LUFTVERSCHMUTZUNG UND LÄRMBELASTUNG

In diesem Informationsblatt werden die Maßnahmen der EU zur Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung sowie zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt erläutert. Dabei werden die wichtigsten Quellen und Auswirkungen der Umweltverschmutzung, die Null-Schadstoff-Ziele der EU und die wichtigsten Rechtsvorschriften zur Verringerung der Emissionen aus Industrie, Verkehr und anderen Sektoren dargelegt. Ferner werden die bereits erzielten Fortschritte und die verbleibenden Herausforderungen im Hinblick auf eine bessere Luftqualität und die Verringerung des Umgebungslärms hervorgehoben.

RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 191 bis 193 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union hinsichtlich Umweltpolitik.

ALLGEMEINER HINTERGRUND

A. Luftverschmutzung

Luftverschmutzung ist nach wie vor eines der größten umweltbedingten Gesundheitsrisiken in Europa. Im Null-Schadstoff-Aktionsplan der EU, der im Jahr 2021 angenommen wurde, wird das ambitionierte Ziel festgelegt, die Luftverschmutzung und Lärmbelastung bis 2050 auf ein Niveau zu senken, das als nicht mehr schädlich für die menschliche Gesundheit und die natürlichen Ökosysteme gilt. **Sowohl durch die EU-Rechtsvorschriften als auch durch ein EU-weites Überwachungsnetz soll die Verschmutzung unter kritischen Schwellenwerten gehalten werden, und mit überarbeiteten Normen und laufenden Bewertungen soll für kontinuierliche Fortschritte auf dem Weg zu einer besseren Luft und einer sichereren akustischen Umgebung gesorgt werden.**

Luftverschmutzung ist in der EU die häufigste umweltbedingte Ursache vorzeitiger Todesfälle. Sie wird mit Herz- und Lungenerkrankungen, Schlaganfällen und einigen Krebsarten in Verbindung gebracht. Bestimmte Schadstoffe, etwa Arsen (As), Kadmium (Cd), Quecksilber (Hg), Nickel (Ni) und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), können das Genmaterial beschädigen und Krebs verursachen.

Luftverschmutzung belastet zudem die Wasser- und Bodenqualität und schädigt Ökosysteme. So kann sie etwa Eutrophierung (Übermaß an Phosphor, Stickstoff und anderen pflanzlichen Nährstoffen in einem Wasserkörper, was zu übermäßigem Pflanzen- und Algenwachstum führt) und sauren Regen zur Folge haben, der Wäldern, Pflanzen und Gebäuden schadet.

Im Folgenden die wichtigsten Quellen der Luftverschmutzung in der EU:

— Industrie,

— Verkehr,

— privates Heizen,

— Energieerzeugung,

— Landwirtschaft.

Die problematischsten Schadstoffe sind heutzutage Feinstaub ($PM_{2,5}$), Stickoxide (NO_x) und bodennahes Ozon (O_3).

Die Luftqualität hat sich in den letzten Jahrzehnten zwar verbessert, dennoch sind in der EU nach wie vor viele Menschen, insbesondere in Städten, ungesunder Luftverschmutzung ausgesetzt. Nach Schätzungen der Europäischen Umweltagentur (EUA) in ihrem jüngsten Bericht über den Zustand der Luftqualität starben 2023 in der EU mehr als 180 000 Menschen vorzeitig, weil sie über einen langen Zeitraum Feinstaubmengen ausgesetzt waren, die über den Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) liegen. Die meisten Menschen in städtischen Gebieten (94 %) sind nach wie vor $PM_{2,5}$-Konzentrationen ausgesetzt, die über den Werten dieser Leitlinien liegen. Folglich sind zusätzliche Maßnahmen zur Verringerung der damit verbundenen Gesundheitsrisiken vonnöten. Die EUA merkt dagegen positiv an, dass die Konzentrationen, die die Luftqualität bedingen, vielerorts bereits unter den neuen EU-Normen für 2030 liegen.

