

**Peer  
Parliaments**

Make  
yourself  
heard



**EUROPEAN  
CLIMATE  
PACT**

#MyWorldOurPlanet  
#EUClimatePact

**Kuidas me liigume ja kohale.**

**1. mooduli õppematerjalid**



Käesolev dokument ei kajasta Euroopa Komisjoni ametlikku seisukohta. Pange tähele, et käesolevas dokumendis sisalduv teave võib olla vananenud, kuna see loodi algselt 2022. aastal.

Luxembourg: Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024

© Euroopa Liit, 2024



Euroopa Komisjoni dokumentide taaskasutamise põhimõtteid rakendatakse vastavalt komisjoni 12. detsembri 2011. aasta otsusele 2011/833/EL komisjoni dokumentide taaskasutamise kohta (ELT L 330, 14.12.2011, lk 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2011/833/oj>). Kui ei ole märgitud teisiti, on käesoleva dokumendi taaskasutamine lubatud Creative Commons Attribution 4.0 Internationali (CC BY 4.0) litsentsi alusel (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). See tähendab, et taaskasutamine on lubatud, kui on viidatud allikale ja märgitud kõik muudatused.

Selliste elementide kasutamiseks või paljundamiseks, mis ei kuulu Euroopa Liidule, võib olla vaja taotleda luba otse õiguste omajalt.

# Kuidas me liigume ja kohale: lühikesed teekonnad



## 1. küsimus

Kui rääkida lühikestest teekondadest – näiteks kiire poe külastus, sõbraga kohtumine või lastele kooli järele minek – mis ajendaks teid nende puhul kasutama vähem bensiini- või diiselmootoriga autot? Mis veenaks teid kasutama ühistransporti või muid keskkonnasõbralikke transpordivariante, näiteks jalgsi käimist, ratta või elektriautoga sõitmist? **Tutvuge allpool esitatud** variantidega ning arutlege nende sobivuse üle oma rühmas ja **moodustage** teie arvates sobivaimatest lahendustest paremusjärjestus.

Punktid	Variant
5 punktid	B
4 punktid	C
3 punktid	A
2 punktid	E
1 punkt	D

Vastuselehe näidis

- A** Kodukandis **rattaga sõitmine peaks olema** ohutu. Rattateed peaksid olema paremini välja arendatud ja ohutumad.
- B** **Ühistransport peaks olema odavam ja mugavam ning transpordiinfo peaks olema reaalsajas** kättesaadav.
- C** Mind tuleks motiveerida **autot koju jätma**. Linnad peaksid pakkuma vähem parkimiskohti ja kehtestama hoonestusaladel rangemad kiirusepiirangud (30 km/h).
- D** Peaks olema **rohkem laadimisjaamu** elektrisõidukite laadimiseks ja elektriautode akusid tuleks täiustada, et nende sõiduulatus oleks suurem.
- E** Milliseid **muid lahendusi** oskate pakkuda?



## Kontekst

Kuigi lühikesi teekondi läbitakse valdavalt linnades, teevad ka paljud maal elavad inimesed regulaarselt lühikesi käike. Linnas liikumiseks eelistavad paljud autoga sõitmise asemel kõndida, sõita rattaga või kasutada ühistransporti (nt buss, troll või tramm).

