

Különjelentés

## Városi szennyezés az Európai Unióban

A városokban tisztább lett a levegő, de még mindig túl nagy a zaj



EURÓPAI  
SZÁMVEVŐSZÉK

# Tartalomjegyzék

|   | Bekezdés |
|---|----------|
| <b>Összefoglaló</b>   | I–XI     |
| <b>Bevezetés</b>  | 01–15    |
| <b>A városi szennyezés jelentős egészségügyi probléma</b>   | 01–05    |
| <b>Uniós szabályok</b>  | 06–12    |
| Levegő  | 07–09    |
| Zajszint  | 10–11    |
| Szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv   | 12       |
| <b>Feladat- és felelősségi körök</b>  | 13–14    |
| <b>Uniós költségvetés</b>   | 15       |
| <b>Az ellenőrzés hatóköre és módszere</b>   | 16–21    |
| <b>Észrevételek</b>   | 22–90    |
| <b>Eredmények és hiányosságok az uniós jogszabályok végrehajtásában</b>   | 22–63    |
| Bár sikerült javulást elérni, a kiválasztott városokban következetesen nem tartják be az uniós levegőminőségi előírásokat         | 22–35    |
| A zajszennyezésre vonatkozó beszámolás hiányosságai és késedelmei megnehezítik az előrehaladás értékelését                        | 36–46    |
| A cselekvési terveket nem használják eredményes irányítási eszközként   | 47–55    |
| A Bizottság nem gondoskodott időben és teljes mértékben eredményes módon a jogszabályok végrehajtásáról a kiválasztott városokban | 56–63    |
| <b>A városok nehezen tudják eredményesen kezelni a lég- és zajszennyezést</b>   | 64–90    |
| A végrehajtott intézkedések bizonytalan eredményessége és társadalmi kihívásai  | 65–80    |
| Az intézkedések eredményességét hátráltatja a gyenge koordináció  | 81–87    |
| Az uniós finanszírozású projektek eredményeinek nem megfelelő értékelése  | 88–90    |
| <b>Következtetések és ajánlás</b>   | 91–101   |

## **Mellékletek**

**I. melléklet. A kiválasztott városok és az uniós határértékekhez viszonyított helyzetük**

**II. melléklet. Ellenőrzött projektek**

## **Rövidítések**

## **Glosszárium**

## **A Bizottság válaszai**

## **Időrendi áttekintés**

## **Ellenőrző csoport**

# Összefoglaló

**I** Az Egészségügyi Világszervezet szerint a lég- és a zajszennyezés az emberi egészséget fenyegető legnagyobb környezeti ártalmak közé tartozik Európában. A szennyezett levegő és a környezeti zaj általában rosszabb a városi területeken, ahol az uniós polgárok háromnegyede él.

**II** Az Európai Unió az uniós polgárok védelmében szabályokat vezetett be a levegőminőségre és a környezeti zajszintekre vonatkozóan. Az európai zöld megállapodás és a szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv azzal erősítette meg az uniós fellépés irányvonalát, hogy célkitűzéseket határozott meg a szennyezett levegő és a túlzott zaj emberi egészségre gyakorolt hatásainak további csökkentésére. Azért döntöttünk ezen ellenőrzés elvégzése mellett, mert a Bizottság most jár a 2030-ra kitűzött szennyezőanyag-mentességi célok teljesítésének félidejénél. A levegőre vonatkozó uniós jogi keret felülvizsgálata – amely 2030-ra szigorúbb előírásokat vezetne be – jelenleg is folyik, azonban a környezeti zajról szóló 2002. évi uniós irányelv felülvizsgálatára még soha nem került sor. Ellenőrzésünk célja, hogy segítse a szakpolitikai döntéshozókat a káros szennyezés elleni eredményes intézkedések meghozatalában.