B. Ziele der EU und Null-Schadstoff-Aktionsplan

Der Null-Schadstoff-Aktionsplan der EU für 2050 zielt darauf ab, die Verschmutzung von Luft, Boden und Wasser sowie die Lärmbelastung und die Plastikverschmutzung auf ein Niveau zu senken, das als nicht mehr schädlich für die menschliche Gesundheit und die natürlichen Ökosysteme gilt. In Bezug auf die Luftverschmutzung hat sich die EU das Ziel gesetzt, dass die Zahl der vorzeitigen Todesfälle durch Feinstaub bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 2005 sinkt.

Dieses Ziel dürfte erreicht und laut dem von der Gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission und der EUA im März 2025 veröffentlichten Fortschrittsbericht über die Null-Schadstoff-Ziele der EU mit 66 % bis 2030 sogar übertroffen werden. Die Fortschritte bei der Verwirklichung dieser Ziele werden innerhalb des Überwachungsrahmens des 8. Umweltaktionsprogramms kontinuierlich überwacht und bewertet.

C. Lärmbelastung

Umgebungslärm, vor allem durch Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie Industrie, ist ebenfalls ein großes Problem für die öffentliche Gesundheit in Europa. Laut dem EUA-Bericht von 2025 über Umgebungslärm in Europa kann eine langfristige Exposition gegenüber hohen Lärmpegeln Herzerkrankungen, Bluthochdruck, Diabetes, Schlafstörungen und Verstimmungen verursachen. Schätzungen der EUA zufolge sind mehr als 110 Mio. Menschen in Europa schädlichen Umgebungslärmpegeln ausgesetzt und trägt die Lärmbelastung jährlich zu 66 000 vorzeitigen Todesfällen bei.

Unter Lärm leiden außerdem Tiere und Natur. Etwa 29 % der Natura-2000-Schutzgebiete weisen Lärmpegel auf, die das Verhalten der Tiere stören und die biologische Vielfalt beeinträchtigen.

Im Rahmen des Null-Schadstoff-Aktionsplans der EU soll der Anteil der Menschen, die durch Verkehrslärm chronisch belastet sind, bis 2030 um 30 % gegenüber 2017 gesenkt werden. Die jüngsten Erkenntnisse zeigen bislang nur eine geringfügige Verbesserung (Rückgang um 3 % seit 2017), was weitere Maßnahmen wie regulatorische oder legislative Änderungen erforderlich macht.

ERFOLGE BEI DER BEKÄMPFUNG DER LUFTVERSCHMUTZUNG

Die Luftqualität in Europa hat sich erheblich verbessert, seit die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (die Vorgängerin der EU) das Problem in den 1970er-Jahren erstmals in Angriff genommen hat. Die Konzentration von Stoffen wie Schwefeldioxid (SO_2), Kohlenmonoxid (CO), Benzol (C_6H_6) und Blei (Pb) wurde seitdem in wesentlichem Umfang gesenkt.

In der EU gibt es drei wesentliche Kategorien von Vorschriften zur Verringerung der Luftverschmutzung:

— Luftqualitätsnormen (wie sauber die Atemluft sein muss),

— nationale Emissionsreduktionen (wie viel schädliche Stoffe jedes Land ausstoßen darf),

— spezifische Quellen (etwa Industrie, Kraftfahrzeuge oder Kraftstoff).

Darüber hinaus arbeitet die EU mit internationalen strategischen Partnern zusammen, um die grenzüberschreitende Luftverschmutzung zu bekämpfen. Zu diesen strategischen Partnern zählen unter anderem das Umweltprogramm der Vereinten Nationen, die Koalition für Klima und saubere Luft und Länder, die das Übereinkommen der Vereinten Nationen über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung von 1979 unterzeichnet haben. Diese Rechtsvorschriften werden durch Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Umweltschutzes und seiner Einbeziehung in andere Bereiche ergänzt, allesamt wesentliche Zielsetzungen im Rahmen des europäischen Grünen Deals.

