



ÕHU- JA MÜRASAASTE

Õhusaaste ja ülemäärane müra kahjustavad meie tervist ja keskkonda. Õhusaastet tekitab peamiselt tööstus, transport, energiatootmine ja põllumajandus. ELi õhukvaliteedi strateegia eesmärk on saavutada kehtivate õhukvaliteeti reguleerivate õigusaktide täielik järgimine 2020. aastaks. Samuti on selles seatud pikaajalised eesmärgid 2030. aastaks. Keskkonnamüra direktiivi põhjal saab määrata kindlaks müratasemed ELis ning võtta vajalikke meetmeid, et langetada need vastuvõetavale tasemele. Konkreetsetest allikatest pärinevat õhu- ja mürasaastet reguleeritakse eraldi õigusaktidega.

ÕIGUSLIK ALUS

Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 191–193.

TAUSTTEAVE

Õhusaaste võib põhjustada südame-veresoonkonna ja hingamisteede haiguseid ning vähki. See on ELis peamine keskkonnast tingitud enneaegsete surmajuhtumite põhjustaja. Mõned ained, nagu arseen, kaadmium, nikkel ja polütsükliised aromaatsed süsivesinikud, on inimestele ohtlikud genotoksilised kantserogeenid ja nende puhul ei ole ohutuse taset võimalik kindlaks määrata. Õhusaaste mõjutab negatiivselt ka vee ja mulla kvaliteeti ning kahjustab eutrofeerumise (liigne lämmastikureostus) ja happevihmade kaudu ökosüsteeme. Seetõttu mõjutab saaste ka põllumajandust ja metsasid ning materjale ja ehitisi. Õhusaaste pärineb paljudest allikatest, kuid peamiselt tekitab seda tööstus, transport, energiatootmine ja põllumajandus. Kuigi õhusaaste on viimastel aastakümnetel Euroopas üldiselt vähenenud, on ELi pikaajalise eesmärgi ehk sellise õhukvaliteedi taseme saavutamine, millel ei ole inimeste tervisele ja keskkonnale märkimisväärset negatiivset mõju, ikkagi ohus. Õhukvaliteedi standardid on tihtipeale täitmata just linnaaladel (õhusaaste nn kuumkohad), kus elab suurem osa eurooplasi. Tänapäeval on kõige probleemsemad saasteained tahked peenosakesed, lämmastikoksiid ja troposfääriosoon.

Linnaalade keskkonnamüra tasemed on peamiselt tõusmas liikluse ning tööstusliku ja vabaajategevuse kasvu tõttu. Hinnanguliselt puutub umbes 20% ELi rahvastikust kokku vastuvõetamatuks loetava müratasemega. See võib mõjutada elukvaliteeti ning põhjustada kõrget stressitaset, unehäireid ja kahjulikke tervisemõjusid, näiteks südame-veresoonkonna probleeme. Müra mõjutab ka elusloodust.



SAAVUTUSED ÕHUSAASTE VÄHENDAMISEL

Õhukvaliteet on Euroopas märgatavalt paranenud pärast seda, kui EL hakkas 1970. aastatel selle probleemiga tegelema. Sellest ajast alates on märkimisväärselt vähendatud selliseid aineid nagu vääveldioksiid (SO₂), süsinikmonooksiid (CO), benseen (C₆H₆) ja plii (Pb). ELil on kolm eri õiguslikku mehhanismi õhusaastega tegelemiseks: üldiste õhukvaliteedi standardite kindlaksmääramine seoses välisõhus olevate saasteainetega, kogu saaste riiklike piirmäärade kehtestamine ning allikapõhiste õigusaktide koostamine, et kontrollida näiteks tööstusheidet või kehtestada standardeid sõidukite heite, energiatõhususe või kütuse kvaliteedi jaoks. Õigusakte täiendatakse strateegiate ja meetmetega, millega edendatakse keskkonnakaitset ja selle arvessevõtmist muudes sektorites.