**III** Jelentésünkben megvizsgáltuk, hogy a meglévő jogi keretet megfelelően alkalmazták-e, és a meghozott intézkedések eredményesek voltak-e a levegőminőség javítása és a zajszint csökkentése terén a kiválasztott országokban (Görögország, Spanyolország és Lengyelország) és városokban, vagyis Athénban, Barcelonában és Krakkóban. A Bizottság becslése szerint a tiszta levegővel kapcsolatos célkitűzésekre fordított uniós támogatás összege a 2014–2020-as és a 2021–2027-es programozási időszakban mintegy 46,4 milliárd euró, illetve 185,5 milliárd euró. Megvizsgáltuk a levegő- és a zajszennyezés kezelését célzó intézkedéseket, köztük néhány olyat is, amely uniós pénzügyi támogatásban részesült. Górcső alá vettük továbbá a vonatkozó uniós jogszabályok végrehajtásának érvényesítésére irányuló bizottsági fellépéseket is.

**IV** Megállapítottuk, hogy bár a levegőminőség javul az Unióban – így a kiválasztott városokban is –, a levegőminőségi előírásokat nem mindig vagy csak a közelmúltban teljesítették. A környezeti levegő minőségéről szóló uniós irányelvek jelenlegi felülvizsgálata nyomán – amely szigorítani fogja a meglévő levegőminőségi előírásokat – a kiválasztott városoknak tovább kell majd fokozniuk erőfeszítéseiket.

**V** Nehéz felmérni a zajszennyezés csökkentése terén elért előrelépést. Ez főként annak tudható be, hogy a legtöbb uniós tagállam hiányosan és késedelmesen értékelte és jelentette a zajszennyezés mértékét. A zajtérképkészítés hiányosságai miatt a hatóságok nem rendelkeznek a lakosság káros zajszintnek való kitettségére vonatkozó alapvető adatokkal.

**VI** A levegőminőségre vonatkozó uniós szabályokkal ellentétben a zajkibocsátás tekintetében nincsenek uniós határértékek vagy csökkentési célok. Megállapítottuk, hogy a kiválasztott városokban nem élveznek prioritást a zajártalom elleni intézkedések, és azokat a legjobb esetben is csak részben hajtják végre. Megítélésünk szerint a zajcsökkentéssel kapcsolatos uniós célértékek hiánya visszatartja a tagállamokat attól, hogy prioritásként kezeljék a zajszennyezés eredményes csökkentését célzó intézkedéseket. Észrevételezzük továbbá, hogy a zajterheléssel kapcsolatos adatszolgáltatás küszöbértékei a potenciálisan káros zajszinteknek kitett uniós lakosságnak csak egy részére vonatkoznak.

**VII** A vonatkozó uniós jogszabályok be nem tartása – például a levegőminőségi határértékek túllépése vagy a zajjal kapcsolatos problémák kezelésére szolgáló stratégiai eszközök hiánya – esetén a Bizottság nyomon követheti az ügyet, és kötelezettségszegési eljárást indíthat az érintett tagállammal szemben. Megállapítottuk, hogy a Bizottság kötelezettségszegési eljárásai gyakran meglehetősen hosszadalmasak és egyes esetekben részben eredménytelenek voltak a jogszabályi kötelezettségek elmulasztása mögött meghúzódó probléma megoldásában.

**VIII** A városi területek lég- és zajszennyezésének eredményes kezelése érdekében a régióknak és városoknak cselekvési terveket kell kidolgozniuk és végrehajtaniuk. Megállapítottuk, hogy néhány alkalommal a kiválasztott városok késedelmesen vagy egyáltalán nem dolgozták ki cselekvési terveiket, ami megakadályozta, hogy időben és eredményesen reagáljanak az ilyen szennyezésre.

**IX** Megállapítottuk továbbá, hogy a levegő- és a zajszennyezés elleni küzdelem érdekében helyi szinten hozott ellenőrzött intézkedések eredményességét gyakran csökkentette a nemzeti és regionális hatóságok nem megfelelő tervezése és koordinációja. Ennek eredményeként a tervezett intézkedéseket néha kisebb léptékűekre cserélték vagy elhalasztották.

**X** A levegőminőség javításához és a zajszennyezés csökkentéséhez potenciálisan hozzájáruló uniós finanszírozási komponenssel rendelkező kiválasztott projektek elemzésekor megállapítottuk, hogy gyakran lehetetlen értékelni azok – és így a kapcsolódó uniós finanszírozás – eredményességét. Ennek oka az volt, hogy nem voltak olyan célzott projektmutatók, amelyek lehetővé tették volna annak értékelését, hogy a projekt hogyan járul hozzá a jobb levegőminőséghez és az alacsonyabb zajszinthez.