A. Luftqualität

Die EU legt Grenz- und Zielwerte für die wichtigsten Luftschadstoffe fest. Mit diesen Vorschriften werden die Höchstwerte für Schadstoffe in der Außenluft festgelegt und die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Luftqualität zu überwachen und bei Überschreitung der Werte tätig zu werden.

Im Dezember 2016 verabschiedete die EU eine Richtlinie über die Verringerung der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe, in der

— die nationalen Emissionsreduktionsverpflichtungen für den Zeitraum 2020-2029 gegenüber den Werten von 2005 für fünf wichtige Schadstoffe festgelegt werden: SO_2, NO_x, flüchtige organische Verbindungen ohne Methan (NMVOC), Ammoniak (NH_3) und $PM_{2,5}$, ebenfalls eingeführt wurden strengere Ziele ab 2030;

— die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, nationale Programme zur Überwachung der Luftverschmutzung auszuarbeiten;

— Überwachungs-, Berichterstattungs- und Compliance-Bestimmungen festgelegt werden;

— Öffentlichkeitsbeteiligung und Zugang zur Justiz gestärkt werden.

Mit dieser im Dezember 2016 in Kraft getretenen Richtlinie wurde die Richtlinie 2003/35/EG geändert und die frühere Richtlinie über nationale Emissionshöchstmengen aufgehoben. Die Mitgliedstaaten hatten bis zum 1. Juli 2018 Zeit, die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen, wobei ab 2020 Reduktionsverpflichtungen zu erfüllen waren; ab 2030 gelten strengere Grenzwerte.

Die meisten Mitgliedstaaten haben die Richtlinie fristgerecht umgesetzt, wenngleich 2026 noch einige Maßnahmen unvollständig sind und die Einhaltung unterschiedlich ausfällt. Einige Mitgliedstaaten haben nicht alle ihre Ziele für den Zeitraum 2020–2029 erreicht, wobei sich die Verringerung der Ammoniakemissionen als schwierig erweist. Es sind anhaltende Anstrengungen erforderlich, um insbesondere die Ammoniakemissionen in der Landwirtschaft zu verringern.

Im Oktober 2024 verabschiedete die EU eine neue Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa. Mit dieser Richtlinie werden

— die Grenzwerte für wichtige Schadstoffe wie $PM_{2,5}$, PM_{10} und Stickstoffdioxid (NO_2) bis 2030 verschärft;

— die EU-Standards an die WHO-Leitlinien angenähert;

— die Überwachung und Modellierung der Luftqualität verbessert;

— die Rechte der Bürgerinnen und Bürger auf Information, Beteiligung und Zugang zur Justiz in Sachen Luftqualität gestärkt.

Diese Richtlinie trat im Dezember 2024 in Kraft und ersetzte bzw. aktualisierte die früheren Richtlinien über Luftqualität. Die Mitgliedstaaten müssen sie bis Ende 2026 in nationales Recht umsetzen und die neuen Grenzwerte bis 2030 einhalten, wobei nur in einem begrenzten Rahmen und unter strengen Bedingungen zusätzliche Zeit beantragt werden kann.

B. Straßenverkehr

Der Straßenverkehr ist, insbesondere in Städten, eine der zentralen Quellen der Luftverschmutzung in Europa. Die EU hat **Emissionsnormen** für Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Krafträder (die sogenannten Euro-Normen) festgelegt und realistischere Tests eingeführt, die realen Fahrbedingungen besser Rechnung tragen.

Durch die derzeitige Emissionsnorm **Euro 6** für **Pkw und leichte Nutzfahrzeuge** wurden für zahlreiche Luftschadstoffe, insbesondere für NO_x und Feinstaub (PM), Emissionsgrenzwerte festgelegt. Seit September 2017 werden die Emissionen auch anhand der Emissionsprüfung im praktischen Fahrbetrieb geprüft, die die tatsächlichen Fahrbedingungen besser widerspiegelt.

