



EURÓPAI  
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.5.17.  
COM(2018) 330 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A  
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A  
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

**Védelmet nyújtó Európa: Tiszta levegőt mindenkinek!**

## 1. A LEVEGŐMINŐSÉGI KIHÍVÁS

Az Európai Unió (EU), valamint a nemzeti, regionális és helyi hatóságok közös erőfeszítéseinek köszönhetően az utóbbi évtizedekben javult az EU levegőminősége. Ennek eredményeként 2000 óta az uniós GDP 32 %-kal emelkedett, míg a fő légszennyező anyagok kibocsátásai szennyező anyagtól függően 10 % és 70 % közötti mértékben csökkentek<sup>1</sup>.

Sok tagállamban azonban az uniós polgárok életminőségét továbbra is akadályozza az, hogy a levegőminőségi szabványok előírásai még mindig nem teljesültek. A helyzet különösen súlyos a városi területeken, ahol az európaiak többsége él.

A légszennyezés krónikus és súlyos betegségeket, például asztmát, szív- és érrendszeri problémákat és tüdőrákot okoz. Az Egészségügyi Világszervezet legfrissebb adatai szerint<sup>2</sup> a légszennyezési szintek a világ számos részén továbbra is veszélyesen magasak, így 10-ből 9 ember a szennyező anyagok magas szintjét tartalmazó levegőt szív be. Az Unióban továbbra is a légszennyezés jelenti a korai elhalálozások első számú környezeti okát; a becslések szerint emiatt évente több mint 400 000 ember hal meg idő előtt<sup>3</sup>. Ez pedig az egészséggel kapcsolatos magas külső költségek miatt sokba kerül a társadalomnak<sup>4</sup>.

A légszennyezésre nagy közfigyelem irányul, és a polgárok intézkedéseket várnak a hatóságoktól. Az uniós környezetvédelem egy nemrégiben lezajlott közvélemény-kutatása szerint a klímaváltozás után a légszennyezés aggasztja leginkább a polgárokat<sup>5</sup>. Jogos elvárásuk, hogy minden szinten hatékony lépések történjenek a légszennyezés csökkentése és az abból adódó káros hatásokkal szembeni védelem céljából.

Ennek kezelésére az EU kitűzte – a tagállamok és az Európai Parlament által elfogadott jogszabályok útján – az olyan levegőminőségi szintek elérésének célját, amelyek sem káros hatásokat, sem kockázatokat nem jelentenek az emberi egészségre és a környezetre. E célkitűzés elérése érdekében a hatékony levegőminőségi politikák globális, európai, nemzeti és helyi szintű fellépést és együttműködést tesznek szükségessé.

A szubszidiaritás elve szerint a megvalósítás főleg az egyedi igényekhez és körülményekhez szabott nemzeti, regionális és helyi intézkedésekre támaszkodik.

E közlemény meghatározza a célok teljesítéséhez szükséges tagállami lépéseket támogató és elősegítő széles körű uniós politikai erőfeszítéseket, valamint a végrehajtási intézkedést annak biztosításához, hogy az egész Unióban elérhető és fenntartható legyen a tiszta levegőt minden európainak közös célkitűzése.

---

<sup>1</sup> EEA (2017) Air Quality in Europe – 2017 Report (EEA (2017) Levegőminőség Európában – 2017. évi jelentés): 2000 és 2015 között az EU kibocsátásai 8 % (ammónia) és 72 % (kén-oxidok) közötti mértékben csökkentek.

<sup>2</sup> <http://www.who.int/news-room/detail/02-05-2018-9-out-of-10-people-worldwide-breathe-polluted-air-but-more-countries-are-taking-action>

<sup>3</sup> EEA (2017). Air Quality in Europe – 2017 Report (Levegőminőség Európában – 2017. évi jelentés). Európai Környezetvédelmi Ügynökség.

<sup>4</sup> A becsült éves összeg 330 és 940 milliárd EUR közé tehető (A Tiszta levegőt Európának program alapját képező hatásvizsgálat, SWD(2013)532).

<sup>5</sup> Eurobarométer – 468. különkiadás: Attitudes of European citizens towards the environment (Az európai polgárok környezettel kapcsolatos álláspontja).

## 2. AZ UNIÓS TISZTA LEVEGŐ POLITIKA

Az EU évtizedek óta dolgozik a levegőminőség javításán a káros anyagok légköri kibocsátásainak visszaszorítása, az üzemanyagok minőségének javítása, valamint a környezetvédelmi követelményeknek a közlekedési, ipari és energiaágazatba való beépítése útján. Olyan alacsony légszennyezési szintek elérése a cél, amelyek minimálisra csökkentik az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt káros hatásokat az Unió területén. A légszennyezésnek nemzeti határokon átnyúló hatása van, ezért fontos az uniós szintű koordináció. Az uniós jog a tagállamokra hagyja az uniós szinten elfogadott határértékek betartásához szükséges eszközök megválasztását. A belső piac hatékony működésének biztosításához a fő szennyezési forrásoknál uniós szintű szabványokat alkalmaznak.

A 2013. évi Tiszta levegőt Európának program<sup>6</sup> újból megerősítette a meglévő levegőminőségi előírások maradéktalan betartásának mielőbbi megvalósítási célját, és célkitűzéseket határozott meg 2020-ra és 2030-ra. Ennek megfelelően az uniós politikai erőfeszítések három fő pilléren alapulnak.

**Az első pillért alkotó környezeti levegőminőségi előírásokat** a környezeti levegő minőségéről szóló irányelvek<sup>7</sup> rögzítik a talajközeli ózon, szálló por, nitrogén-oxidok, veszélyes nehézfémek és több más szennyező anyag tekintetében<sup>8</sup>. E levegőminőségi előírásokat saját területén minden tagállamnak el kellett érnie – a szennyező anyagtól függően – 2005-től vagy 2010-től kezdve<sup>9</sup>. Az előírt határértékek túllépése esetén a tagállamok kötelesek levegőminőségi terveket elfogadni olyan intézkedésekkel, amelyek biztosítják, hogy a túllépés időtartama a lehető legrövidebb ideig tartson.