A. Välisõhu kvaliteet

Tuginedes 2005. aastal vastu võetud [õhusaastet käsitleva temaatilise strateegia](#) eesmärkidele (vähendada 2020. aastaks 2000. aastaga võrreldes tahkeid peenosakesi 75% võrra, troposfääriosooni 60% võrra ning hapestumisest ja eutrofeerumisest tulenevaid ohte looduskeskkonnale 55% võrra), jõustus 2008. aasta juunis välisõhu kvaliteeti käsitlev muudetud direktiiv, mis ühendas endas enamiku selle valdkonna kehtivaid õigusakte. Ainult varasema õhukvaliteedi raamdirektiivi [neljas nn tütdirektiiv](#) kehtib endiselt. Selles on sätestatud sihtväärtused (need on piirväärtustega võrreldes vähem ranged) arseeni, kaadmiumi, elavhõbeda, nikli ja polütsükliiliste aromaatsete süsivesinike jaoks.

[Direktiivi 2008/50/EÜ](#) (välisõhu kvaliteedi kohta) eesmärk on vähendada õhusaastet tasemeni, mis minimeerib kahjustavat mõju inimeste tervisele või keskkonnale. Selleks on direktiiviga kehtestatud meetmed, millega määratakse kindlaks ja kehtestatakse välisõhu kvaliteedi eesmärgid (st piirid, mida ei tohi kusagil ELis ületada) seoses peamiste õhusaasteainetega (vääveldioksiid, lämmastikdioksiid, lämmastikoksiidid, tahked (peen)osakesed, plii, benseen, süsinikmonooksiid ja osoon). Liikmesriigid peavad määrama kindlaks piirkonnad ja asulad, kus hinnatakse ja hallatakse välisõhu kvaliteeti, et kontrollida pikaajalisi suundumusi ja muuta teave avalikkusele kättesaadavaks. Kui õhukvaliteet on hea, tuleb seda nii hoida. Kui piirväärtused on ületatud, tuleb võtta meetmeid.

Euroopa Komisjon algatas 2013. aasta lõpus Euroopa puhta õhu programmi, millel on kaks põhieesmärki: saavutada 2020. aastaks vastavus kehtivatele õigusaktidele ja seada uued õhukvaliteedi eesmärgid aastani 2030. Peamine õigusakt, mille abil neid eesmarke saavutada soovitakse, on muudetud [õhusaasteainete siseriiklike ülemmäärade direktiiv](#), milles seatakse rangemad siseriiklikud ülemmäärad viiele peamisele saasteainele (vääveldioksiid, lämmastikoksiidid, muud lenduvad orgaanilised ühendid kui metaan, ammoniaak ja tahked peenosakesed), et muuta nende kahjulik mõju keskkonnale väiksemaks ja vähendada nende tervisemõju 2005. aastaga võrreldes poole võrra. Direktiivi kohaselt peavad liikmesriigid koostama riiklikud õhusaaste kontrolli programmid. Sellega võetakse üle ka 2020. aastaks seatud heitkoguste vähendamise kohustused, mille EL ja selle liikmesriigid võtsid Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) piiriülese õhusaaste



kauglevi konventsiooni muudetud Göteborgi protokoll (hapestumise, eutrofeerumise ja troposfääriosooni vähendamise kohta) alusel. Selle programmi raames võeti vastu ka uus direktiiv niisuguse õhusaaste vähendamiseks, mida tekitavad [keskmise võimsusega põletusseadmed](#), näiteks sellised, mis on seotud elektritootmise või kodumajapidamiste kütmisega.

B. Maanteedtransport

Vastu on võetud mitu direktiivi maanteedtranspordist tingitud saaste piiramiseks, millega kehtestatakse heitenormid eri sõidukikategooriatele, nagu sõiduautod, väikesed tarbesõidukid, veokid, bussid ja mootorrattad, ning reguleeritakse kütuse kvaliteeti. Sõiduautode ja väikebusside praeguste heitenormidega Euro 5 ja Euro 6 on määratud kindlaks mitme õhusaasteaine, eelkõige lämmastikoksiidide ja tahkete osakeste heite piirmäärad. Liikmesriigid on kohustatud keelduma heitenormidele mittevastavate sõidukite (ning nende varu-saastekontrolliseadmete) tüübikinnitamise, registreerimise, müügi ja kasutuselevõtu lubamisest. 2017. aasta septembrist on kasutatud realistlikumat katsetsükli: uute automudelite puhul mõõdetakse tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid, et kajastada tegelikke sõidutingimusi. Peale selle on kehtestatud [eeskirjad](#) kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse, saastetõrjeseadmete kulumiskindluse, pardadiagnostikasüsteemide ning kütusekulu mõõtmise kohta ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse kohta sõltumatute ettevõtjate jaoks. Samased eeskirjad on kehtestatud [raskeveokitele](#), näiteks bussidele ja veokitele. Hiljuti võeti vastu uus määrus [mootorsõidukite tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta](#), mida hakatakse kohaldama 1. septembril 2020. aastal ja mille eesmärk on parandada tehniliste teenuste kvaliteeti ja sõltumatust ning kontrollida, kas teedel juba sõitvad sõidukid vastavad nõuetele.