Im Jahr 2024 nahm die EU die Euro-7-Verordnung im Einklang mit der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität von 2020 an. Sie wird ab November 2026 für alle Benzin-, Diesel-, Hybrid- und Elektroautos sowie für Lieferwagen, Lastkraftwagen und Busse gelten und verlangt bis November 2027 nach vollständiger Marktkonformität. Mit dieser Verordnung

— werden strengere Grenzwerte für mehrere Schadstoffe festgelegt;

— werden Grenzwerte für Emissionen von Bremsen und Reifen festgelegt, die zur Luftverschmutzung beitragen und Mikroplastik verursachen;

— wird festgelegt, dass Emissionskontrollsysteme mindestens 10 Jahre oder 200 000 km lang den Vorschriften entsprechen müssen, je nachdem, was zuerst eintritt.

Darüber hinaus hat die EU Vorschriften über die **Kraftstoffqualität**, die Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und die Marktüberwachung erlassen, damit Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer die Emissionsgrenzwerte einhalten.

Im Jahr 2007 wurden Vorschriften für die Typgenehmigung von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen erlassen mit Blick auf die Überwachung der Emissionen von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen (wonach in Betrieb befindliche Fahrzeuge weiterhin die Normen erfüllen müssen), die Dauerhaftigkeit emissionsmindernder Einrichtungen, On-Board-Diagnosesysteme (OBD), die Messung des Kraftstoffverbrauchs und den Zugang unabhängiger Marktteilnehmer zu Reparatur- und Wartungsinformationen. Vergleichbare Vorschriften wurden 2009 für schwere Nutzfahrzeuge wie Busse und Lkw erlassen.

Eine Verordnung aus dem Jahr 2018 über die Typgenehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen, mit der die Qualität und Unabhängigkeit der technischen Dienste verbessert werden und überprüft werden soll, ob bereits im Straßenverkehr befindliche Kraftfahrzeuge noch die Auflagen erfüllen, trat am 1. September 2020 in Kraft.

C. Weitere Emissionsquellen im Verkehrssektor

Schifffahrt, Luftverkehr und nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte sind ebenfalls für Luftverschmutzung und Treibhausgasemissionen verantwortlich.

Für **Schiffe** hat die EU strenge Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Bunkerölen für die Seeschifffahrt in europäischen Gewässern festgelegt. Seit Januar 2020 liegt der allgemeine Schwefelgrenzwert entsprechend den mit der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation vereinbarten Vorschriften bei 0,5 %. In bestimmten Gebieten, den sogenannten „Schwefelemissions-Überwachungsgebieten", liegt der Grenzwert bei 0,1 %. Dazu gehören die Ostsee, der Ärmelkanal, die Nordsee, der nordamerikanische Raum, das karibische Seegebiet der Vereinigten Staaten und das Mittelmeer.

Was den **Luftverkehr** angeht, beteiligen sich die EU und ihre Mitgliedstaaten am globalen System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA), mit dem die CO_2-Emissionen des internationalen Luftverkehrs verringert werden sollen. Die EU fördert zudem die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe durch die Verordnung „ReFuelEU Aviation", die seit Januar 2024 in Kraft ist.

Für die **Schifffahrt** trat die Verordnung „FuelEU Maritime" im Oktober 2023 in Kraft. Mit ihr soll die Treibhausgasintensität von Energie, die an Bord von Schiffen verbraucht wird, bis 2050 um 80 % verringert und die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe gefördert werden.

Im Jahr 2016 veröffentlichte die EU eine Verordnung über nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte wie Bagger, Bulldozer und Kettensägen sowie für **land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen** und **Freizeitwasserfahrzeuge** wie Sportboote.