### Ligi veerand Euroopa kasvuhoonegaaside heidetest tekib transpordi vallas.

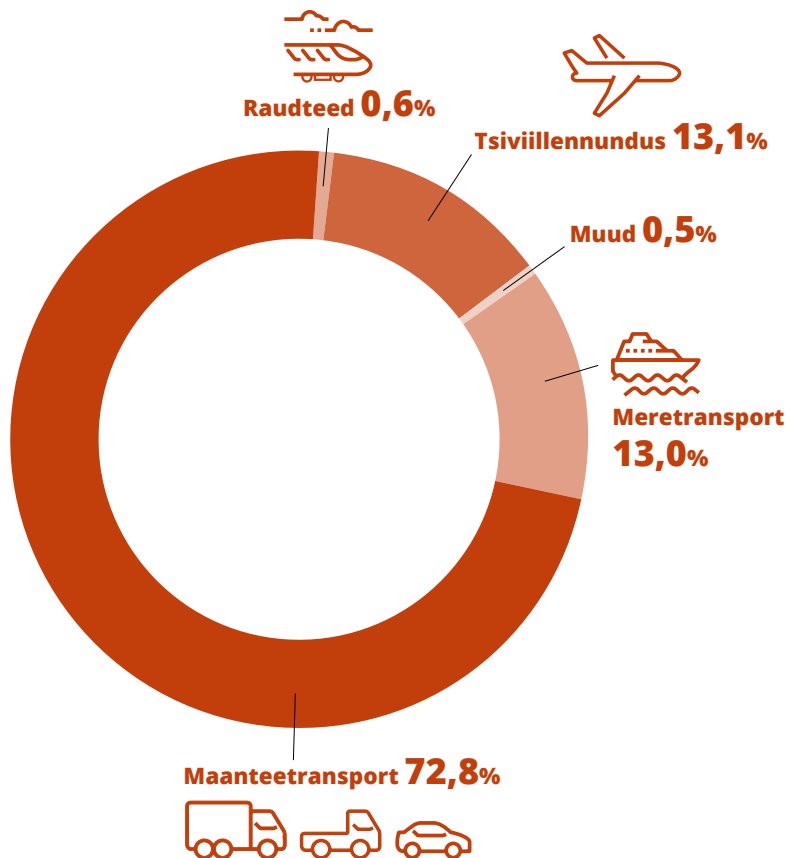
Transpordiheitest omakorda üle 70% on tingitud maanteetranspordist, millest suurima osa moodustavad sõiduautod, kaubikud ja veoautod. Sõiduautode arvele langeb umbes 12% CO<sub>2</sub> heitest Euroopa Liidus ning see osakaal pidevalt suureneb. Transport on ka peamine linnaõhu saastumise põhjus.



Euroopa roheline kokkuleppe eesmärk on muuta Euroopa aastaks 2050 kliimaneutraalseks. See tähendab, et sajandi keskaigaks ei tohi meie tekitatava süsinikdioksiidi kogus ületada määra, mida ökosüsteemid (metsad ja ookeanid) suudavad atmosfäärist loomulikult teel eemaldada. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleb transpordis tekkivat CO<sub>2</sub> heidet vähendada 90%. Euroopa Komisjon on paika pannud lähteseisukohad, kuidas muuta Euroopa transpordisüsteemi nutikamaks ja kliimasõbralikumaks - näiteks kahekordistades järgmise 10 aasta jooksul kiirrongide arvu ning arendades täiendavalt jalgrataste taristut.



Rohelise kokkuleppe ettepanekute ja teiste algatustega on ELi eesmärk innustada inimesi vähendama bensiini- või diiselmootoriga autode kasutamist ning sõitma selle asemel heiteta või vähesaastavate sõidukitega (nt elektriautod) või kasutama muid säästlikke lahendusi, sh ühistransporti (eriti selliseid vähese heitega võimalusi nagu raudteetransport).



ELi kliima- ja energiaalaste õigusaktide viimaste ettepanekute („Eesmärk 55“) seas on rangemate CO<sub>2</sub> heite normide kehtestamine uutele sõiduautodele. Samuti plaanitakse rakendada **2026. aastast heitkogustega kauplemise süsteemi maanteetranspordis**, et jõuda 2035. aastaks järk-järgult olukorrani, kus uutes sõidukites enam traditsioonilisi sise põlemismootoreid ei kasutata. See tähendab, et kütusetarnijad peavad ostma heitkogustega kauplemisega seotud sertifikaate, mille alusel neil on lubatud müüa teatud hulk kütust, ja seejärel müüma osa neist sertifikaatidest edasi, kui need jäävad kasutamata. Selline tegevus peaks vähendama heitkoguseid, parandama õhu kvaliteeti ja innustama juhte raha säästmise nimel vähem tarbima.