**A második pillérnek számító nemzeti kibocsátás-csökkentési célokat** a nemzeti kibocsátási határértékekről szóló irányelv határozta meg az országhatárokon áttérjedő legfontosabb légszennyező anyagokhoz: kén-dioxidok, nitrogén-oxidok, ammónia, illékony szerves vegyületek és szálló por<sup>10</sup>. Egy közelmúltbeli felülvizsgálat a nemzeti kibocsátási határértékeket 2020-ra és 2030-ra elérendő új határértékekkel és egy újabb szennyező anyaggal, a finom szálló porral (PM<sub>2,5</sub>) egészítette ki. 2019-ig a tagállamoknak nemzeti levegőszennyezés-csökkentési programot kell készíteniük nemzeti kibocsátás-csökkentési kötelezettségeik teljesítése érdekében.

**A harmadik pillért a fő szennyezési forrásokhoz tartozó kibocsátási előírások alkotják** a járművek és hajók kibocsátásától kezdve egészen az energetikai és ipari kibocsátásokig. Ezeket az előírásokat uniós szinten rögzítik az ipari kibocsátásokról<sup>11</sup>, az erőművek<sup>12</sup>, a

---

<sup>6</sup> COM(2013)918.

<sup>7</sup> A 2004/107/EK és a 2008/50/EK irányelv.

<sup>8</sup> E jogszabály összesen 12 szennyező anyagot érint: kén-dioxid, nitrogén-dioxid és nitrogén-oxidok, szálló por (PM<sub>10</sub> és PM<sub>2,5</sub>), ózon, benzol, ólom, szén-monoxid, arzén, kadmium, nikkel és benzo(a)pirén.

<sup>9</sup> A határidő meghosszabbítása (a nitrogén-dioxid és benzol esetében 2015-ig, a szálló por esetében 2011 júniusáig) egyedi körülmények között volt lehetséges.

<sup>10</sup> A 2001/81/EK irányelvet felváltó 2016/2284/EU irányelv.

<sup>11</sup> Az ipari kibocsátásokról szóló 2010/75/EU irányelv.

<sup>12</sup> Az ipari kibocsátásokról szóló 2010/75/EU irányelv és a közepes tüzelőberendezésekről szóló 2015/2193/EU irányelv.

járművek<sup>13</sup> és a közlekedési üzemanyagok kibocsátásairól<sup>14</sup>, valamint a termékek energiateljesítményéről<sup>15</sup> szóló jogszabályok.

A 2015. évi gépjármű-kibocsátási botrányt követő, a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásra vonatkozó szabályozási csomag<sup>16</sup> bevezetése is a légszennyező anyagok kibocsátási előírásainak megfelelő alkalmazását és a típusjóváhagyási előírások betartatását célozza. A csomag nitrogén-oxidok és szálló por kibocsátások vizsgálatait, valamint a használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó új szabályokat tartalmazza a már üzemben lévő járművek vizsgálatának javításához. A május 3-án elfogadott legújabb változtatások célja tovább csökkenteni a valós vezetési feltételek melletti kibocsátások technikai bizonytalanságát, fokozni a már forgalomban lévő járművek kibocsátásának ellenőrzését, illetve bevezetni a független és akkreditált harmadik felek által végzett vizsgálatokat. Emellett 2017 szeptembere óta a könnyű haszongépjárművek új típusainál új típusjóváhagyási laborvizsgálati eljárást alkalmaznak, amely jobban közelít a valós vezetési körülményekhez<sup>17</sup>.

Az Európai Bizottság által a személygépkocsikhoz és haszongépjárművekhez javasolt új CO<sub>2</sub>-kibocsátási előírások célja a gyártók segítése abban, hogy folytassák az innovációt és hogy lényegesen több alacsony és nulla kibocsátású járművet dobjanak piacra<sup>18</sup>. A harmadik mobilitási csomag részeként az új nehézgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátási előírásaira vonatkozóan az Európai Bizottság által benyújtott első jogalkotási javaslat várhatóan hosszú távú közvetett hatást gyakorol majd a levegőminőségre azzal, hogy tovább javítja az üzemanyag-hatékonyságot és az üvegházhatásúgáz-kibocsátást e szegmensben, valamint ösztönzi az alacsony és nulla kibocsátású nehézgépjárművek, például buszok megjelenését a piacon, amivel pozitív dominóhatást érhet el a légszennyező anyagok kibocsátása terén.

Az EU emellett egész Európában védi a dolgozók egészségét és biztonságát a munkahelyi levegőminőség minimumkövetelményeit megállapító jogszabályával<sup>19</sup>, amely több veszélyes vegyi anyag foglalkozási expozíciós határértékének megállapítását is tartalmazza. A rákkeltő anyagokról és mutagénekről szóló irányelv módosítását célzó javaslatainak sorával ez a Bizottság különösen aktív volt azon határértékek meghatározásában, amelyek dolgozók millióinak biztosítanak nagyobb védelmet a legpusztítóbb munkahelyi betegséggel, a foglalkozási eredetű rákkal szemben<sup>20</sup>.

<sup>13</sup> Az új személygépkocsikra vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló 443/2009/EK rendelet, az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló 510/2011/EK rendelet, az új személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló rendeletek.

<sup>14</sup> Az üzemanyagok minőségéről szóló 97/70/EK irányelv.

<sup>15</sup> A környezetbarát tervezésről szóló 2009/125/EK irányelv.

<sup>16</sup> 2016/427/EU rendelet, 2016/646/EU rendelet, 2017/1154/EU rendelet.

<sup>17</sup> Könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás (WLTP).

<sup>18</sup> Rendeletjavaslat az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási előírások megállapítása tárgyában (COM(2017)676).