C. Muud transpordist tingitud heited

Selleks et vähendada laevade õhusaastet, mis väidetavalt põhjustab igal aastal 50 000 inimese enneaegse surma, on EL kehtestanud Euroopa meredel tegutsevatel laevadel kasutatavate laevakütuste [väävlisisaldusele](#) piirnormid. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) kokkulepitud piirmäärade kohaselt vähendatakse üldist väävlisisaldust 2020. aastaks 3,5%-lt 0,5%-ni. Alates 2015. aastast kehtib teatavates väävliheite kontrolli piirkondades (SECA), nagu Läänemeri, La Manche'i väin ja Põhjameri, veel rangem kütuste 0,1% väävlisisalduse nõue. Täiendavad heitenormid on kehtestatud [väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele](#) (nagu ekskavaatorid, buldoosid ja mootorsaed) ning põllu- ja metsamajandustraktoritele ja väikelaevadele, näiteks sportpaadid.

D. Tööstusheited

[Tööstusheidete direktiiviga](#) reguleeritakse suure saastekoormusega tööstuslikku tegevust, mille heitkogused moodustavad Euroopas olulise osa saastest. Selles konsolideeritakse ja ühendatakse kõik asjakohased direktiivid (jäätmepõletuse, lenduvate orgaaniliste ühendite, suurte põletusseadmete, saastuse kompleksse vältimise ja kontrolli kohta jne) üheks ühtseks õigusaktiks, mille eesmärk on lihtsustada õigusnormide rakendamist ning minimeerida erinevatest tööstuslikest allikatest pärinevat saastet. Tööstusheidete direktiivis sätestatakse kohustused, mida peavad täitma kõik tööstusrajatised. Direktiiv sisaldab loetelu meetmetest, mis on



vajalikud vee, õhu ja pinnase saastamise ärahoidmiseks, ning see on aluseks tööstusrajatiste tegevuslitsentside või -lubade koostamisel. Ühtset lähenemisviisi kasutades võetakse direktiivis arvesse rajatise kõiki keskkonnanäitajaid, kaasa arvatud toorainete kasutamine või energiatõhusus. Keskkel kohal on parima võimaliku tehnika kontseptsioon ning olulised on ka paindlikkus, keskkonnajärelevalve ja üldsuse kaasamine.

SAAVUTUSED MÜRASAASTE ALAL

EL käsitleb mürasaastet kahel viisil: esiteks üldise raamistiku abil, mille eesmärk on teha kindlaks mürasaaste tasemed, mis nõuavad nii liikmesriikide kui ka ELi tasandil meetmete võtmist, ning teiseks mitmesuguste õigusaktidega, milles käsitletakse peamisi müraallikaid, näiteks maantee-, õhu- ja raudteetranspordimüra ning välitöödeks mõeldud tehnika müra.

[Keskkonnamüra raamdirektiivi](#) eesmärk on vähendada keskkonnamüraga kokkupuutumist, ühtlustades müraindikaatoreid ja hindamismeetodeid, kogudes müraga kokkupuudet käsitlevat teavet mürakaartide vormis ja tehes selle teabe üldsusele kättesaadavaks. Selle alusel nõutakse, et liikmesriigid koostaksid müraprobleemide lahendamise tegevuskavad. Mürakaardid ja tegevuskavad tuleb vähemalt üks kord viie aasta jooksul läbi vaadata.