D. Emissionen der Industrie

Viele große Industrieanlagen in der EU wie Kraftwerke, Raffinerien, Zementwerke und Abfallverbrennungsanlagen sind Gegenstand der Richtlinie über Industrieemissionen von 2010. Diese Anlagen benötigen eine Genehmigung, die Auflagen zur Verhinderung oder Verringerung der Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung und zur Begrenzung der Lärmbelastung enthält.

Die Richtlinie über Industrieemissionen basiert auf dem Konzept der „**besten verfügbaren Techniken**". Das bedeutet, dass in den Anlagen die wirksamsten und fortschrittlichsten Methoden angewandt werden müssen, die wirtschaftlich und technisch tragfähig sind, um Verschmutzungen zu verhindern oder zu verringern. Die Richtlinie über Industrieemissionen wurde im Jahr 2015 durch eine Richtlinie über Emissionen aus mittelgroßen Feuerungsanlagen ergänzt.

Im August 2024 nahmen das Parlament und der Rat eine Überarbeitung der Richtlinie über Industrieemissionen an. Mit der neuen Richtlinie werden

— **strengere Emissionsgrenzwerte** für mehrere Schadstoffe festgelegt;

— die Vorschriften auf weitere Bereiche ausgeweitet, darunter **große Intensivtierhaltungsbetriebe**, **Gigafabriken** und einige **Bergbautätigkeiten**;

— für eine kontinuierliche Verbesserung **Umweltleistungsgrenzwerte** eingeführt;

— die Bedingungen für die Genehmigung von Ausnahmen von den Emissionsgrenzwerten verschärft;

— die **Inspektionen**, der Zugang zu Informationen und die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie das Recht, **Ersatz für Schäden** zu verlangen, die durch illegale Verschmutzung verursacht wurden, gestärkt.

Die Mitgliedstaaten müssen diese Richtlinie bis Ende 2026 in nationales Recht umsetzen. Mit den neuen Vorschriften sollten schädliche Emissionen weiter verringert, Innovation und Ressourceneffizienz gefördert und dazu beigetragen werden, die Null-Schadstoff-Ziele der EU zu erreichen.

Für Verstöße werden strengere Sanktionen eingeführt, darunter Geldbußen in Höhe von mindestens 3 % des Jahresumsatzes. Das Europäische Innovationszentrum für industrielle Transformation und Emissionen (INCITE) unterstützt die Entwicklung und den Einsatz neuer emissionsmindernder Technologien.

Die Kommission bewertet bis zum 31. Dezember 2026, ob weiter gegen Emissionen im Zusammenhang mit Viehhaltung, darunter Rinderhaltung, vorgegangen werden muss.

ERFOLGE BEI DER VERRINGERUNG DER LÄRMBELASTUNG

Umgebungslärm geht die EU insbesondere mit der Richtlinie über Umgebungslärm an sowie mit spezifischen Vorschriften für Lärm von Fahrzeugen, Luftfahrzeugen, Eisenbahnen und im Freien betriebenen Geräten und Maschinen.

A. Richtlinie über Umgebungslärm

Die EU verfolgt bei der Lärmbelastung einen zweifachen Ansatz: Er umfasst einen allgemeinen Rahmen für die Bestimmung von Pegeln der Lärmbelastung, bei denen Handlungsbedarf auf Ebene der Mitgliedstaaten und der EU besteht, und eine Reihe von Rechtsvorschriften, die die Hauptursachen der Lärmbelastung durch Lärm von Fahrzeugen, Luftfahrzeugen, Eisenbahnen und im Freien betriebenen Geräten und Maschinen in Angriff nehmen.

Gemäß der Richtlinie über Umgebungslärm (2002/49/EG) sind die Mitgliedstaaten verpflichtet,

— Lärmpegel in Großstädten, entlang von Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken und in der Umgebung von Großflughäfen in Form von „**Lärmkarten**“ zu erfassen;

— die Öffentlichkeit über Lärmpegel zu informieren;

— erforderlichenfalls **Lärmaktionspläne** zur Lärmminderung auszuarbeiten.