<sup>19</sup> A 89/391/EGK keretirányelv (HL L 183., 1989.06.29., 1. o.), kiegészítve különösen a munkahelyekről szóló 89/654/EGK irányelvvel (HL L 393., 1989.12.30., 1. o.), a vegyi anyagokról szóló 98/24/EK irányelvvel (HL L 131., 1998.05.05., 11. o.) és a munkahelyi rákkeltő anyagokról és mutagénekről szóló 2004/37/EK irányelvvel (HL L 158., 2004.04.30., 50. o.).

<sup>20</sup> Eddig három javaslat került benyújtásra (COM(2016) 248, COM(2017) 11 és COM (2018) 171), az első közben az Európai Parlament és a Tanács 2017/2398/EU irányelveként került elfogadásra, HL L 345., 2017.12.27., 87–95. o.

### 3. PÉLDÁK A LÉGSZENNYEZÉST CSÖKKENTŐ INTÉZKEDÉSEKRE

Az évek során uniós, tagállami és helyi szinteken végzett különböző intézkedéscsoportokkal sikerült csökkenteni a légszennyező anyagok kibocsátását, többek között nagy égetőművek, ipari létesítmények és közlekedési alkalmazások, például közúti járművek esetében (pl. az üzemanyag-minőség javításán és az egymást követő EURO kibocsátási előírásokon keresztül). Ez is mutatja, hogy léteznek költséghatékony megoldások, amelyek támogatják az innovációt és kedvező nettó hatást gyakorolnak az Unió versenyképességére, az Európai Bizottság fenntartható növekedésre és munkahelyteremtésre vonatkozó tágabb prioritásaival összhangban<sup>21</sup>.

#### 3.1. Intézkedések a közlekedési ágazatból származó kibocsátások csökkentésére

A rendelkezésre álló legfrissebb adatok alapján a közlekedési ágazat a nitrogén-oxid kibocsátások legnagyobb hozzájárulója, a szálló por kibocsátások terén pedig jelentős hozzájáruló<sup>22</sup>.

A további kibocsátás-csökkentő intézkedések a technikai fejlesztéseket, a magatartás-változtatást és a keresletszabályozást (a várostervezési vagy közös járműhasználati opciókkal elérhető tisztább közlekedési módokat), vagy az (pl. alternatív üzemanyagokhoz vagy tömegközlekedéshez kapcsolódó) infrastrukturális beruházásokat célozhatják meg.

Az Európai Bizottság tavaly két mobilitási csomag benyújtásával támogatta a hatóságokat az említett intézkedések elvégzésében. Az első mobilitási csomagban az Európai Bizottság javasolta az úthasználati díjakra vonatkozó uniós szabályok aktualizálását és kiterjesztését buszokra, kisteherautókra és személygépkocsikra<sup>23</sup>, ily módon elősegítve az arányos távolságalapú, valamint a nehéz és könnyű járművek környezetvédelmi teljesítménye szerint differenciált díjszabást, használatuk reális költségének internalizálása céljával. A második mobilitási csomag intézkedései a jobban integrált és tisztább tömegközlekedést, a távolsági fuvarozásban a közút helyett a vasút, a belvízi hajózás és a rövid távú tengeri szállítás alkalmazását, valamint az alacsony és nulla kibocsátású járművekre való gyorsított átállást szorgalmazták a személygépkocsik és kisteherautók új CO<sub>2</sub>-kibocsátási előírásain és a közbeszerzéseken keresztül<sup>24</sup>, beleértve különösen a nulla kibocsátású városi buszokat. Az Európai Bizottság egy kiegészítő finanszírozással támogatott intézkedési tervet<sup>25</sup> is benyújtott az alternatív üzemanyagok transzeurópai infrastruktúrájának kiépítésére, beleértve az elektromos járművek töltőállomásait. Ezenkívül az Európai Bizottság a harmadik mobilitási csomag kapcsán javaslatot nyújtott be a nehézgépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátási előírásaira, beleértve az alacsony és nulla kibocsátású járműveknél biztosított ösztönzőket. Emellett egy versenyképes és fenntartható európai akkumulátor-ökoszisztéma létrehozásáról szóló stratégiai intézkedési tervet is benyújtott, kiemelt figyelmet fordítva a cellagyártásra. Az akkumulátorok európai székhelyű versenyképes gyártása létfontosságú ahhoz, hogy az

<sup>21</sup> A Tiszta levegőt Európának program alapját képező hatásvizsgálat, SWD(2013)532, 9. melléklet.

<sup>22</sup> EEA (2017). Air Quality in Europe – 2017 Report (Levegőminőség Európában – 2017. évi jelentés). Európai Környezetvédelmi Ügynökség.

<sup>23</sup> Javaslat a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvet módosító európai parlamenti és tanácsi irányelvre (COM(2017)275).

<sup>24</sup> Javaslat a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló irányelv felülvizsgálatára – COM(2017)653.

<sup>25</sup> COM(2017)652.

alacsony és nulla kibocsátású járművek terén versenyelőnyt érhessen el az uniós gépjárműipar.

Az Európai Bizottság egy nem kötelező erejű iránymutatást is készít olyan ajánlásokkal és bevált gyakorlatokkal, amelyek segíthetik a helyi tisztviselőket a városi járműbehajtási korlátozásokkal kapcsolatos szempontok kezelésében. Az alacsony kibocsátási zónák betartatása például az öntapadós matricákon kívül egyéb módokon, pl. korszerű információs technológiákkal is megvalósítható. Az Európai Bizottság az érdekelt felek, valamint nemzeti és helyi hatóságok bevonásával segíti a behajtási rendszabályok egységességét és közzétételét, valamint támogatja a nagyvárosokat a vonatkozó információk/adatok biztosításában. Mindenesetre fontos, hogy a behajtási korlátozások tervei ne elszigetelve, hanem egy átfogó fenntartható városi mobilitási terv részeként készüljenek és kellően beépüljenek a 2008/50/EU irányelv szerint kialakított helyi levegőminőségi tervekbe.

Az olyan események, mint a gyakran egy autómentes napot is magában foglaló Európai Mobilitási Hét kampánya hasznos eszközt jelenthetnek a tiszta levegő előnyeinek gyaloglás és kerékpározás útján történő tudatosításához.