**XI** Megállapításaink alapján javasoljuk, hogy a Bizottság értékelje a következők megvalósíthatóságát:

- o uniós zajcsökkentési célok és zajhatárértékek bevezetése a környezeti zajról szóló irányelvbe;
- o a zajnak való kitettséggel kapcsolatos adatszolgáltatási küszöbértékek lehető legszorosabb összehangolása az Egészségügyi Világszervezet által ajánlottakkal.

# Bevezetés

## A városi szennyezés jelentős egészségügyi probléma

**01** Az uniós polgárok háromnegyede városi területeken él<sup>1</sup>: az urbanizációs folyamat tehát nem áll meg, ami gyakran káros hatással van a környezet minőségére. Az uniós polgárok számos forrásból származó – például levegő-, zaj-, fény- és szennyvíz- – szennyezésnek vannak kitéve. A lég- és zajszennyezés Unió-szerte az egyik legsürgetőbb környezeti kihívás<sup>2</sup>.

**02** A levegőszennyezés a szennyező vagy fertőző anyagok olyan koncentrációja a levegőben, amely negatív hatással van az emberi egészségre, vagy más káros környezeti hatást okoz (lásd: [1. háttérmagyarázat](#) és [2. ábra](#)). Különböző tevékenységek olyan anyagok kibocsátásával járnak, amelyek szennyezik a levegőt (lásd: [1. ábra](#)).

---

<sup>1</sup> *Urban-rural Europe*, Eurostat, hozzáférés: 2024. március.

<sup>2</sup> *Lég- és zajszennyezés*, EP, 2024; *Air pollution and health*, EEA, 2022.

## 1. háttérmagyarázat

### Az egészségre káros főbb levegőszennyező anyagok 2022-ben

A finomrészecskék (**PM**) a méretüktől függően jellemzően a PM<sub>10</sub> vagy PM<sub>2.5</sub> kategóriába tartoznak. A PM<sub>10</sub> és a PM<sub>2.5</sub> nagy része szilárd tüzelőanyagok háztartási fűtés céljára történő elégetését követően kerül kibocsátásra (a háztartási fűtés felelős a PM<sub>10</sub> 43%-áért és a PM<sub>2.5</sub> 62%-áért). Európa azon részein, ahol a háztartások még mindig gyakran szilárd tüzelőanyaggal fűtenek, annál magasabb a légszennyező anyagok (különösen a finomrészecskék) kibocsátása, minél keményebb a tél. Egyes finomrészecskék természetes forrásokból, például tengeri sóból, szaharai porból és vulkánokból származnak, míg más típusok (az úgynevezett másodlagos finomrészecskék) a légkörben végbemenő kémiai reakciók során keletkeznek.

A **nitrogén-dioxid (NO<sub>2</sub>)** vörösesbarna színű, szennyező gáz, a nitrogén-oxidok (**NO<sub>x</sub>**) egyike. A nitrogén-oxidok fő forrása a közúti közlekedés, amely az ilyen kibocsátások 49%-áért felelős.

A **kén-dioxid (SO<sub>2</sub>)** színtelen, szúrós szagú, szennyező gáz. A kén-dioxid-kibocsátás fő forrása (44%) az energiaellátási ágazat.

A **talajközeli ózon (O<sub>3</sub>)** színtelen gáz, amely a talaj közelében szennyező anyagok, például nitrogén-oxidok napfényben lejátszódó kémiai reakciói során keletkezik. Az ózon az északi félteke más részeiből és a légkör felső rétegeiből is elkerül Európába.

