutamiseks "Tulevikuauto" programmi raames

Ministrite Nõukogu kiitis selle strateegia heaks, kuid lisas, et eesmärgi --120g CO₂/km -- saavutamise võib vajaduse korral ka 2010. aastani edasi lükata.

Strateegia teostamine

Juba algusest peale paistis, et Komisjoni strateegia on liiga kehv. See oli liiga sõltuv vabatahtliku lepingu sõlmimisest saavutamisest erinevate autotootjate ja Ühenduse vahel. Kuna igal tootjal on eri suuruses automudeleid ning kütusekulu on oluliselt seotud auto kaaluga, siis on ka eri autotootjate autode kütusekulu väga erinev. Väikeautode tootjal, nagu Fiat, on hoopis lihtsam täita Komisjoni nõudmisi kui luksusauto tootjal. Tegelikult on viimastel peaaegu võimatu neid nõudmisi täites luksusautode tootmist jätkata.

Komisjon lahendas selle probleemi nii, et nõudmine hakkab kehtima uue autoveeremi keskmist kütusekulu arvestades. Oletati, et luksusautode tootjatel pole nõudmisi võimalik täita, kuid väikeautode tootjad on võimelised saavutama veelgi kõrgema kütuseökonoomsuse. Tuleb aga silmas pidada, et suurte autode kütusekulu on suhteliselt lihtsam vähendada kui väikestel autodel, seega peaks luksusautode kütusekulu vähendama suhteliselt hoopis rohkem kui väikeste autode oma.

Kõike seda pidi autotootjate ja Komisjoni vahelises kokkuleppes silmas pidama ning igale tootjale eraldi nõudmised esitama. Seetõttu on kokkuleppe saavutamine kestnud planeeritust palju kauem.

Samas ei õnnestu ka kuigi lihtsalt sõiduautode ökonoomsuse sidumine Ühenduse taotlusega mootorsõiduki maksustamise kohta. Liikmesriigid hoiavad väga kõvasti kinni oma maksusüsteemidest. Üleeuroopalise maksu kehtestamiseks on aga vaja kõikide liikmesriikide nõusolekut. Seetõttu on osutunud äärmiselt raskeks isegi kokkuleppimine elementaarsetes mootorsõidukite maksustamist puudutavates küsimustes .

Vabatahtlik kokkulepe

Peaaegu kolm aastat pärast strateegia esmakordset ilmumist jõudsid Komisjon ja autotootjad lõpuks kokkuleppele. Kokkulepitud versioon strateegiast on palju vesisem kui Komisjoni poolt algselt pakutud.

Kokkuleppe kohaselt võivad Euroopa autotootja poolt valmistatud auto heitgaasid sisaldada keskmiselt 140 g CO₂/km (1995. a uue auto heitmed olid keskmiselt 186 g CO₂/km). See tähendab, et keskmine kütusekulu 100 km kohta oleks 5,71 liitrit, mis tähendab 25% vähem kui praegu. Komisjon püüab hetkel saavutada samasugust kokkulepet ka Jaapani ja Korea autotootjatega.

Kokkuleppes lubavad autotootjad, et mõned 2000. a müügil olevad automudelid toodavad ainult 120 g CO₂/km.

Majanduslikud abinõud

Üleeuroopalise mootorsõiduki aktsiisi kehtestamisega pole kuigi kaugele jõutud. Praegu kehtivas põhimõttelises kokkuleppes (direktiiv 92/82/EEC) tuuakse ära ainult kütuseaktsiisi miinimummäärad. Bensiinile kehtestatud miinimum aga on nii väike, et kui seda tõsta ettepaneku kohaselt 45% siis mõjutaks see ainult kolme maa aktsiisimäärasid (Kreeka, Luxembourg ja Hispaania). Kui diiselkütuse aktsiisi tõsta ettepaneku kohaselt 27% siis mõjutaks see seitsme riigi aktsiisitasemeid ning seda ainult sellepärast, et diislikütuse aktsiis on nendes riikides väga madal diislikütuse aktsiisi miinimumtase on veelgi madalam kui bensiinil.

Juhul kui bensiini ja diislikütuse miinimumaktsiisi märkimisväärselt ei tõsteta siis ei aita autode kütusekulu vähendada ka üleeuroopalise mootorsõidukiaktsiisi kehtestamine. Liikmesriikides kehtestatud aktsiisimäärad on juba Ühenduse nõudmistest kõrgemad, kuid kütuse tarbimist pole see palju vähendanud.