### **3.2. Intézkedések a hő- és villamosenergia-termelésből származó kibocsátások csökkentésére**

A tüzelőanyagok erőművek, iparágak és háztartások által hő és villamosenergia termelése céljából történő elégetése járul hozzá legnagyobb mértékben a szálló por és a kén-dioxid kibocsátásokhoz<sup>26</sup>.

A hő- és villamosenergia-termelésből származó légszennyező anyagok kibocsátás-csökkentését célzó intézkedések gyakran párosulnak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló erőfeszítésekkel. Közéjük tartozik az égésmentes megújuló energiaforrások (pl. nap-, szél- vagy vízenergia) fokozott használata, a kapcsolt hő- és villamosenergia-termelés, az elosztott villamosenergia-termelés (pl. minihálózatok és tetőre szerelt napelemek), a különböző – például pénzügyi ösztönző – programok a régi és nem hatékony háztartási vízmelegítők vagy a központi fűtési és hűtési rendszer cseréjéhez, vagy – esetenként – a szilárd tüzelőanyagok betiltása. Ezek az intézkedések nagyon hatékonyan csökkentik a szálló por kibocsátásokat. Az uniós állami támogatási szabályok keretén belül a tagállamok elősegíthetik az ilyen intézkedésekbe történő beruházásokat.

### **3.3. Intézkedések az iparból származó kibocsátások csökkentésére**

Az iparból – vagyis a szálló por terén a második legnagyobb, az illékony szerves vegyületek terén pedig a legnagyobb hozzájárulótól – származó kibocsátások csökkentésére irányuló intézkedések főleg az ipari kibocsátásokról szóló irányelv<sup>27</sup> szerint meghatározott elérhető legjobb technikák (BAT) megvalósításával hajthatók végre. Az uniós székhelyű nagy ipari létesítmények, például a nagy égetőművek a gyakorlatban kötelesek az ágazaton belül technikailag kivitelezhető és gazdaságilag életképes leghatékonyabb technikákat alkalmazni a kibocsátások megelőzéséhez vagy csökkentéséhez.

Ezek az intézkedések már most is fontos levegőminőségi előnyökkel járnak, a nagy égetőművekre vonatkozóan 2017-ben elfogadott új uniós környezetvédelmi előírások

<sup>26</sup> EEA (2017). Air Quality in Europe – 2017 Report (Levegőminőség Európában – 2017. évi jelentés). Európai Környezetvédelmi Ügynökség.

<sup>27</sup> A 2010/75/EU irányelv.

végrehajtásával pedig még tovább csökkennek majd az európai kén-dioxid és nitrogén-dioxid kibocsátások.

### **3.4. Intézkedések a mezőgazdasági ágazatból származó kibocsátások csökkentésére**

A mezőgazdasági ágazat olyan légszennyező anyagok jelentős forrása, mint az ammónia, amely a városi szinten komoly hatásokkal járó szálló por egyik fontos prekurzora. A kibocsátások mérséklésére irányuló intézkedések között vannak agronómiai intézkedések (a nitrogéntartalmú műtrágyák iránti szükséglet csökkentésére), állattartási intézkedések (az istállótrágya zárt tárolása, az istállótrágya és a karbamid műtrágya jobb alkalmazása, fejlettebb takarmányozási stratégiák a kisebb ammóniatartalmú istállótrágya érdekében, anaerob lebontás a nagyobb gazdaságokban), illetve energetikai intézkedések (napelemes létesítmények kialakítása vagy az üzemanyag felhasználásának csökkentése). Ezek az intézkedések már elérhetők, technikailag és gazdaságilag életképesek, és szélesebb körben alkalmazandók.

## **4. ÖSSZEFOGÁSSAL TISZTA LEVEGŐ JUTTATÁSA MINDEN EURÓPAINAK**

A levegőminőségi előírásokat a polgárok jogos egészségi aggályainak a kezelése érdekében mind a Tanácsban, mind az Európai Parlamentben elfogadták a tagállamok. Közös levegőminőségi előírások biztosítják mindenkinek a levegőminőség minimumszintjét és az iparnak az egyenlő feltételeket az Unió egész területén. Az előírások hatékony megvalósításának előfeltétele az állami hatóságok közötti közigazgatási határokon átnyúló eredményes intézkedések nemzeti, regionális és helyi szintű kidolgozása. Amikor az elmaradó intézkedés miatt nem teljesül az uniós levegőminőségi jogszabály, az ügyben a nemzeti bíróságok rendelkeznek hatáskörrel, amint azt több tagállam bíróságainak közelmúltban hozott határozatai is mutatják<sup>28</sup>.

Elengedhetetlen továbbá az uniós pénzügyi támogatás, valamint a tagállamok hatóságai és az Európai Bizottság közötti szoros együttműködés. Az Európai Bizottság ezért fokozta a tagállamok bevonását, hogy különböző kezdeményezéseken és intézkedéseken keresztül segítse erőfeszítéseiket. Az Európai Bizottság készen áll ezen együttműködés további erősítésére, például a nemzeti energia- és éghajlat-politikai tervek alapján is.

### **4.1. A tagállamokkal fennálló együttműködés erősítése a tiszta levegő párbeszeden keresztül**

Az Európai Bizottság már több tiszta levegő párbeszédet folytatott a tagállamokkal, hogy támogassa megvalósítási erőfeszítéseiket. Emellett sinergiákat keres az energiaunió és éghajlatváltozás politikákkal, beleértve a tiszta mobilitási csomagot, illetve az olyan párbeszéd kezdeményezésekkel, mint a „Tiszta energia minden európainak” keretében létrehozott átmeneti szénrégiók platform<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> A magánszemélyektől és szervezetektől befogadott jogi kérdések nemzeti bíróságok általi tárgyalásának részletezése során a környezeti ügyekben az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló bizottsági közlemény (C2017)2616 final) a Bíróság uniós levegőminőségi követelményekre vonatkozó fontos ítélezési gyakorlatára hivatkozik (*Janecek*, C-237/07, *Client Earth*, C-404/13).