[Mootorsõidukite mürataset](#) käsitleva määrusega kehtestati uus katsemeetod müratasete mõõtmiseks, alandati kehtivaid müratasete piirväärtusi ning lisati tüübikinnitusmenetlusse mürataset käsitlevad lisasätted. Muude määrustega kehtestati müra piirnormid mopeedidele ja mootorratastele. Neid määruseid täiendavad veel eeskirjad [rehvi veeremismüra](#) tasemete katsetamise ja piiramise ning nende järkjärgulise alandamise kohta.

Alates 2016. aasta juunist kohaldatakse kooskõlas Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nn tasakaalustatud lähenemisviisiga ELi [õhusõidukite müra käsitlevaid eeskirju](#) lennujaamade suhtes, kus aasta jooksul tehakse üle 50 000 tsiviilõhusõiduki lennu. See lähenemisviis hõlmab nelja peamist elementi, mille eesmärk on leida kõige kulutõhusam viis õhusõidukite müra piiramiseks igas konkreetses lennujaamas: vähendatakse mürataset tekkekohal nüüdisaegsete õhusõidukite kasutuselevõtmise kaudu, hallatakse lennujaamade ümbruses asuvat maad jätkusuutlikult, kohandatakse tegutsemisviise, et vähendada müra mõju kohapeal, ning vajaduse korral kehtestatakse käitamispiirangud, nagu öiste lendude keelustamine.

Seoses [raudteede koostalitlusvõime direktiiviga](#) võeti müra kohta vastu [koostalitluse tehniline kirjeldus](#), millega sätestati uue (tava)raudteeveeremi tekitatava müra piirnormid. [Mürakuludega seotud kasutustasude määrusega](#) ergutati kaubavagunite varustamist madala müratasetemega liitmaterjalist piduriklotsidega.

Tööstusheidete direktiiviga hõlmatud suurtele tööstus- ja põllumajanduskäitistele võidakse väljastada tegevusluba parima võimaliku tehnika kasutamise põhjal. Reguleeritakse ka müra, mida tekitavad ehitusmasinad (näiteks ekskavaatorid, laadurid, pinnaseteisaldusmasinad ja tornkraanad) ning väikelaevad või välitöödeks mõeldud tehnika.



EUROOPA PARLAMENDI ROLL

Euroopa Parlamendil on olnud otsustav osa õhu- ja mürasaaste vastase progressiivse keskkonnapoliitika väljatöötamisel.

Näiteks hääletasid parlamendiliikmed laevakütuse kahjuliku väävlisisalduse märkimisväärse vähendamise (2020. aastaks 3,5 protsendilt 0,5 protsendile) poolt ning suutsid edukalt ära hoida nimetatud tähtaja pikendamise viie aasta võrra. Kooskõlas Maailma Terviseorganisatsiooni soovitustega on Euroopa Parlament nõudnud ka rangemaid õhukvaliteedi norme, eelkõige tahkete peenosakeste kohta. Pärast seda, kui USAs avastati, et Volkswageni kontsern on kasutanud katsetulemusi moonutavat tarkvara lämmastikoksiidide heitkoguste vähendamiseks, moodustas Euroopa Parlament selle küsimuse uurimiseks ajutise autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni (EMIS). Oma lõppraportis nõudis ta liikmesriikide ja autotootjate vastutusele võtmist ning nõudis ühtlasi tungivalt, et suure saastekoormusega sõiduautod moderniseeritaks või kõrvaldataks turult.

Keskkonnamüra osas on parlament korduvalt rõhutanud vajadust alandada veelgi piirväärtusi ja parandada mõõtmisprotseduure. Parlament on nõudnud ELi müra piirväärtuste kehtestamist lennujaamade ümbruses ning müra vähendamise meetmete laiendamist sõjalistele allahelikirusega reaktiivlennukitele. Peale selle on parlament kiitnud heaks sõiduautode uute madalamate müra piirnormide järkjärgulise kohaldamise ning on edukalt võidelnud selliste märgiste kasutuselevõtu eest, millega teavitatakse tarbijaid müratasemetest ning mis on sarnased juba kasutusel olevate märgistega, millel on teave kütusesäästlikkuse, rehvimüra ja CO₂-heite kohta.

Tina Ohliger
05/2019

