



LEVEGŐ- ÉS ZAJSZENNYEZÉS

A levegőszennyezés és a túlzott zaj káros hatással van egészségünkre és környezetünkre. A levegőszennyezés elsődlegesen az iparból, a közlekedésből, az energiatermelésből és a mezőgazdaságból származik. A levegő minőségére vonatkozó uniós stratégia a levegő minőségéről szóló valamennyi meglévő jogszabály 2020-ra történő teljes mértékű megfeleltetésének elérésére törekszik, továbbá hosszú távú célkitűzéseket határoz meg 2030-ra. A környezeti zajról szóló keretirányelv segítségével azonosítani lehet a zajszinteket az EU-ban, és meg lehet hozni a szükséges intézkedéseket a zajszintek elfogadható szintre való csökkentése érdekében. A különböző forrásokból származó levegő- és zajszennyezéseket különböző jogszabályok szabályozzák.

JOGALAP

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 191–193. cikke.

HÁTTÉR-INFORMÁCIÓK

A levegőszennyezés szív- és érrendszeri, illetve légzőszervi problémákat, valamint rákos megbetegedéseket okozhat, továbbá vezető szerepet foglал el az idő előtti elhalálozást okozó környezeti tényezők között az EU-ban. Bizonyos anyagok – mint például az arzén, a kadmium, a nikkel és a policiklusos aromás szénhidrogének – az emberekre nézve genotoxikus rákkeltő hatást gyakorolnak, és nincs olyan meghatározható küszöbérték, amely alatt ne jelentenének kockázatot. A levegőszennyezés káros hatással van a víz- és talajminőségre is, illetve a túlzott nitrogénszennyezés (eutrofizáció) és a savas esők révén az ökoszisztémákat is károsítja. Ebből következően nemcsak a mezőgazdaságra és az erdőkre vannak hatással, hanem az anyagokra és az épületekre is. A szennyező anyagok többféle forrásból jutnak a levegőbe, de elsődlegesen az iparból, a közlekedésből, az energiatermelésből és a mezőgazdaságból származnak. Míg Európában a levegőszennyezés az utóbbi évtizedekben általában csökkent, továbbra is bizonytalan, hogy az Unió el tudja-e érni hosszú távú célkitűzését, azaz olyan levegőminőséget, amely nincs jelentős negatív hatással az egészségünkre és a környezetünkre. A levegő minőségére vonatkozó előírásokat gyakran megsértik, különösen a városi területeken, ahol az európaiak többsége él. A legproblematisabb szennyezők jelen pillanatban a finom részecskék, a nitrogén-dioxid és a talaj közeli ózon.

A városi területeken emelkednek a környezeti zajszintek, ami elsősorban a növekvő forgalomnak, valamint az ipari és kedvtelési célú tevékenységek fokozódásának



tulajdonítható. Becslések szerint az Európai Unió lakosságának hozzávetőlegesen 20%-a van kitéve elfogadhatatlannak tekintett zajszinteknek. A zaj kihathat az érintett emberek életminőségére, és komoly stresszt, alvászavart és az egészségre ártalmas hatásokat, például szív- és érrendszeri problémákat okozhat. A zaj a vadon élő állatokra is hatással van.

A LEVEGŐSZENNYEZÉS ELLENI KÜZDELEM TERÉN ELÉRT EREDMÉNYEK

A levegő minősége Európában jelentősen javult a '70-es évek óta, amikor is az EU elkezdett e problémával foglalkozni. Például a kén-dioxid (SO₂), szén-monoxid (CO), benzol (C₆H₆) és ólom (Pb) mennyisége azóta jelentősen csökkent. A levegőszennyezés kezelése tekintetében az EU három különböző jogi mechanizmussal rendelkezik: a légszennyező anyagok környezeti koncentrációjára vonatkozóan a levegő minőségére vonatkozó általános előírások meghatározása; nemzeti korlátok megszabása a teljes szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozóan; és a kibocsátási forrásokra irányuló jogszabályok megalkotása, például az ipari kibocsátás ellenőrzése vagy a járműkibocsátásra, az energiahatékonyságra vagy az üzemanyag minőségére vonatkozó előírások megszabása. E jogszabályokat olyan stratégiák és intézkedések egészítik ki, amelyek előmozdítják a környezetvédelmet és annak más ágazatokba való integrálását.