<sup>29</sup> [https://ec.europa.eu/info/news/no-region-left-behind-launch-platform-coal-regions-transition-2017-dec-08\\_en](https://ec.europa.eu/info/news/no-region-left-behind-launch-platform-coal-regions-transition-2017-dec-08_en).

Az Európai Bizottság emellett készen áll további megbeszélésekbe kezdeni a tagállamokkal, beleértve „tisztá levegő párbeszéd” folytatását a jelentős végrehajtási hiányosságokat mutató tagállamokkal egy fővárosokat érintő körút keretén belül. A cél az uniós és nemzeti légszennyezési politikák maradéktalan végrehajtásának elősegítése az összes gazdasági ágazatban, miközben felhívja a figyelmet és lehetővé teszi a polgárok közvetlen részvételét a levegőminőség javítására tett lépésekben. E párbeszédiken magas szintű politikai képviselőket biztosít, és arra kéri a tagállamokat, hogy e párbeszéd alapján alakítsanak ki integrált megközelítést a levegőminőségi kihívás megoldására az összes kormányzati szinten és gazdasági ágazatban.

Mindez kiegészíti az uniós környezetvédelmi jogszabályok végrehajtásának javítása céljából 2017-ben elindított környezetvédelmi politikák végrehajtási felülvizsgálata és „szakértői értékelési eszköz” alapján már meglévő együttműködést. Az Európai Bizottság ugyanezzel a céllal – és a levegőminőségi határértékek túllépésének kezeléséhez szükséges tagállami szintű fellépés segítéséhez – alkalmazza az újonnan létrehozott környezetvédelmi megfelelési és irányítási fórumot<sup>30</sup>.

#### **4.2. A tagállamok, régiók és nagyvárosok összehozása**

Az uniós városfejlesztési menetrend és az innovatív városfejlesztési tevékenységek az aktuális finanszírozási időszakra elkülönített 372 millió EUR költségvetésből még inkább elősegítik az uniós nagyvárosi szereplők közötti együttműködést a városi területek légszennyeződésének kezelése terén<sup>31</sup>. Ezzel konkrét intézkedések támogathatók az olyan városi kihívások megoldásához, mint a szennyezés elleni közdelem, a mobilitás és a fenntartható városfejlesztés.

Az Európai Bizottság által 2017 novemberében Párizsban elindított tiszta levegő fórum, valamint a városi kihívásoknak szentelt 2018. évi zöld hét<sup>32</sup> alapot biztosít a bevált gyakorlatoknak a magán- és közszektorbeli szereplők közötti cseréjéhez, miközben fokozza a vonatkozó érdekelt felek kapacitását a levegőminőség javításához. Ezzel az egységes fellépés is erősödik valamennyi kormányzati szinten.

Az európai nagyvárosok fenntartható projektjeibe történő beruházás elősegítéséhez – beleértve a tiszta levegő menetrendet támogatókat – az Európai Bizottság és az Európai Beruházási Bank elindította a városi hatóságok URBIS elnevezésű új, célzott tanácsadói kezdeményezését<sup>33</sup>. Az URBIS célja a nagyvárosok hozzáféréseinek javítása a városi beruházási projektek, programok és innovatív finanszírozási/beruházási platformok kialakításához szükséges szakmai és pénzügyi tanácsokhoz. Ma már egyértelmű, hogy a városi hatóságok részéről jelentős igény mutatkozik az ilyen típusú szolgáltatásra.

Szinergiák is találhatók például a Polgármesterek Globális Szövetségével, amely sikeresen járul hozzá az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez és segíti elő a karbonszegény gazdaságra való áttérést és rezilienciát városi szinten.

---

<sup>30</sup> C(2018)10.– A Bizottság határozata (2018. január 18.) a környezetvédelmi megfeleléssel és irányítással foglalkozó szakértői csoport létrehozásáról.

<sup>31</sup> A levegőminőség terén már megtörtént a vonatkozó levegőminőségi cselekvési terv elfogadása: <https://ec.europa.eu/futurium/en/air-quality>.

<sup>32</sup> <https://www.eugreenweek.eu/>.

<sup>33</sup> <http://eiah.eib.org/about/initiative-urbis.htm>.

#### **4.3. Uniós finanszírozás biztosítása a levegőminőség javítását szolgáló intézkedések támogatásához**

Különböző pénzügyi csatornákon történik az uniós finanszírozás biztosítása és tagállamok általi sikeres felhasználása a levegőminőségi kihívás kezelésére akár a levegőminőségi projektek közvetlen támogatásával, akár a levegőminőségi célkitűzések más beruházásokba történő hatékony integrálásával (pl. az infrastruktúra, a mezőgazdaság, a vidék és a régiók fejlesztése). Az Európai Bizottság fokozza a tagállamokkal együtt végzett munkát, így segítve őket az aktuális programozási időszakban még rendelkezésre álló források optimális felhasználásában.

Az aktuális (2014–2020) programozási időszakban a tagállamok 1,8 milliárd EUR összeget különítettek el levegőminőségi intézkedések támogatásához az európai strukturális és beruházási alapokból. Emellett további közvetett, vélhetően a tiszta levegőre fordítható hozzájárulások várhatók a 2014–2020 európai strukturális és beruházási alapok beruházásaiból a karbonszegény gazdaság (45 milliárd EUR), a környezetvédelem és erőforrás-hatékonyság (összesen 63 milliárd EUR) és a hálózati infrastruktúra (összesen 58 milliárd EUR) terén, a kiszolgáltatott régiók és polgárok támogatására szánva.

Eddig az Európai Stratégiai Beruházási Alap összes beruházásának mintegy egyharmada (körülbelül 80 milliárd EUR) szolgált energiaügyi, közlekedési és környezeti célokat. Ennek közvetett pozitív hatása van a levegőminőségre. Emellett az Unió kutatási és fejlesztési programja, a Horizont 2020 tekintetében is közvetett hasznot jelent a kibocsátások csökkentése és a levegőminőség. A finanszírozás a tisztább közlekedési megoldásokat szolgáló kutatási elemekre is kiterjed.