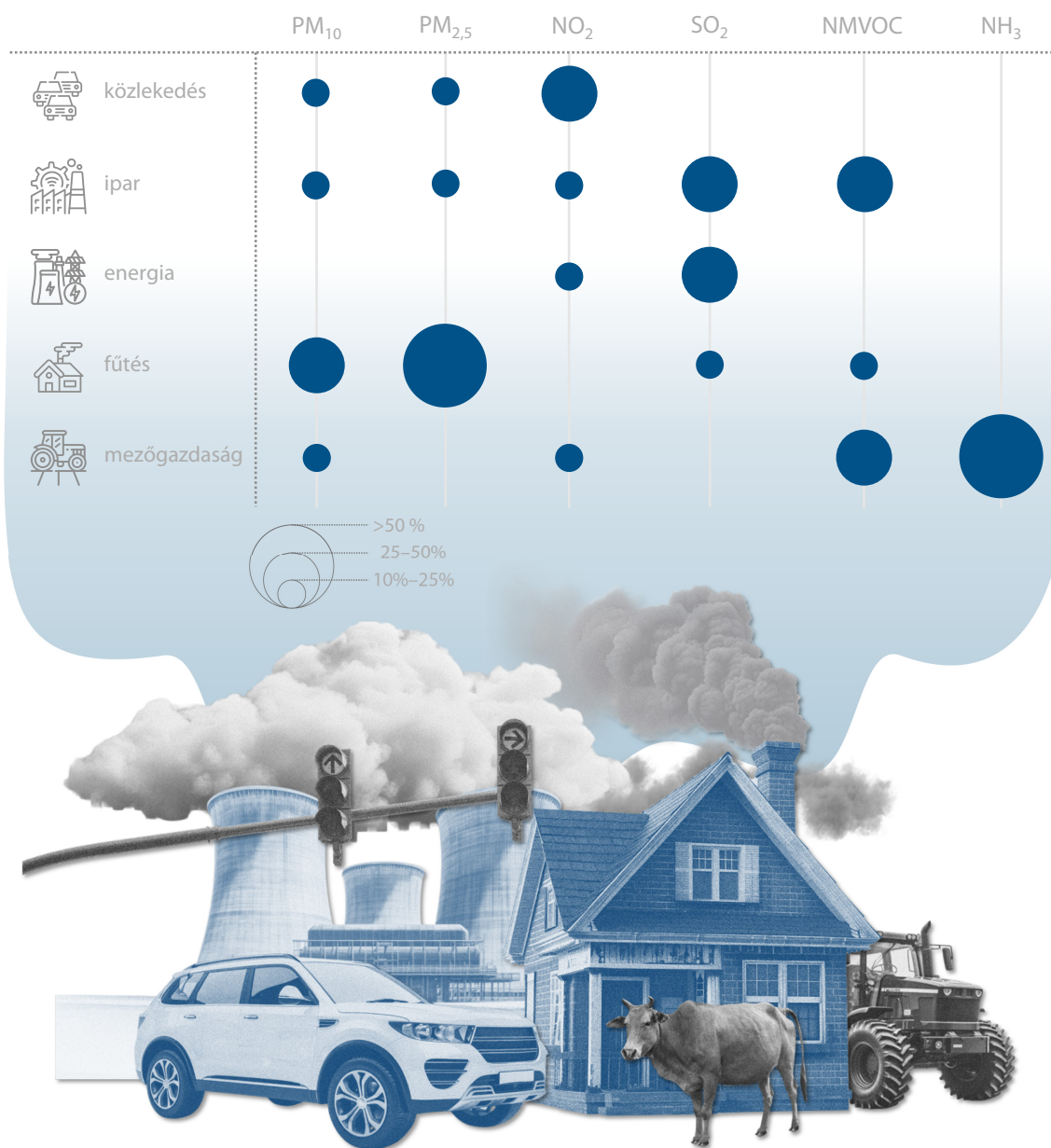
A **nem metán illékony szerves vegyületek (NMVOC)** különböző kémiai összetételű szerves vegyületek keverékéből állnak. A fő források a feldolgozóipar és a nyersanyag-kitermelő iparágak, amelyek az ilyen szennyező anyagok 46%-át bocsátják ki.

Az **ammónia (NH<sub>3</sub>)** színtelen gáz: főként a mezőgazdasági ágazatból származik, amely az ilyen kibocsátások 93%-áért felelős. Az ammónia jelentősen hozzájárul a PM<sub>2.5</sub> légköri képződéséhez.

*Forrás:* Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA).



**1. ábra. Az egyes szennyező anyagok részaránya az adott forrásból származó kibocsátásokban, 2022**



Forrás: Európai Számvevőszék, az EEA adatai alapján.