Lõppkokkuvõtteks võib öelda, et Ühenduse strateegia teostumine sõltub täielikult kokkuleppes autotootjatega.

Viited

1. Commission of the European Communities 1995 *"A Community strategy to reduce CO2 emissions from passenger cars and improve fuel economy"* COM 95/689
2. ENDS Daily 30 July, 1998, London

Autoromude direktiiv¹

Igal aastal langeb EL-s kasutusest välja 8--9 miljonit mootorsõidukit, tekitades seega 8--9 miljonit tonni jäätmeid. Sellest kolm neljandikku, peamiselt metalloosad, läheb taaskasutusse. Kõik ülejäänud, umbes 2 miljonit tonni, purustatakse ning ladustatakse prügimäele. Need jäätmed moodustavad 10% EL tekkivatest ohtlikest jäätmetest. Ohtlikud jäätmed reostavad pinnast ja põhjavett. Kõigele lisaks jääb 7% EL vanadest autodest lihtsalt vedelema. Need autovrakid teevad ümbruse inetuks ning kasutamiskõlbulik vanametall läheb raisku.

Komisjoni ettepanek

1997. aastal avaldas Euroopa Komisjon vanade autode käitlemist puudutava direktiivi eelnõu. Selle eesmärgiks on "eelkõige jäätmete tekkimise vältimine ning teiseks korduvkasutamine, taaskasutamine ning teised auto või autoosade taaskasutamise viisid" (art. 1).

Direktiiv koosneb viiest peamisest sättest. Esiteks peavad liikmesriigid rakendama meetmeid sõidukijäätmete koguse vähendamiseks ning alates aastast 2003 tegema kõik, et elavhõbeda, kaadmiumi, kroomi või plii jäätmeid ei satuks prügimägedele või jäätmepõletusjaamadesse (art. 4). Autode PVC osade keelamine jäeti direktiivist enne selle avaldamist välja.

Teiseks peavad liikmesriigid enne 1999. aasta lõppu kontrollima, et autode lammutamine toimiks ainult vastava litsentsi saanud firmades. Autoregistrist saab auto maha kanda ainult lammutustõendi ettenäitamisel. Alates aastast 2003 peab autotootja hakkama kinni maksma ka kõik lammutamis- ja käitluskulud (art. 5).

Kolmandaks peavad liikmesriigid kontrollima, et lammutajad eemaldaksid enne purustamist sõidukist kõik vedelikud, rehvid, akud, õhukonditsioneerid, turvapadjad, katalüsaatorid ning teised ohtlikud osad ning et purustamisjäätmeid käsitletak nii, et neist ei tekiks ohtlikke jäätmeid (art. 6).

Neljandaks peavad liikmesriigid kontrollima, et aastaks 2005 85% sõiduki kaalust kokku kogutaks ja 80% kasutataks uuesti või käideldaks. Aastaks 2015 peab 95% sõiduki kaalust olema kokku kogutud ja 85% uuesti kasutatud või käideldud.

Viiendaks kohustab direktiiv Komisjoni ja liikmesriike välja töötama ühised standardid autoosade märgistamiseks, mis teeb taaskasutamise hõlpsamaks.

Autotöösturite vastuseis

Alates sellest päevast kui direktiiv avaldati, on autotootjad seda tugevasti kritiseerinud. Euroopa Autotootjate Assotsiatsioon (ACEA) väitis, et vabatahtlikud kokkulepped, mis on juba kaheksa liikmesriigiga sõlmitud, on palju tõhusam viis vähendada

jäätmekoguseid ning ergutada taaskasutamist. ACEA oli eriti selle sätte vastu, mis kohustab tootjat kinni maksma ka autode lammutamise. ACEA väitis, et see soodustaks lammutusfirmade ebaefektiivsust (võimaldades lammutajatel kehtestada kõrgemaid hindu). Ka oli ACEA taaskasutamise nõuete vastu, väites, et see piirab autotootjate vabadust oma jäätmetest kõige kuluefektiivsemal moel (st põletades) lahti saada.

Teisest küljest on direktiivi väga palju toetanud Euroopa Autokäitlejate Assotsiatsioon (mis esindab lammutajaid). Ka Greenpeace, Euroopa Tarbijate Liit ning isegi Taani valitsus on väitnud, et direktiiv ei ole piisavalt radikaalne ning et PVC-d keelav säte tuleb direktiivi tagasi panna.