Diese Karten und Aktionspläne werden mindestens alle fünf Jahre überprüft. Im März 2023 wurde der aktuelle Bericht über die Umsetzung der Richtlinie über Umgebungslärm veröffentlicht. Darin wurde festgestellt, dass die meisten Mitgliedstaaten Fortschritte erzielt haben, dass jedoch nach wie vor Lücken bestehen, z. B. bei der Durchsetzung und bei der Beteiligung der Öffentlichkeit.

B. Bereichsspezifische Vorschriften

Des Weiteren legt die EU Lärmgrenzwerte für Folgendes fest:

— Kraftfahrzeuge und ihre Reifen,

— Kleinkrafträder und Krafträder,

— Schienenfahrzeuge,

— **Flugbetrieb** an Großflughäfen,

— bestimmte Arten von **im Freien betriebenen Geräten und Maschinen.**

Vorschriften über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen wurden 2014 eingeführt, während 2020 eine Verordnung zur Durchsetzung einer strengeren Kennzeichnung von Reifen erlassen wurde. Für den Geräuschpegel und die Emissionen von Kleinkrafträdern und Krafträdern wurden in einer Delegierten Verordnung der Kommission aus dem Jahr 2023 technische Normen festgelegt.

Für den **Luftverkehr** wird im Rahmen der EU-Regeln für Fluglärm der „**ausgewogene Ansatz**“ der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation für Flughäfen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen ziviler Luftfahrzeuge pro Jahr (Großflughäfen) angewandt. Dies bedeutet, dass Flughäfen vier Maßnahmenbereiche in Betracht ziehen müssen:

leisere Luftfahrzeuge, bessere Flächennutzungsplanung, angepasste Flugverfahren und erforderlichenfalls Betriebsbeschränkungen wie Nachtflugverbote.

Für den Schienenverkehr wurden mit der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems aus dem Jahr 2016 Vorschriften über die maximalen Lärmpegel eingeführt, die neue (konventionelle) Eisenbahnfahrzeuge nicht überschreiten dürfen, und 2019 wurde eine technische Spezifikation für bestehende Güterwagen angenommen.

ROLLE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Das Parlament spielt eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung der EU-Vorschriften zur Luftverschmutzung und Lärmbelastung, indem es häufig strengere Standards und eine bessere Durchsetzung fordert und darauf drängt, die EU-Luftqualitätsvorschriften stärker an die WHO-Leitlinien anzugleichen.

Das Parlament hat dazu beigetragen, dass der Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen rechtzeitig gesenkt wurde und dass in der neuen Luftqualitätsrichtlinie ehrgeizigere Ziele festgelegt werden. Nach dem Diesel-Skandal, bei dem in den Vereinigten Staaten aufgedeckt worden war, dass die Volkswagen-Gruppe bei Tests betrügerische Software eingesetzt hatte, um geringere Messwerte der NO_x-Emissionen auszuweisen, entschied das Parlament, einen nichtständigen Untersuchungsausschuss zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie einzusetzen, und forderte eine stärkere Marktüberwachung sowie einen besseren Verbraucherschutz.

Das Parlament hat überdies wiederholt strengere Lärmgrenzwerte für Fahrzeuge und Luftfahrzeuge sowie transparentere Informationen für die Bürgerinnen und Bürger gefordert, wie z. B. die Einführung von Kennzeichnungen zur Information der Verbraucher über Lärmpegel. Es überwacht weiterhin die Umsetzung der EU-Vorschriften und ruft erforderlichenfalls zu weiteren Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit der Menschen und zum Schutz der Umwelt auf.

Diese Kurzdarstellung wurde von der Fachabteilung Transformation, Innovation und Gesundheit des Europäischen Parlaments ausgearbeitet. Weitere Informationen finden Sie auf der Website des Ausschusses für Umwelt, Klima und Lebensmittelsicherheit.

Victoria VALLEDOR DE VICENTE
04/2026