**03** Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) úgy ítéli meg, hogy a légszennyezés az egészséget érintő egyik legnagyobb környezeti kockázat<sup>3</sup>. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) becslése szerint 2021-ben 253 000 ember halt meg idő előtt az Unióban a finomrészecskék (PM<sub>2.5</sub>), 52 000 a nitrogén-dioxid (NO<sub>2</sub>) és 22 000 az ózon (O<sub>3</sub>) által szennyezett levegő miatt<sup>4</sup>. Az erős légszennyezésnek való kitettség hozzájárul más egészségügyi problémákhoz, például az asztmához, az agyvérzéshez, az ischaemiás szívbetegséghez és a tüdőrákhoz is (lásd: [2. ábra](#))<sup>5</sup>.

## 2. ábra. A lég- és zajszennyezés okozta főbb egészségügyi problémák

### Levegő

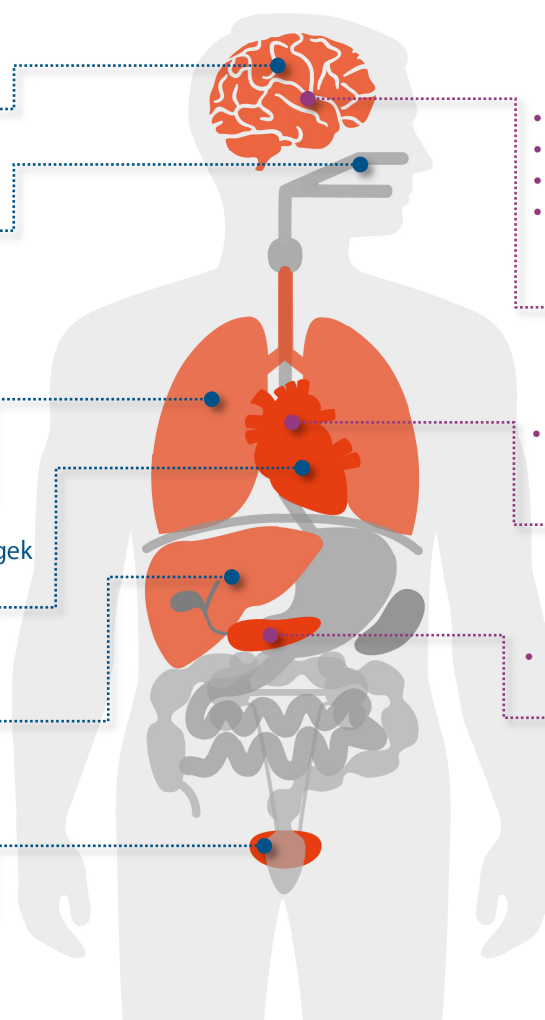
- Fejfájás és szorongás
- A központi idegrendszerre gyakorolt hatás
- Szem-, orr- és torokirritáció
- Légzési zavarok
- Irritáció, gyulladás és fertőzések
- Asztma és csökkent tüdőfunkció
- Tüdőrák
- Krónikus obstruktív légúti betegség
- Szív- és érrendszeri betegségek
- Ischaemiás szívbetegség
- A májra, lépére és vére gyakorolt hatás
- A termékenységre gyakorolt hatás

### Zajszint

- Alvászavarok
- Hangulatzavar
- Kognitív zavar
- Mentális egészségi problémák

- Szív- és érrendszeri betegségek

- 2-es típusú cukorbetegség



Forrás: Európai Számvevőszék, a WHO adatai alapján.

<sup>3</sup> *Ambient (outdoor) air pollution*, WHO, hozzáférés: 2024. március.

<sup>4</sup> *Harm to human health from air pollution in Europe: burden of disease 2023*, EEA.

<sup>5</sup> *Health impact of air pollution*, WHO, hozzáférés: 2024. március.

**04** Környezeti zaj: emberi tevékenység révén keltett nemkívánatos vagy káros kültéri hang. A káros környezeti zaj, vagyis a zajszennyezés fő forrása a közúti közlekedés, amelyet a vasút és a légi járművek követnek. A WHO úgy ítéli meg, hogy a levegőszennyezést követően a környezeti zaj a második legnagyobb mértékben járul hozzá a betegségteherhez az Unióban<sup>6</sup>. A környezeti zajnak való hosszú távú kitettség Európában évente 48 000 új szívbetegséghez és 12 000 korai elhalálozáshoz vezet<sup>7</sup>.