Direktiivi lõplik eelnõu peaks valmima 1998. aasta lõpuks. Keskkonna- ja tarbijakaitse organisatsioonid püüavad Parlamenti veenda ja PVC-d keelava sätte tagasi sisse panna, samas aga püüavad paljud Lõuna-Euroopa riigid eelnõu lahjendada. Võimalik, et selle ümber tehakse veel kõvasti lärmi.

Tähendus Kesk- ja Ida-Euroopa maadele

Paljud Lääne-Euroopas kasutatud autod eksporditakse Ida-Euroopasse. See äri on olnud kasulik, sest sõiduki metalli väärtuse ja mittemetallide käitlemise hinna vahe on mitteliikmesriikides palju suurem kui EL-s, kuna EL-s maksab auto ladustamine väga palju. Vanade autode eksport põhjustab Ida-Euroopa maades rohkem õhusaastet ja muudab need maad EL prügimägedeks. Uus direktiiv seda ei muudaks, sest need sõidukid ei ole ekspordimisel veel jäätmed.

Kui aga autotootjad hakkavad kinni maksma ka lammutamisega seotud kulusid, siis muutub vanast autost lahti saamine omanikule odavamaks, mistõttu neil on lihtsam auto kohalikku lammutuskotta viia kui edasi müüa. Nii väheneks siis ka Ida-Euroopasse eksporditavate autode arv.

Tegelikult reguleerib vanade autode ekspordimist Baseli konventsioon. Kuigi vanade autodega kaubitsemine on lubatud, võivad Ida-Euroopa riigid taotlema EL-lt selle keelamist. Kui Ida-Euroopa riigid ühinevad EL-ga, siis hakkavad need direktiivi sätteid kehtima ka seal. See vähendaks oluliselt vanadest autodest tekkivaid jäätmeid ning autovrakkide ekspordimist.

Viited

1. Commission of the European Communities 1997 "Proposal for a Council Directive on End of Life Vehicles" COM (97) 0358

Vastuolud EL transpordipoliitikas

Ühtse transpordipoliitika rakendamine on olnud keeruline. Transpordipoliitika erinevate eesmärkide vastuolulisus ja kaheldav teostatavus annab mõista, et EL seisukohad transpordiprobleemide lahendamise suhtes on ebaloogilised ja kaootilised. Sellised vastuolulised probleemid l jäetakse tavaliselt liikmesriikide lahendada.

1997. aastal avaldas Viini Võrdleva Sotsiaalteaduse Interdistsiplinaarne Keskus (the Interdisciplinary Centre for Comparative Research in the Social Sciences of Vienna) esimese osa suuremast uurimistööst - TEN-ide analüüsi raporti --, mis käsitleb Euroopa riikide ja Euroopa Ühenduse transpordipoliitikat. Seda raportit tasub lugeda¹. Raport toob esile kolm probleemide valdkonda, mis tõenäoliselt ka liituda soovivates maades esile kerkivad.

Probleemid seadustandva jõu jaotamisel

Suurimad lahkeliidid transpordipoliitikas on erinevate valitsustasemetel vahel -- Euroopa Liidu, riikliku, regionaalse ja kohaliku omavalitsuse vahel. Kõige suuremad probleemid on olnud just Liidu ja liikmesriikide valitsuste ning liikmesriikide ja regionaalse valitsuse vahel.

Põhiline küsimus, milles ei ole kokkulepet saavutatud, on subsidiariteedi põhimõte. Kaheldakse, kas Euroopa üleliidulistel institutsioonidel on õigus ja piisavalt palju pädevust otsustada keskkonnanormide, ohutuse ja kolmandate maadega läbirääkimiste üle. Teisest küljest peavad aga paljude liikmesriikide regionaalsed valitsused läbirääkimisi otse EL-ga, mitte oma riigi valitsuse kaudu

Keskkond ja majanduskasv

“Transpordipoliitika vastuolulisus tuleneb põhimõtteliselt kahest vastuolulisest argumendist. Ühest küljest tahetakse ühtse transpordipoliitika abil vähendada transpordi negatiivseid mõjusid keskkonnale ja ühiskonnale ning isegi vähendada transpordi mahtu, teisest küljest tahetakse aga majanduse ergutamise eesmärgil liiklusvoogusid parandada...”

“Eriti huvitav sellise vastuolu puhul on asjaolu, et see jaotab terve poliitilise ja administratiivse tandri kaheks.”

Need kaks tsitaati TEN-ide analüüsiraportist on väga olulised. Igal võimutasandil, alates kohalikust omavalitsusest ning lõpetades EL-ga, jaotuvad arvamused kaheks -- keskkonnanormide (ja neid toetavate ametnike ja poliitikute) ning tööstuse (ja neid toetavate ametnike ja poliitikute) arvamuseks.