A. A környezeti levegő minősége

A [légszennyezésről szóló 2005. évi tematikus stratégiában](#) javasolt célkitűzéseket alapul véve (a 2000-es szintről 2020-ig a finom részecskéket 75%-kal, a talaj közeli ózont 60%-kal, a savasodás és az eutrofizáció miatt a természetes környezetet érő veszélyeket pedig 55%-kal csökkentésük) 2008 júniusában hatályba lépett a környezeti levegő minőségéről szóló felülvizsgált irányelv, amely egyesíti az e területen meglévő jogszabályok nagy részét. A környezeti levegő minőségéről szóló korábbi irányelvnek ma már csak az arzén, a kadmium, a nikkel és a policiklusos aromás szénhidrogének kibocsátására vonatkozó határértékeket meghatározó [negyedik kiegészítő irányelve](#) van hatályban.

A környezeti levegő minőségéről szóló [2008/50/EK irányelv](#) célja a levegőszennyezés olyan szintre való csökkentése, amely a lehető legkisebb mértékben gyakorol káros hatásokat a környezetre és az egészségre. Ennek érdekében az irányelv a főbb légszennyező anyagok (kén-dioxid, nitrogén-dioxid, nitrogén-oxidok, [finom]részecskék, ólom, benzol, szén-monoxid és ózon) tekintetében intézkedéseket állapít meg a környezeti levegő minőségére irányuló célkitűzések (pl. határértékek, amelyeket sehol az EU-ban nem szabad túllépni) meghatározására és megállapítására. A környezeti levegő minőségének értékelése és kezelése, a hosszú távú irányzatok felügyelete, valamint az információk nyilvánosság számára való hozzáférhetőségének biztosítása érdekében a tagállamoknak övezeteket és agglomerációkat kell meghatározniuk. Ha a levegőminőség jó, azt fenn kell tartani; ha a határértékeket túllépik, intézkedni kell.

2013 végén az Európai Bizottság elindította a „Tiszta levegőt Európának” programot, két fő célkitűzéssel: a hatályos jogszabályoknak való megfelelés 2020-ig, valamint



új levegőminőségi célkitűzések a 2030-ig tartó időszakra. E célkitűzések elérésének fő jogalkotási eszköze a [nemzeti kibocsátási határértékekről szóló felülvizsgált irányelv](#), amely szigorúbb nemzeti kibocsátási határértékeket határoz meg az öt fő légköri szennyező – a kén-dioxid, a nitrogén-oxidok, a nem metán illékony szerves vegyületek, az ammónia és a finomrészecskék – tekintetében annak érdekében, hogy csökkentse azok környezetre gyakorolt káros hatását és 2005-höz képest felére csökkentse azok egészségre gyakorolt hatását. Az irányelv nemzeti levegőszennyezés-csökkentési programok elkészítését írja elő a tagállamok számára. Az irányelv az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (UNECE) a nagy távolságra jutó, országhatárokon áterjedő levegőszennyezésről szóló egyezményéhez csatolt, a savasodás, az eutrofizáció és a talajközeli ózon csökkentéséről szóló módosított Göteborgi Jegyzőkönyv keretében az EU és a tagállamok által 2020-ra vállalt kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásokat is átülteti. A program részeként egy, a [közepes tüzelőberendezésekből](#), mint az áramtermelésre használt berendezésekből vagy a háztartási fűtésből származó levegőszennyezés csökkentésére irányuló új irányelvet is elfogadtak.

B. Közúti közlekedés

Számos irányelvet fogadtak el a közlekedésből származó szennyezés korlátozása érdekében, amelyek kibocsátási előírásokat határoznak meg a különféle járműkategóriákra (személyautók, könnyű haszongépjárművek, teherautók, buszok, motorkerékpárok), és szabályozzák az üzemanyagok minőségét. A személyautókra és a könnyű kisteherautókra vonatkozó jelenlegi Euro 5 és Euro 6 kibocsátási szabványok kibocsátási határértékeket állapítanak meg több légszennyező anyagra, különösen a nitrogén-oxidokra és a finomrészecskékre vonatkozóan. A tagállamoknak meg kell tagadniuk az olyan járművek (és kibocsátáscsökkentő csereberendezések) típusjövahagyását, nyilvántartásba vételét, értékesítését és üzembe helyezését, amelyek nem felelnek meg ezeknek a kibocsátási előírásoknak. 2017. szeptember óta realisztikusabb vizsgálati ciklust alkalmaznak: az új személygépkocsi-modellekre vonatkozóan megvizsgálják a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokat (RDE) a valós vezetési feltételek tükrözése érdekében. [Szabályokat](#) határoztak meg továbbá az üzemelés közbeni megfelelésre (amelyek előírják, hogy a forgalomban levő járművek továbbra is megfeleljenek a szabványoknak), a kibocsátásszabályozó berendezések élettartamára, a fedélzeti diagnosztikai rendszerekre, az üzemanyag-fogyasztás mérésére, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk független gazdasági szereplők általi hozzáférhetőségére. Hasonló szabályok vannak érvényben a [nehézgépjárművekre](#), például az autóbuszokra és a teherautókra vonatkozóan is. Nemrég fogadták el a [gépjárművek típusjövahagyásáról és piacfelügyeletéről](#) szóló, 2020. szeptember 1-jétől alkalmazandó új rendeletet a műszaki szolgálatok minőségének és függetlenségének növelése, valamint annak ellenőrzése érdekében, hogy a már forgalomba helyezett személygépjárművek megfelelnek-e a követelményeknek.