Az Európai Bizottság nemrégiben javasolta 1 milliárd EUR beruházását 39 tiszta közlekedés projektbe az európai vasúti hálózat korszerűsítése, az alternatív üzemanyag-ellátó infrastruktúra további fejlesztése és a nulla kibocsátású vízi közlekedés előkészítése céljából. A Bizottság hozzájárulásán keresztül összesen 4,5 milliárd EUR állami és a magánszférából származó társfinanszírozás válik elérhetővé az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből. Az alternatív üzemanyag-ellátó infrastruktúrát és a tisztább mobilitást célzó, nemrégiben lezárt összefogási felhívás keretében benyújtott 69 projekt az elérhető 350 millió EUR támogatási keret háromszorosát igényelte, összesen 4,2 milliárd EUR beruházási értékben. Az eredmények 2018. októberben várhatók. E beruházások elősegítik majd a tisztább európai közlekedést, ezáltal pedig a kibocsátások további csökkentését.

A LIFE program szintén fontos szerepet játszik a tiszta levegő szempontjából. A „Małopolska egészséges légkörben” elnevezésű LIFE integrált projekt például – amely mintegy 16 millió EUR költségvetéssel indult és több mint 800 millió EUR forrást mobilizált – segítette a Małopolska régió levegőminőségi tervének megvalósítását és mintegy 20 millió polgár életminőségén javított a lengyel Małopolska és Szilézia területén, de más tagállamokban is, például Szlovákiában és a Cseh Köztársaságban. A jövőbeli felhívások során kiemelt ösztönzést fognak kapni a LIFE programon belüli integrált levegőminőségi projektek.

A 2021–2027-re szóló többéves pénzügyi keret, az Európai Bizottság javaslata szerint<sup>34</sup>, továbbra is támogatja majd a levegőminőség javítására szolgáló intézkedéseket, beleértve az uniós kiadások 25 %-ának éghajlati célokra tervezett ráfordítását, a LIFE program erősítését, ami a tiszta energia előmozdítására irányuló intézkedések támogatását is jelenti, és a megreformált közös agrárpolitikát.

---

<sup>34</sup> COM(2018)321.

#### 4.4. Állami támogatások az alacsony és nulla kibocsátású mobilitás belföldi beruházásainak elősegítésére

A belföldi finanszírozási rendszerek elősegítése érdekében az uniós állami támogatási szabályok keretén belül a tagállamok elősegíthetik az alacsony és nulla kibocsátású mobilitásba történő beruházásokat, a tiszta levegő és az éghajlatváltozás elleni küzdelem jegyében, javítva ezzel az ágazati versenyképességet. A tagállamok (nemzeti, regionális vagy helyi szinten) alkalmazhatják e szabályokat a – például közúti közlekedésből származó – kibocsátások hatékony kezeléséhez. A Németországban 2018 februárjában jóváhagyott állami támogatási rendszer újabb példája annak, hogy az uniós szabályok miként segítik a tagállamok beruházásait az elektromos és hálózatról tölthető hibrid üzemű buszok és a kapcsolódó töltési infrastruktúra légszennyezést csökkentő céllal történő beszerzése terén<sup>35</sup>.

#### 4.5. A betartatás folytatása

Az elmúlt évek során az Európai Bizottság – már a határértékek hatályba lépése előtt is – intenzív közös munkát végzett a nemzeti hatóságokkal a fokozatos változtatások irányítása és a levegőminőségi jogszabályoknak való megfelelés segítése terén. Ez különböző fejlődéseket eredményezett ugyan, de néhány alapvető probléma továbbra is fennáll. Az Európai Bizottságot különösen aggasztja a határértékek folyamatosan tartós túllépése két, jelentős egészségügyi hatásokkal járó fontos szennyező anyag esetében – a nitrogén-dioxidnál ez főleg a közúti közlekedésből<sup>36</sup> és az iparból származik, a szálló por pedig főleg az ipar, közlekedés, háztartási fűtés és mezőgazdaság kibocsátásaiban van jelen. Az Európai Bizottság készen áll a tagállamokkal partnerségben végzett további munkára az elfogadott levegőminőségi előírások elérése és – jogi hatáskörének felhasználásával – a vonatkozó uniós jogszabályok betartatása érdekében.

#### *A szálló por és a nitrogén-dioxid miatti túlzott légszennyezés*

##### *Jelenlegi helyzet*

A **szálló por** esetében az uniós határértékeknek való megfelelés dátuma 2005. január 1. volt. A szállópor-koncentrációk Európa nagy részén folyamatosan túllépik e határértékeket – a 28 tagállamból 19 esetben jelentettek<sup>37</sup> túllépéseket. A rendelkezésre álló legfrissebb adatok alapján az Unió városi lakosságának 19 %-a van kitéve az uniós napi határértéket meghaladó szállópor-szinteknek, és mintegy fele volt kitéve az Egészségügyi Világszervezet szigorúbb ajánlásait meghaladó koncentrációknak<sup>38</sup>.

A határértéket tartósan meghaladó szálló por (PM<sub>10</sub>) szintek miatt az Európai Bizottság 16 tagállam (Belgium, Bulgária, Cseh Köztársaság, Németország, Görögország, Spanyolország, Franciaország, Magyarország, Olaszország, Lettország, Portugália, Lengyelország, Románia, Svédország, Szlovákia és Szlovénia) ellen indított kötelezettségszegési eljárást.

<sup>35</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-1222\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-1222_en.htm)

<sup>36</sup> Az uniós nitrogén-oxid kibocsátások mintegy 40 %-a a közúti közlekedésből származik. A közlekedés által kibocsátott nitrogén-oxidok teljes mennyiségének mintegy 80 %-át a dízelüzemű járművek adják.

<sup>37</sup> Legalább egy megfigyelőállomásonál.

<sup>38</sup> EEA (2017). Air Quality in Europe – 2017 Report (Levegőminőség Európában – 2017. évi jelentés). Európai Környezetvédelmi Ügynökség.