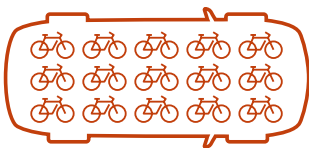




## Rattasõit



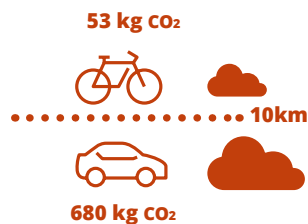
**Rattasõit on kulutõhus,** mugav, tervislik ja keskkonnasõbralik liikumisviis, eriti lühikestel teekondadel, mis moodustavad enamiku linnas toimuvatest sõitudest.



Lisaks on jalgrattad väga **ruumisäästlikud:** vaid ühe auto alla jäävale alale saab mahutada kuni 15 jalgratast. Ka rattateed vajavad vähem ruumi kui autoteed ja maanteed. Väiksem ruumivajadus tähendab ühtlasi väiksemat maakasutust ning vähem pinnase- ja veereostust.

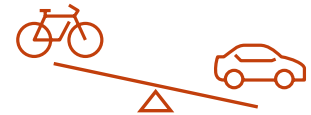
**-84%**  
CO<sub>2</sub>

Tänu jalgratturitele jääb ELis igal aastal tekitamata enam kui 16 miljonit tonni CO<sub>2</sub> heiteid. See on samaväärne Horvaatia suuruse riigi aastase CO<sub>2</sub> heite mahuga. Rattasõit vähendab ka õhu- ja mürasaastet. Peale selle **tekitavad ratturid 84% vähem CO<sub>2</sub> heidet kui ilma rattata liikujad:** keskmine isik, kes otsustab hakata sõitma auto asemel rattaga, vähendab enda põhjustatud CO<sub>2</sub> heidet 3,2 kg võrra päevas (kogu eluajale jagatuna).



**Kui sõita aasta jooksul iga päev autoga** 10 km tööle, tekib sellest 680 kg CO<sub>2</sub> heidet. Kui selle asemel sõita tööle rattaga, tekib 627 kg vähem CO<sub>2</sub> heiteid. See on umbes samaväärne ühe reisija kolme edasi-tagasi lennuga Frankfurti ja Barcelona vahel.

**Rattateede kasutatavus** ei sõltu ainult nende ehitusest ja ohutusest, vaid ka sellistest teguritest nagu tee ääres olevad asutused/teenused, teede ühendatusest ning rattateede avalikult inimestele tutvustamise ja reklaamimise osakaalust.



**Jalgratta tootmiseks kulub palju vähem materjali kui auto tootmiseks.** Auto keskmine mass ELis oli 2017. aastal pea 1 400 kg, samas kui jalgrattad ei kaalu tavaliselt üle 20 kg. See on vaid 1,5% auto kaalust.



Rattasõit aitab tuua inimesi ka muude säästlike transpordivormide juurde. Hollandis tehtud uuringu kohaselt läbib 44% sealsetest igapäevastest rongisõitjatest kodu ja raudteepeatuse vahelise tee rattaga. Inimesed, kes kasutavad liikumiseks **nii ratast kui ka rongi sõidavad** üldiselt vähem autoga.



## Ühistransport linnades



Lühikeste vahemaade läbimiseks kasutatakse ühistransporti bussidega/ trollidega ning rööbastransporti metroo trammi ja linna- või eeslinnarongidega. Ühistransport on hea võimalus vähendada linnades ummikuid ja kahjulikke heitgaase, eriti kui nendes kasutatakse puhtamat kütust.

**Bussitranspordis on kaks nullheitetega varianti:** akubussid (akutoituga elektrisõidukid ehk BEV) ja vesinikuelemendiga bussid (kütuseelemendiga elektrisõidukid ehk FCEV).

Liikumine **keskkonnasäästliku ühistranspordi poole on linnades alles algusjärgus.** Esimesed piirkonnad ja linnad on juba hakanud asendama sise põlemismootoriga busse heiteta sõidukitega.