**05** Az EEA becslése szerint az Unióban az emberek legalább egyötöde van kitéve káros zajszinteknek<sup>8</sup>. A túlzott zajnak való hosszú távú kitettség olyan káros egészségügyi hatásokkal járhat, mint az alvászavar, szív- és érrendszeri betegségek, hangulatzavar, kognitív zavar és mentális egészségi problémák (lásd: [2. ábra](#)). A **közúti zajt** az Unió valamennyi városában a zajszennyezés fő forrásaként azonosították (lásd: [3. ábra](#)).

### 3. ábra. Az uniós jogszabályokkal összhangban bejelentett fő zajszennyezési források



Forrás: Európai Számvevőszék.

<sup>6</sup> *Burden of disease from environmental noise*, 2011, WHO és JRC.

<sup>7</sup> 33 EEA-partnerországra vonatkozó adat (Törökország kivételével), *Health risks caused by environmental noise in Europe*, EEA.

<sup>8</sup> *Noise pollution and health*, EEA, hozzáférés: 2024. március.

## Uniós szabályok

**06** A levegőminőséggel és zajjal kapcsolatos uniós fellépés jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 191. és 192. cikke. Ezek a cikkek felhatalmazzák az Uniót arra, hogy fellépjen a környezet minőségének megőrzése, védelme és javítása, valamint az emberi egészség védelme érdekében.

### Levegő

**07** A környezeti levegő minőségéről szóló két irányelv (AAQD-irányelvek)<sup>9</sup> a tiszta levegőre vonatkozó uniós politika sarokkövei, amelyek jogi normákat határoznak meg a légszennyezés emberi egészségre és környezetre gyakorolt káros hatásainak megelőzése vagy csökkentése érdekében. Emellett határértékeket és célértékeket írnak elő a levegőben található legkárosabb szennyező anyagok koncentrációjának szintjére vonatkozóan. A tagállamoknak figyelemmel kell kísérniük a levegőminőséget, és az uniós határértékek és célértékek túllépése esetén levegőminőségi terveket kell kidolgozniuk.

**08** A nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásokról szóló irányelv (NECD-irányelv) a légszennyező anyagok kibocsátását szabályozza az Unióban. Országos szinten ír elő kibocsátáscsökkentési kötelezettségeket öt országhatáron áterjedő légszennyező anyag, nevezetesen a kén-dioxid (SO<sub>2</sub>), a nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>), a nem metán illékony szerves vegyületek (NMVOC), az ammónia (NH<sub>3</sub>) és a finomrézecskek (PM<sub>2.5</sub>) tekintetében. Ezek a szennyező anyagok – amelyek részben átfedésben vannak az AAQD-irányelvek által szabályozott szennyező anyagokkal – hozzájárulnak a rossz levegőminőséghez, ami hatással van az emberek és az ökoszisztémák egészségére.

**09** Az Unió kibocsátási normákat határozott meg a legfontosabb szennyezési forrásokra, például az energia-, a közlekedési és az ipari ágazatra vonatkozóan is. Irányelveinek és rendeleteinek középpontjában olyan konkrét szennyezési források állnak, mint a lakossági tüzelőberendezések, az ipari kibocsátások (beleértve az intenzív állattartást), a kipufogógáz-kibocsátás (amelyre kiterjed a műszaki vizsga) és a terepjáró járművek kibocsátása, valamint az üzemanyag-minőségi előírások<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> A 2004/107/EK irányelv és a 2008/50/EK irányelv.

<sup>10</sup> *Air pollution from key sectors*, Európai Bizottság.

## Zajszint

**10** Az emberi egészségnek a környezeti zaj hatásaitól való védelmét célzó uniós szabályokat a környezeti zajról szóló 2002. évi irányelv (**END-irányelv**) tartalmazza. Az irányelv előírja a tagállamok számára, hogy készítsenek stratégiai zajtérképeket a lakosság környezeti zajnak való kitettségének értékelésére. A környezeti zajra és annak hatásaira vonatkozó információkat a nyilvánosság számára hozzáférhetővé kell tenni. A tagállamoknak cselekvési terveket is ki kell dolgozniuk a zajszennyezés csökkentésére.