Az Európai Unió Bírósága 2017-ben<sup>39</sup> és 2018-ban<sup>40</sup> hozott ítéletet a szállópor-határértékek legsúlyosabb túllépését mutató esetek közül kettőben (Bulgária és Lengyelország). Ezek az ítéletek megerősítik az Európai Bizottság álláspontját, miszerint az érintett tagállamoknak hatékonyabban kellene fellépniük, hogy a túllépéseket a lehető legrövidebb időszakra korlátozzák<sup>41</sup>.

Ezenkívül a kén-dioxid határérték túllépése miatt Bulgária ellen kötelezettségszegési eljárás indult. Mivel a kén-dioxid miatti szennyezést főleg az ipar okozza, a szálló por csökkentésében elért eredmény a kén-dioxidra is pozitív hatást gyakorolna.

A **nitrogén-dioxid** esetében az uniós határértékeknek való megfelelés dátuma 2010. január 1. volt. Az éves határértéket továbbra is sok helyen túllépi Európában – a 28 tagállamból 22 esetben jelentettek<sup>42</sup> túllépéseket. A rendelkezésre álló legfrissebb adatok alapján az Unió városi lakosságának 9 %-a van kitéve az éves határértéket meghaladó szintű nitrogén-dioxidnak<sup>43</sup>.

A nitrogén-dioxid szintek tartós túllépése miatt jelenleg 13 tagállam (Ausztria, Belgium, Cseh Köztársaság, Németország, Dánia, Franciaország, Spanyolország, Magyarország, Olaszország, Luxemburg, Lengyelország, Portugália és az Egyesült Királyság) ellen folyik kötelezettségszegési eljárás.

#### *További intézkedések*

2018. január 30-án az Európai Bizottság kilenc olyan tagállamot (Cseh Köztársaság, Németország, Franciaország, Spanyolország, Magyarország, Olaszország, Románia, Szlovákia és az Egyesült Királyság) hívott meg, amelyeknél a szálló por vagy a nitrogén-dioxid okozta túlzott légszennyezés miatt kötelezettségszegési eljárás indítása várható és ahol a következő eljárási lépésben az Európai Unió Bírósága felkérést kap egy brüsszeli levegőminőségi csúcstalálkozóra.

A találkozón az érintett tagállamokat felkérték, hogy tegyenek további kötelező erejű kötelezettségvállalásokat az aktuális túllépések forrásainak kezelésére szolgáló időbeni, hatékony és hiteles intézkedésekre, és hogy minden agglomerációban ériék el a mielőbbi megfelelést.

Az említett tagállamok által a találkozót követően adott kiegészítő információk elemzése alapján az Európai Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a fentiek közül hat tagállam<sup>44</sup> által elfogadott vagy tervezett intézkedések az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlatában előírtaktól eltérően nem fogják elérni a lehető legrövidebb túllépési

---

<sup>39</sup> A Bíróság 2017. április 5-i ítélete, Bizottság kontra Bulgária, C-488/15.

<sup>40</sup> A Bíróság 2018. február 22-i ítélete, Bizottság kontra Lengyelország, C-336/16.

<sup>41</sup> <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-488/15> és <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-336/16>

<sup>42</sup> Legalább egy megfigyelőállomásonál.

<sup>43</sup> EEA (2017). Air Quality in Europe – 2017 Report (Levegőminőség Európában – 2017. évi jelentés). Európai Környezetvédelmi Ügynökség.

<sup>44</sup> Franciaország, Németország és az Egyesült Királyság az NO<sub>2</sub> miatt, továbbá Olaszország, Magyarország és Románia a PM<sub>10</sub> miatt,

időszakokat. A Bizottság ezért úgy döntött, hogy e tagállamokat az Európai Unió Bírósága elé utalja<sup>45</sup>.

A fentiekén túlmenően nélkülözhetetlen a levegőminőség megfelelő megfigyelésének biztosítása a tagállamok teljes területén. Ehhez tartozik például a mintavételi pontok elhelyezése ott, ahol a lakosság jelentős időtartamon keresztül vélhetően a legmagasabb szennyező anyag koncentrációknak lesz kitéve az adott határérték(ek) vonatkozásában. E tekintetben – ahol bizonyított volt, hogy a megfigyelés és a jelentés végzése nem megfelelő, illetve a megfelelő rendszerek kialakítását szolgáló intézkedések nem történtek meg, mint például Románia, Szlovákia, Belgium és Luxemburg esetében – a Bizottság ezzel kötelezettségszegési eljárásokban foglalkozott. Ha az érintett tagállamok nem teszik meg a megfelelő intézkedéseket, a Bizottság elindítja a kötelezettségszegési eljárások következő szakaszát.

### ***A járművek kibocsátási előírásainak való maradéktalan megfelelés biztosítása***

#### ***A jelenlegi szabályoknak való tagállami megfelelés***

A 2015. évi gépjármű-kibocsátási botrányt követően az Európai Bizottság felkérte a tagállamokat az intézkedésre és különösen az uniós jogszabályok betartására. Az uniós lépés különösen annak fényében történt, hogy a) az uniós jogszabályok által tiltott hatástalanító berendezéssel felszerelt autók közül keveset hívtak vissza; és b) a meghamisított kibocsátási vizsgálatokat követően az autógyártók nem kaptak közigazgatási bírságokat (büntetéseket) az uniós jog megszegése miatt.

E tekintetben az Európai Bizottság felkérte a tagállamokat, hogy végezzenek kötelező és/vagy önkéntes visszahívásokat az egész Unióban. Az Európai Bizottság arra is felkérte a tagállamokat, hogy a szoftverfrissítések mellett vizsgálják meg a kiegészítő hardverjavítások lehetőségét is annak biztosítására, hogy az adott autók kibocsátása teljesen megfeleljen az uniós jogszabályoknak.