Inimeste otsus kasutada linnades ühistransporti ei sõltu ainult selle hinnast, mugavusest, ligipääsetavusest ja ohutusest, vaid seda mõjutavad ka sellised tegurid nagu linna suurus ja seal jalgsi liikumise lihtsus.

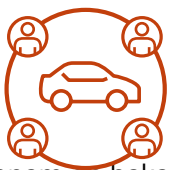




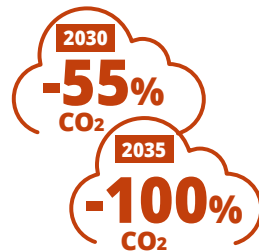
## Autoliiklus



Teedel sõitvate autode arvu saame vähendada nii, et pakume toimivaid ja ligitõmbavaid alternatiive alates heast ühistranspordist ja arvukatest rattateedest kuni koossõidu võimalusteni. Linnades võib autosõidust loobumist soodustada ummikumaksu kehtestamise abil.

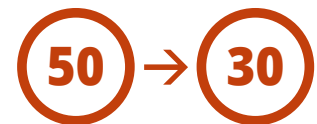


Järjest enam on hakanud levima **autode ühiskasutus** ning sellele aitavad kaasa jaamapõhised, vastastikused (peer-to-peer) ja vaba ringlusega ühisauto kasutamise lahendused. Aastal 2018 kasutas Euroopas enam kui 6,5 miljonit inimest ühisauto lahendusi.



Autoliiklus on ELis suur kasvuhuonegaaside heite allikas. Probleemi lahendamiseks on Euroopa Komisjon teinud ettepaneku vähendada uute autode keskmist CO<sub>2</sub> heidet 2030. aastaks 55% ja 2035. aastaks 100% võrra. Alates 2035. aastast ei tekita uued autod enam üldse kahjulikku heidet, sest sisepõlemismootorite kasutamine on täielikult lõpetatud.

Linnad võiksid vähendada kesklinnas **parkimiskohtade arvu**, et suunata inimesi eelistama ühistransporti. Paraku võib see panna inimesi sõitma autoga sagedamini äärelinnas asuvatesse kaubanduskeskustesse.



Linnades on võimalik muuta autoliiklust keskkonnasõbralikumaks ja ohutumaks ilma sõiduaega pikendamata. Seda saaks teha, kui **langetada piirkiirus** 50 km/h pealt 30 km/h peale, mis lisaväärtusena vähendaks oluliselt liiklussurmade tõenäosust. Mõned riigid nagu Belgia, Holland ja Hispaania on hiljuti sellised nõuded kehtestanud. Samuti on kiiruse piiramine kiirteedel aidanud vähendada CO<sub>2</sub> heitkoguseid.





## Elektrisõidukid



Elektriautod on olemas mitut erinevat tüüpi. Osade elektriautode mootoritele energia kasutatakse andmiseks akud (akutoitega elektrisõidukid ehk BEV). Mõned elektriautod on hübriidsõidukid, mis tähendab, et kasutatakse elektrimootorit koos bensiinimootoriga (pistikühendusega hübriidsõidukid ehk PHEV). Kolmanda variandi puhul kasutatakse akust energia võtmise asemel elektrit tootvaid vesinikuelemente (kütuseelemendiga elektrisõidukid ehk FCEV).



Huvi elektriautide vastu on Euroopas kiiresti tõusnud. Aastal 2020 kasvas taoliste sõidukite müük maailmas 43%, osaliselt tänu akude hinna vähenemisele.

Kui 2010. aastal võis väikeauto **aku** maksta ligi 25 000 eurot, siis nüüd maksab samasugune aku 3 500 eurot -86% hinnalangus.