C. A közlekedés által okozott egyéb kibocsátások

Az évente 50 000 ember idő előtti haláláért felelős hajózásból származó levegőszennyezés csökkentése érdekében az EU határértékeket állapít meg az európai tengereken közlekedő hajók tartályterében tárolt üzemanyag [kémentartalmára](#)



vonatkozóan. Az üzemanyagok általános kéntartalma 2020-ra 3,5%-ról 0,5%-ra fog csökkenni, összhangban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által megállapított szabványokkal. Néhány, kén-dioxid-kibocsátás-ellenőrzési területté (SECA) kijelölt területen, mint a Balti-tengeren, a La Manche-csatornán és az Északi-tengeren 2015-től még szigorúbb határértéket, 0,1%-ot alkalmaznak. További kibocsátási előírásokat rögzítettek a [nem közúti mozgó gépek](#) és berendezések (exkavátorok, földgyaluk és láncfűrészek), mezőgazdasági és erdészeti traktorok vagy kedvtelési célú kishajók esetében.

D. Ipari eredetű kibocsátások

Az [ipari kibocsátásokról szóló irányelv](#) azokra a nagyon szennyező ipari tevékenységekre vonatkozik, amelyek az európai szennyezés jelentős részéért felelősek. Az irányelv egyetlen koherens jogalkotási eszközben fogja össze a témával kapcsolatos korábbi (például a hulladékégetésről, az illékony szerves vegyületekről, a nagy tüzelőberendezésekről, a környezetszennyezés integrált megelőzéséről és csökkentéséről szóló) irányelveket, ami segíti a jogszabályok végrehajtását és a lehető legalacsonyabbra csökkenti a különböző ipari eredetű kibocsátásokat. Az ipari kibocsátásokról szóló irányelv rögzíti a valamennyi ipari létesítményre vonatkozó kötelezettségeket, felsorolja a víz-, levegő- és talajszennyezés megelőzésére irányuló intézkedéseket, és alapul szolgál az ipari létesítmények működési engedélyeinek kiadásához. Az integrált megközelítés révén figyelembe veszi az ipari létesítmények teljes környezeti teljesítményét, többek között a nyersanyag-felhasználást és az energiahatékonyságot. Az „elérhető legjobb technikák” (BAT) koncepciója, a rugalmasság, a környezetvédelmi ellenőrzések és a nyilvánosság részvétele központi szerepet játszanak.

A ZAJSZENNYEZÉS KAPCSÁN ELÉRT EREDMÉNYEK

Az EU kettős megközelítést alkalmaz a zajszennyezést illetően: egy általános kerettel meghatározza a mind tagállami, mind uniós szintű fellépést megkövetelő zajszennyezés szintjét; továbbá több jogszabály is foglalkozik a fő zajforrásokkal nevezetesen a közúti, légi és vasúti közlekedéssel, valamint a szabadtéri felhasználásra szánt berendezésekből származó zajokkal.

A [környezeti zajról szóló irányelv](#) a környezeti zajnak való kitettség csökkentésére törekszik a zajmutatók és az értékelési módszerek összehangolásával, a zajnak való kitettséggel kapcsolatos információk „zajtérképek” formájában történő összegyűjtésével, valamint az információk nyilvánossá tételével. A tagállamokat továbbá arra kötelezi, hogy készítsenek cselekvési tervet a zajproblémák kezelésére. A zajtérképeket és a cselekvési terveket legalább öt évente felül kell vizsgálni.