Struktuuriliste muudatustega seotud vastuolud

“Praegusel hetkel on transpordipoliitika lähtekohaks üksmeelselt võetud transpordituru liberaliseerimine ja erastamine.”

Siiski ei olda üksmeelel selles, kui kiiresti peaks transpordituru liberaliseerimine toimuma. Konkurentsi liberaliseerimine on kaasa toonud töökohtade vähenemise, seetõttu on ametiühingud nende muudatuste vastu. Mõnedel juhtudel on nendega ühinenud ka riiklike ettevõtete juhid. Erasektoris tegutsevad transpordifirmad aga nõuavad väga häälekalt erastamise kiirendamist.

Tähendus Kesk-ja Ida-Euroopa maadele

Need kolm probleemi on juba esile kerkinud ka Kesk- ja Ida-Euroopa maades. NGO-d ja teised selle teemaga tegelevad inimesed võivad endale liitlasi leida EL riikide keskkonnakaitsjate seas. Samas aga ei sõltnud need probleemid üksteisest. EL liikmesriikide keskkonnakaitseseorganisatsioonides on ka inimesi, kes on edasise liberaliseerimise ja erastamise poolt, on neid, kes ei pea EL institutsioone üldsegi oluliseks ja neid, kes arvavad, et EL tasemel tehtud otsused on väga tähtsad.

Viited

1. Freudensprung P and Giorgi L 1997 *“Policy issues and national transport policies”* Euro: ten-assess Deliverable (1) Interdisciplinary Centre for Comparative Research in the Social Sciences

Kes on kes Euroopa transpordi alal?

Siit leiate EL-s transpordi alal tegutsevate inimeste ja organisatsioonide kontaktandmed. Nimekiri ei ole täielik.

Euroopa Komisjon

Komisjon on Euroopa Liidu täidesaatev institutsioon. Komisjon vastutab direktiivi- ja tegevuskavaprojektide ettevalmistamise eest. Komisjoni direktoraatidest on transpordi alal kõige olulisemad muidugi Transpordi Direktoraat ja Keskkonna Direktoraat. Alljärgnevalt on ära toodud nende direktoraatide olulisemad kontaktisikud.

Directorate General VII (Transport), Rue de la Loi 200, B-1049 Brussels, Belgium

		Telefon (+ 322)	Fax (+ 322)
Volinik	Neil Kinnock		
peadirektor	Robert Coleman	296 8245	296 8355
Infrastruktuuripoliitika	Hugh Rees	296 8404	296 5372
Infrastruktuuri projektid	Alfonzo Gonzales Finat	296 8287	295 6504
Raudtee poliitika	Heinz Hilbrecht	296 8174	296 5196
Keskkonnapoliitika	Luc Werring	296 8451	296 5196

Lennunduspoliitika	Frederik Sorensen	296 8418	299 1114
Lennundus ja keskkond	Eckard Seebohm	296 8414	296 9067
Meretransport ja keskkond	Roberto Salvarini	299 8482	296 9066
Üldine transpordipoliitika	Jan-Peter Paul	299 5064	296 8350

Directorate General XI (Keskkond, Tuumaohutus ja tsiviilkaitse), Avenue de Beaulieu 5, 1160 or Boulevard du Triomphe 174, 1160 Brussels, Belgium

		Telefon (+ 322)
Volinik	Ritt Bjerregaard	
Peadirektor	James Currie	296 1170
Keskkonnaküsimuste integreerimine	Robert Hull	299 2263
Majanduslikud hoovad	Claude Pleinevaux	296 9520
Ühenduse fondid	Anastazio Nychas	296 8716
Looduskaitse	Bruno Julien	295 6133
Õhukvaliteet, linnakeskkond, transport ja müra	Prudencio Perera Manzanedo	296 8705
Globaalne keskkond, kliima muutumine	Christopher Bail	295 4099

Euroopa Parlament

Transpordi ja keskkonnaga on kõige rohkem seotud parlamendi Transpordi ja Turismi Komisjoni ning Keskkonna, Tervise ja Tarbijakaitse Komisjoni liikmed:

Transpordi ja Turismi Komisjon		Telefon	Fax
Juhataja	Jean-Pierre Bozin	+32 2 284 5162	+32 2 284 9162
I asetäitja	Florus Wijzenbeek	+32 2 284 5628	+32 2 284 9628
asetäitja	Gunter Luttge	+32 2 284 5431	+32 2 284 9431
asetäitja	Joaquin Siso Cruellas	+32 2 284 5937	+32 2 284 9937
Keskkonna, Tervise ja Tarbijakaitse Komisjon			
Juhataja	Ken Collins	+32 2 284 5245	+32 2 284 9245
I asetäitja	Danilo Poggiolini	+32 2 284 5703	+32 2 284 9703
asetäitja	Lone Dybkj r	+32 2 284 5391	+32 2 284 9391
asetäitja	Paul Lannoye	+32 2 284 5695	+32 2 284 9695

Teised olulised parlamendiliikmed on erinevate fraktsioonide transpordi- ning keskkonnaküsimuste eest vastutavad isikud.

Valitsusvälised organisatsioonid

EL tasemel teeb spetsiaalselt transpordi- ja keskkonnaküsimustes kuluaaritööd **European Federation for Transport and the Environment (T&E)**, Boulevard de Waterloo 34, 1000 Brussels, Belgium; tel + 322 502 9909; fax +322 502 9908; e-mail t+e@arcadis.be. Tegevdirektor on Beatrice Schell. Suhtekorraldaja on Frazer Goodwin. T&E analüüsib Euroopa transpordipoliitikat igast aspektist.

Ka Eesti Roheline Liikumine kuulub T&E-sse (kontaktisik Mari Jüssi, mjussi@cc.helsinki.fi)

Euroopa suurim keskkonnaorganisatsioonide võrgustik on **European Environmental Bureau (EEB)**, Boulevard de Waterloo 34, 1000 Brussels, Belgium; tel + 322 289 1090; fax + 322 289 1099; e-mail info@eeb.org. Tegevdirektor on John Hontelez. EL poliitika direktor on Christian Hey. EEB on peamiselt tegelnud õhukvaliteedi ja heitgaaside küsimustega.

Teine transpordiga tegelev rahvusvaheline keskkonnaorganisatsioon on Maasõbrad - **Friends of the Earth (FOE)**. Selle Euroopa kontor asub Rue Blanche 29, 1060, Brussels, Belgium; tel + 322 542 0180; Fax. + 322 537 5596; e-mail foeeurop@foe.knooppunt.be. Koordinaator poliitika alal on Martin Rocholl. FOE-Euroopa koordineerib oma Hollandi kontori kaudu "*Right Price for Air Travel*" kampaaniat. Lisainformatsiooni saamiseks võtke ühendust Paul de Clerckiga: tel + 31 20 627 5287; fax + 31 20 627 5287; e-mail Paul.de.Clerck@milieudefensie.nl.

The **World Wide Fund for Nature (WWF) - Maaailma Looduse Fond** on uurinud strukturaalfondide mõju transpordisüsteemile. WWF-i Euroopa kontor asub Chaussee de Waterloo 608, 1060 Bruxelles, Belgium; tel + 322 347 3030; fax + 322 344 0511, juhataja on Tony Long.

Tööstuse esindajad

Teede-*lobby*ga tegeleb rahvusvahelisel tasemel the **International Road Federation (IRF)**, mis asub 2 chemin de Blandonnet, CH-1214 Vernier, Geneva, Switzerland; tel. +41 22 306 02 60; fax. +41 22 306 02 70; E-mail info@irfnet.org. IRF esindab teedehitajaid, inseneribüroosid, ehitusmasinate tootjaid, autotootjaid, autoorganisatsioone ja teisi tööstusharusid, mille huvid on seotud teede ehitamisega. Peadirektor on Wim Westerhuis, suhtekorraldaja Sandra Woods.

Autosõitjaid esindavad **Alliance Internationale de Tourisme (AIT)** ja **Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)**. Nende Euroopa kontor asub Rue d'Arlon, B-1000, Brussels, Belgium; tel/fax +322 282 0823.

Autotööstureid esindab Euroopas the **European Automobile Manufacturers Association (ACEA)**, Rue du Noyer 211, B-1040 Brussels, Belgium; tel. + 322 732 5550; fax +322 732

6001. ACEA on väga aktiivselt osa võtnud õhukvaliteedi ja kütuse ökonoomsust puudutavates küsimustes. Direktor: Camille Blum.

Kütusetööstust esindab Brüsselis the **European Petroleum Industry Association (Europia)**, Place Madou 1, 1210, Brussels, Belgium; tel. + 322 226 1911; fax +322 219 9551. Nagu ACEA, tegeleb ka see organisatsioon õhukvaliteedi küsimustega.