**Elektriautode CO<sub>2</sub> heide on ligikaudu kolm korda väiksem kui samaväärsetel** bensiini- või diisela autodel sõiduki terve kasutusea jooksul. Kuigi akude valmistamiseks ja sõiduki laadimisenergia tootmiseks kasutatakse endiselt ka fossiilkütuseid, pärineb üha suurem osa sellest energiast taastuvatest allikatest, näiteks päikeselt või tuulelt. On hinnatud, et mõned elektriautode mudelid võimaldavad vähem kui kahe sõiduaastaga vähendada rohkem CO<sub>2</sub> heidet, kui nedne tootmiseks seda kulutati.

Lisaväärtusena on elektriautod palju vaiksemad võrreldes sisepõlemismootoriga autodest, sest traditsioonilist sisepõlemismootorit ei ole, seega tekitavad nad ka vähem müraaastet. Elektriautod mõjuvad hästi ka kohalikule õhukvaliteedile, sest nad ei tekita heidmeid.





## Elektrisõidukid



Ka elektriakude laadimine on muutumas kiiremaks. 2021. aasta alguses toodeti esimene aku, mis suudab salvestada 320 kilomeetrilise teekonna läbimiseks piisava hulga energiat kõigest viieminutilise laadimisega. See võimaldab laadida elektriautoot ligikaudu sama ajaga, mis kulub bensiini- või diisliauto tankimiseks. Et juhid saaksid oma sõidukeid laadida või tankida kõikjal Euroopas, kavatseb EL vastu võtta määrused, millega nõutakse riikidelt laadimispunktide ja tanklate rajamist suurte teede äärde regulaarsete vahedega: laadimisjaam iga 60 km järel ja vesinikutankla iga 150 km järel.



**Elektrirattaste** kasutamine võrreldes autodega avaldab keskkonnale positiivset mõju. Üldiselt on elektrirattad tavaliselt väga tõhusad, tarbides vaid 10% energiakogusest, mida vajaks väike elektriauto.



Tänu riikide toetusele on ka elektrirattaste hinnad langenud. Paljud Euroopa riigid on suurendanud elektrisõidukite toetuskeeme.

Mõnes riigis kehtivad elektrisõidukite omanikele ka muud eelised, näiteks vabastus registreerimismaksust või tasuta parkimine.



**Uute akudega elektrisõidukite sõiduulatus on järjepidevalt kasvanud.** Aastal 2020 oli uue akutoitega elektrisõiduki keskmine sõiduulatus u 350 km, samas kui 2015. aastal oli see vaid 200 km.

# Kuidas me liigume ja kohale: pikad teekonnad



## 2. küsimus

Kui rääkida pikematest reisidest, siis mis paneks teid nende puhul vähem lendama ja rohkem rongi või bussiga sõitma? **Vaadake üle allpool esitatud variandid**, vestelge nendest oma **rühmaga** ja moodustage teie meelest sobivaimatest lahendustest paremusjärjestus.

Punktid	Variandid
5 punktid	B
4 punktid	C
3 punktid	A
2 punktid	E
1 punkt	D

Vastuselehe näidis

- A** Lendamine tuleks muuta vähem **ahvatlevaks**. Lennupiletid peaksid olema kallimad, mis mitte ainult ei aitaks kompenseerida CO<sub>2</sub> heidet, vaid kajastaks ka selle maksumust kliimale.
- B** Rongiga sõitmise soodustamiseks peaks olema võimalus osta **soodsamaid** rongipileteid.
- C** Euroopas peaksid olema paremad rongiühendused ja rohkem peaks olema võimalusi sõita öiste pikamaarongidega. Rongipiletite ostmine peaks olema lihtne igal pool Euroopas.
- D** Tööandjaid ja töotajaid tuleks premeerida, **kui nad pakuvad ja eelistavad kasutada säästlikke transpordivahendeid**.
- E** Milliseid **muid lahendusi** oskate pakkuda?