A [gépjárművek zajszintjéről](#) szóló rendelet új vizsgálati módszert vezet be a zajszennyezések mérésére, csökkenti a jelenlegi zajhatárértékeket, valamint kiegészítő zajkibocsátási rendelkezéseket foglal bele a típusjóváahagyási eljárásba. Más rendeletek zajhatárértékeket határoznak meg a segédmotoros kerékpárok és motorkerékpárok zajszintjére vonatkozóan. Emellett a [gumiabroncs gördülési zajszintjeinek](#) vizsgálata és korlátozása, valamint a zajszintek fokozatos csökkentése is szabályozva van.



A [légi járművek okozta zajokról](#) szóló rendelet a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által megállapított „kiegyensúlyozott megközelítéssel” összhangban 2016 júniusától van alkalmazásban az évenként több mint 50 000 polgári gépmozgást lebonyolító repülőterekre vonatkozóan. Ez a megközelítés négy fő elemből áll, amelyek azt célozzák, hogy az egyes repülőterek vonatkozásában azonosítani lehessen a légi járművek okozta zajok csökkentésének leginkább költséghatékony módját: a zajszint forrásnál történő csökkentése azáltal, hogy korszerű légi járműveket állítanak üzembe, fenntartható módon kezelik a repülőterek körüli területeket, szervezési megoldások révén csökkentik a földi zajszennyezést, valamint szükség esetén működési korlátozásokat vezetnek be, például az éjszakai repülés tilalmát.

A [vasúti kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelvvel](#) összefüggésben a zajra vonatkozó [átjárhatósági műszaki előírás](#) (ÁME) rögzíti a hagyományos új vasúti járművek maximális zajszintjét. A [zajhatásokból eredő költség felszámításáról szóló rendelet](#) ösztönzi a vasúti teherkocsik kisebb zajkibocsátású kompozit féktuskókkal történő utólagos felszerelését.

Az ipari kibocsátásokról szóló irányelvhatálya alá tartozó nagy ipari és mezőgazdasági létesítmények az elérhető legjobb technikák referenciaként történő alkalmazását követően kaphatnak engedélyt. Az építkezéshez használt berendezések (például exkavátorok, rakodógépek, földmozgató gépek és toronydaruk), valamint a kedvtelési célú kishajók vagy a szabadtéri felhasználásra szánt berendezések által történő zajkibocsátást szintén szabályozzák.

AZ EURÓPAI PARLAMENT SZEREPE

Az Európai Parlament döntő szerepet játszott a lég- és zajszennyezés elleni küzdelmet célzó, fokozatos környezetvédelmi politika kialakításában.

A képviselők például megszavazták, hogy a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kéntartalmát 2020-ra 3,5%-ról 0,5%-ra jelentősen csökkentsék, és sikeresen ellenálltak a határidő 5 évvel való elhalasztására irányuló kísérleteknek. Az Egészségügyi Világszervezet ajánlásaival összhangban a Parlament szigorúbb levegőminőségi szabályokat szorgalmazott, különösen a finomrészecskékre vonatkozóan. Amikor az Egyesült Államokban fény derült a Volkswagen csoportnak az NOx-kibocsátások tesztekben való csökkentésére irányuló csalására, az ügy kivizsgálása érdekében a Parlament ideiglenes vizsgálóbizottságot (EMIS) hozott létre a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatára. Zárójelentésében felszólított arra, hogy a tagállamokat és a gépjárműgyártókat vonják felelősségre, és sürgeti őket, hogy hívják vissza vagy vonják ki a forgalomból a rendkívül szennyező járműveket.

A környezeti zajjal kapcsolatosan a Parlament többször hangsúlyozta, hogy tovább kell csökkenteni a határértékeket, és hogy fejlettebb mérési eljárásokra van szükség. Felszólított a repülőterek környéki környezeti zajra vonatkozó európai uniós értékek megállapítására, valamint arra, hogy a zajcsökkentési intézkedéseket a szubszonikus sugárhajtású katonai repülőgépekre is terjesszék ki. Elfogadta továbbá a személyautók új zajhatárértékeinek fokozatos alkalmazását, és sikeres kampányt folytatott az olyan címkék bevezetéséért is, amelyek sávos jelzésekkel tájékoztatják a fogyasztókat a



zajszintekről ugyanúgy, mint jelenleg az üzemanyag-hatékonyságról, a gumiabroncsok zajsztíjéről és a CO₂-kibocsátásról.

Tina Ohliger
05/2019