Az Európai Bizottság emellett határozottan fellép azon tagállamokkal szemben is, amelyek nem teljesítik a gépjárművek típusjóváhagyásáról szóló uniós jogszabályok által előírt kötelezettségeket. Háromféle aggály kezelése történik egyrészt az illegális hatástalanító berendezések használata miatti büntetések, másrészt a tagállamok által elvégzendő korrekciós intézkedések kapcsán. Néhány kötelezettségszegési eljárás még mindig zajlik<sup>46</sup>. A kötelezettségszegési eljárások első csoportja az adott nemzeti jogszabályokban nem szereplő büntetési rendszerekhez kapcsolódik. A második csoport azokat a tagállamokat érinti, amelyek uniós autógyártónak állítottak ki típusjóváhagyásokat, és azon a vélelmezésen alapul, hogy a tagállamok annak ellenére nem alkalmazták nemzeti büntetési rendelkezéseiket, hogy az autógyártó illegális hatástalanító eszköz szoftvert használt. Az egy tagállam ellen irányuló harmadik eljárás az autógyártó által alkalmazott kibocsátás-ellenőrzési stratégiákra vonatkozik, beleértve a kiszabott büntetések hiányát<sup>47</sup>.

<sup>45</sup> Lásd az alábbi sajtóközleményt: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-3450\\_hu.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_hu.htm).

<sup>46</sup> A Cseh Köztársaság, Németország, Görögország, Litvánia, Luxemburg, Spanyolország és az Egyesült Királyság ellen 2016 decemberében indított eljárások. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-4214\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4214_en.htm). A Litvániával szemben indított eljárás 2017 júliusában lezárult. Öt tagállam esetében egy kiegészítő felszólító levél nyomán 2017 júliusában került sor az eljárások folytatására ([http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-17-1935\\_EN.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-1935_EN.htm)).

<sup>47</sup> 2017 májusában a Bizottság kötelezettségszegési eljárásokat indított Olaszországgal szemben ([http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-17-1288\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1288_en.htm)).

Az Európai Bizottság a tagállamokkal együtt foglalkozik a visszahívás tárgyát képező használt járművek kereskedelmének jelenségével.

### *További intézkedések*

A fent említett, függőben lévő kötelezettségszegési eljárások vonatkozásában, valamint az érintett tagállamokkal folyó párbeszéd alapján az Európai Bizottság kétféle kiegészítő felszólító levél elküldéséről döntött. Az egyik féle, három tagállamnak címzett<sup>48</sup> levél további felvilágosítást kér a büntetésekre vonatkozó végső döntések elmaradásának okairól annak fényében, hogy az egyik autógyártó csoport illegális hatástalanító eszköz szoftvert használt. A másik féle, egy tagállam részére<sup>49</sup> elküldött kiegészítő felszólító levél felvilágosítást kér az egyik autógyártó bizonyos járműveiben alkalmazott kibocsátás-ellenőrzési stratégiákról, beleértve a büntetésekre vonatkozó végső döntés hiányát. Az ezekre a kiegészítő felszólító levelekre a tagállamok által közölt információkat az Európai Bizottság, az esettől függően, a következő lépések figyelembe vételével fogja kiértékelni.

### *A piacfelügyelet megerősítését célzó új szabályok*

Előre tekintve az Unió új szabályokat fogadott el, amelyek fokozzák a gépjárművek típusjóvá hagyásának és vizsgálatának minőségét és függetlenségét, növelik a már uniós piacon lévő autók ellenőrzéseit, és megerősítik az európai felügyeletű teljes rendszert. A szabályok 2020 szeptemberében lépnek hatályba és gondoskodnak arról, hogy az uniós piacon lévő járművek, beleértve a dízelmotorral szereltek is, megfeleljenek az EURO kibocsátási előírásoknak (EURO 5/6)<sup>50</sup>. Az új szabályok lehetővé teszik az Európai Bizottságnak az uniós (például kibocsátási) jogszabályok betartását elmulasztó gyártókkal szembeni közvetlen betartatási intézkedések alkalmazását, ha a tagállamok nem cselekednek. Ily módon az Európai Bizottságnak jogában állna uniós szintű visszahívásokat kezdeményezni és minden nem megfelelő autó után akár 30 000 EUR összegű büntetést kiszabni a gyártókra vagy a műszaki szolgáltatókra. A tagállamok is kötelesek lennének a már uniós piacon lévő autóknál kötelező (szennyező anyag kibocsátási) ellenőrzéseket végezni.

## **5. TOVÁBBI TEENDŐK**

Sürgős szükség van az európai levegőminőség javítására a tagállamok és az Európai Parlament által több mint egy évtizede elfogadott levegőminőségi előírások maradéktalan végrehajtásán keresztül. Ez valamennyi (nemzeti, regionális és helyi) szinten intézkedést igényel, amelyet az Európai Bizottság a rendelkezésére álló minden eszközzel támogat.

A levegőminőség javítása hosszú távon is kihívást jelent Európa számára. Ehhez a különböző ágazatok (közlekedés, energiaügy, helyi tervezés) közötti átfogó megközelítés, és minden érintett szereplő bevonása szükséges. A maga részéről az Európai Bizottság továbbra is támogatja a tagállamokat, például a tiszta levegővel kapcsolatos párbeszédiken keresztül.

<sup>48</sup> A második kiegészítő felszólító levél címzettje Németország, Luxemburg és az Egyesült Királyság. Lásd az alábbi sajtóközleményt: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-3450\\_hu.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_hu.htm). Tekintettel a Cseh Köztársaságban, Görögországban és Spanyolországban a Bizottság aggályaival kapcsolatban történt fejleményekre, a három eljárás nem igényel további lépést a kötelezettségszegési folyamat jelen szakaszában.

<sup>49</sup> Kiegészítő felszólító levél Olaszország részére, lásd az alábbi sajtóközleményt: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-3450\\_hu.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3450_hu.htm).

<sup>50</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-17-5131\\_hu.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-5131_hu.htm)

A rossz levegőminőség rontja az életminőséget, és nagy költséget jelent a gazdaságnak. Nincs vesztegetni való időnk. Már léteznek és széles körben elérhetők a levegőminőség javítására szolgáló költséghatékony megoldások. E megoldások alkalmazását azonnal fel kell futtatni, majd késedelem nélkül be kell vezetni félmilliárd európai polgár érdekében.