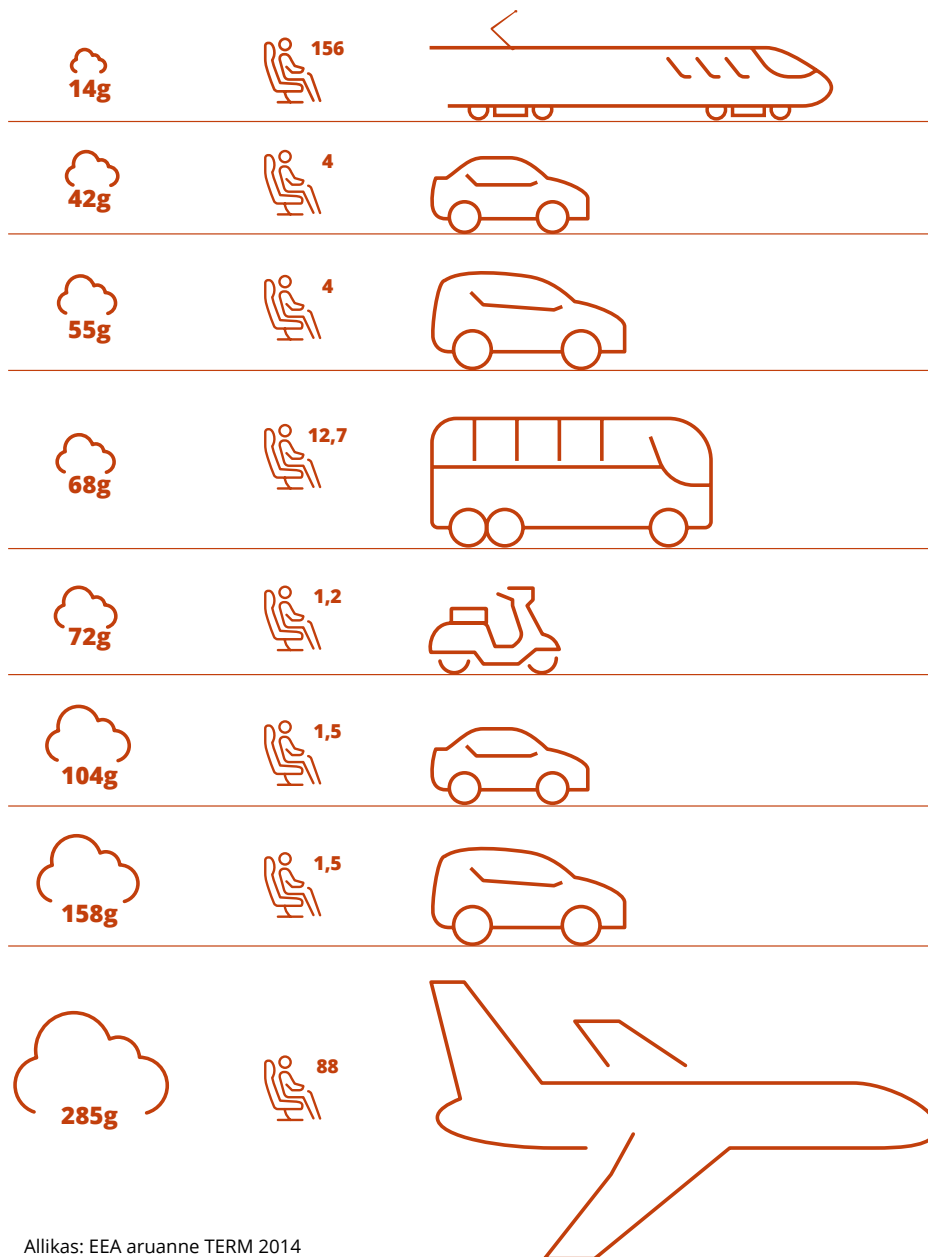


## Kontekst

Kuigi pikamaasõite tehakse mõnikord ka töö eesmärgil, on nende eesmärk enamasti siiski puhkus ja meelelahutus ning enamasti reisitakse lennuki, auto, rongi või bussiga.

Lennukid on kõige keskkonnavaeulikum variant, kuna tekitavad 300 g CO<sub>2</sub> heidet ühe reisija iga kilomeetri kohta. Buss tekitab vaid veerandi sellest kogusest. Kõige keskkonnasõbralikum valik on raudtee. Üks sõitjaid täis väikeauto tekitab aga kolm korda rohkem heitmeid kui rong.

### Reisijateveo CO<sub>2</sub> heitkogused (g CO<sub>2</sub> iga läbitud km ja reisija kohta)



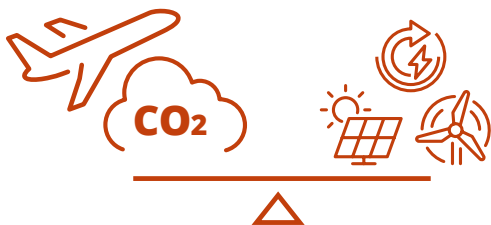
Allikas: EEA aruanne TERM 2014  
[eea.europa.eu/transport](http://eea.europa.eu/transport)



## Õhutransport

Õhutransport tekitab kasvuhoonegaaside heitkogustest suhteliselt väikese osa: 14% võrreldes autotranspordi 72%-ga. Paraku on lendamine üks kõige kiiremini kasvavaid heiteallikaid. ELis on vastu võetud õigusaktid, mis nõuavad Euroopa siselendudel tekkivate heitkoguste vähendamist ning koostöös teiste riikidega tahetakse sarnaseid meetmeid rakendada ka kogu maailmas.

Euroopa Komisjoni rohelise kokkuleppe hiljutise ettepaneku kohaselt tuleks **muuta lennukikütuse maksuvabastuse** tingimusi.



Kuna lühilendudel kulub ühe reisija kohta rohkem kütust kui pikamaalendudel (stardi ja maandumise suure kütusekulu tõttu), on peetud avalikke mõttevahetusi selle üle, kas **lühilennud** tuleks keelustada. Näiteks keelustas Prantsusmaa parlament hiljuti liinilennud sihtkohtade vahel, kuhu rongiga oleks võimalik jõuda vähem kui 2,5 tunniga. See keeld on rohkem siiski sümbolise kui praktilise väärtusega, sest see vähendab lennutranspordi heidet vähem kui 1%.

Õhutranspordi kliimamõju vähendamiseks on võimalik lennureisi põhjustatud kasvuhoonegaaside teket „kompenseerida“. Selleks on võimalik arvutada teie reisi tõttu tekkinud CO<sub>2</sub> kogus ning maksta selle eest mõnele organisatsioonile, et see vähendaks samal määral heitkoguseid kuskil mujal või istutaks rohkem puid. Samas väidavad CO<sub>2</sub> kompenseerimise süsteemi kriitikud, et CO<sub>2</sub> tekitamist tuleb üldiselt vähendada.

Euroopa Investeeringispanga kliimauuringu kohaselt toetaks lühilendude keelustamist 62% eurooplastest ja lendudele süsinikdioksiidimaksu kehtestamist pooldaks 72% vastanutest.





Raudteetransport annab võimaluse läbida pikki vahemaid **vähese heitega**, eriti kui rongides kasutatakse taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrit.

Riigid saavad rongidega reisimist soodustada **rongipiletite subsideerimisega**, mis aitaks katta jooksvaid kulusid ja vähendada hinda reisijate jaoks. Näiteks kehtestas Saksamaa valitsus kliimakaitsemeetmete raames hiljuti rongipiletitele 19% asemel 7% käibemaksumäära. Tänu sellele on öiste rongiliinide piletihind vähenenud 10%.

**Üks takistus, mis raskendab rongiga pikkade vahemaade läbimist, on** raudteevõrgu tehnilised erinevused eri riikides, näiteks elektrifitseerimine ja rongirööbaste laius. Sellegipoolest on Euroopas kasutusel mitmeid riikidevahelisi ronge, sh InterCityExpress, mis ühendab Saksamaad, Hollandit, Belgiat, Prantsusmaad, Taanit, Šveitsi ja Austriat.

**Euroopas on taastama hakatud ka öörongiliine, mis aitaksid** rahuldada kasvavat vajadust säästliku reisimise järele. Saksamaa, Austria, Prantsusmaa ja Šveitsi raudtee-ettevõtted (vastavalt DB, ÖBB, SNCF ja SBB) on loonud uued ööliinid, mis ühendavad 13 Euroopa suurimat linna.

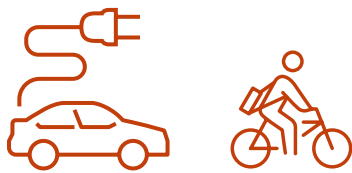
EL püüab luua kogu Euroopat katvat raudteede, maanteede, siseveeteede, mereteede, sadamate, lennujaamade ja raudteeterminalide võrgustikku ehk **üleeuroopalist transpordivõrku (TEN-T)**. Seda toetab programm, mille eesmärk on luua Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem, mis asendaks praegused enam kui 20 riiklikku raudtee juhtimissüsteemi ning aitaks jõuda sujuvalt toimiva üleeuroopalise raudteevõrguni.



**Kuidas me liigume ja kohale: pikad teekonnad**



Töölane reisimine on suur süsinikdioksiidi heite allikas. Enamik ärireise tehakse lennuki või autoga, mis on kaks kõige saastavamad transpordiliiki. Lisaks broneerivad ettevõtted sageli kohad **äriklassis, mille CO<sub>2</sub> jalajälg** on kolm kuni neli korda suurem kui turistiklassis. Peale selle lendavad töötajad palju sagedamini kui keskmine puhkusele sõitja.



**Tööl käimine** on üks peamisi põhjusi, miks inimesed igapäevaselt sõidavad. Saksamaal langeb töösõitjate arvele 27% kogu vahemaast, mida inimesed transporti kasutades läbivad. Horvaatias on see näitaja 47%. Peale selle kasutab Saksamaal 68% töötajatest tööle sõitmiseks isiklikku autot. Võrdluseks võib tuua ühe Euroopa kõige rattasõbralikuma linna Kopenhaageni, kus ligi 40% igapäevastest töösõitjatest tehakse jalgrattaga.

Üks võimalus ärireiside CO<sub>2</sub> heite vähendamiseks on **asendada füüsilised kohtumised virtuaalsetega.** Mõned ettevõtted kaaluvad ka **üleminekut keskkonnasõbralikumatele reisimisviisidele (nt lennuki asemel rong või isiklike tööautode asemel ühiskasutatavad sõidukid) ja ettevõtte** sõidukipargi rohelisemaks muutmist (nt asendades bensiini- ja diisliautod elektrisõidukitega).



Kaugtöö on veel üks võimalus heitkoguste vähendamiseks, kuna COVID-19 tõttu on paljud ettevõtted suurendanud oma paindlikkust kaugtöö tegemisel.





## Kas soovite avaldada teistele inimestele Euroopas oma arvamust ELi kliimapoliitika tuleviku kohta?

- Korraldage mõttekoda Peer Parliaments ja esitage tulemused **Euroopa kliimapakti raames**. Kogu Euroopast saadud kombineeritud tulemusi jagatakse ELi poliitikakujundajatega.

- Jagage oma mõttekoja Peer Parliaments tulemusi sotsiaalmeedias, kasutades teemaviiteid #EUClimatePact ja #PeerParliaments.

## Kuidas anda oma panus Euroopa kliimanetraalsuse saavutamisse?



### Käige rohkem jala ja sõitke rattaga

Liikuge igal võimalusel rattaga või jalgsi.



### Sõitke elektriga

Valige oma järgmiseks autoks null-emissioonidega sõiduk.



### Lennake vähem

Lennake vähem lennukiga, et vähendada oluliselt oma CO2 jalajälge.



### Kompenseerige CO2 heite tekitamine

kui lendamine on vältimatu.



### Kasutage ühistransporti

isikliku auto asemel (kui teil see on).

Kas soovite saada infot mõttekojas Peer Parliaments saavutatud tulemuste kohta?

Kas olete huvitatud mõttekoja Peer Parliaments korraldamisest?

Külastage Euroopa kliimapakti veebisaiti ja tellige meie teabeleht!