**11** Ezenkívül az **uniós jogszabályok** a zajszennyezés fő forrásaival is foglalkoznak azáltal, hogy különböző követelményeket írnak elő, többek között a közúti közlekedés, a légi járművek és a vasút okozta zajkibocsátásra, valamint a kültéri berendezések által okozott zajra vonatkozó korlátozásokat.

## Szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv

**12** A közelmúltban, 2021-ben az európai zöld megállapodás részeként a Bizottság konkrét célokat határozott meg a levegőszennyezés és a káros zaj 2030-ig történő csökkentésére vonatkozóan<sup>11</sup>. A cél a légszennyezés egészségre gyakorolt hatásának (korai halálesetek) 2005-höz képest több mint 55%-os, az uniós ökoszisztémák biológiai sokféleségére gyakorolt fenyegetésének 25%-os, valamint a közlekedés által okozott zaj miatt állandó zavaró hatásoknak kitett személyek számának 30%-os csökkentése. Ezek az uniós célok azonban nem kötelező erejűek a tagállamokra nézve.

## Feladat- és felelősségi körök

**13** Elsősorban a Bizottság Környezetvédelmi Főigazgatósága (DG ENV) felel a levegőről és a zajról szóló irányelvek végrehajtásának felügyeletéért és azok betartásáért, míg az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) információkat szolgáltat és kezeli a levegőminőséggel és a zajjal kapcsolatos adatokat. Az EEA feladatkörébe tartozik továbbá, hogy támogatást nyújt a Bizottságnak az irányelvek végrehajtásához, valamint a tagállamoknak a beszámolási kötelezettségeik teljesítéséhez. A forrásokra vonatkozó jogszabályokért általában az ágazati főigazgatóságok felelősek.

---

<sup>11</sup> Szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv, COM(2021) 400.

**14** A nemzeti hatóságok – a Bizottság támogatásával – felelősek az irányelvek rendelkezéseinek a nemzeti jogba való átültetéséért és végrehajtásáért.

A szubszidiaritás elvével összhangban a tagállamok döntenek a nemzeti, regionális és helyi körülményeikhez igazodó intézkedésekről. Ők felelősek továbbá a lég- és zajszennyezés nyomon követéséért, értékeléséért és az arról való beszámolásért, valamint a levegőminőség javítására és a környezeti zaj csökkentésére irányuló tervek kidolgozásáért. Számos feladatot a regionális és helyi hatóságokra ruháznak át, beleértve a városok képviselőit is, mivel ők tudják a legjobban azonosítani és kezelni a lakosok igényeit.

## Uniós költségvetés

**15** A tiszta levegőre vonatkozó szakpolitikát támogató intézkedések különböző uniós forrásokból finanszírozhatók, például a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközből (RRF), az európai strukturális és beruházási alapokból (esb-alapok), a Horizont 2020/Horizont Európa programokból és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (CEF). A Bizottság létrehozta a [tiszta levegő nyomon követésére](#) szolgáló módszertant, amelyet a tiszta levegővel kapcsolatos célkitűzésekre irányuló uniós támogatás összegének becslésére használnak: ez jelenlegi állás szerint a 2014–2020-as és a 2021–2027-es programozási időszakban mintegy 46,4 milliárd, illetve 185,5 milliárd euró. A Bizottság azonban nem rendelkezik becslésekkel a zajcsökkentési célkitűzésekhez hozzájáruló uniós források összegéről.

## Az ellenőrzés hatóköre és módszere

**16** Ellenőrzésünk a városi területek lég- és zajszennyezésével foglalkozó uniós szakpolitikákra terjedt ki. Áttekintést nyújt a Bizottság, a tagállamok és a kiválasztott városok által a szennyezett levegő és a túlzott zajszint megelőzése és csökkentése érdekében végrehajtott intézkedésekről. Ez a levegőszennyezésről szóló második jelentésünk; az elsőt 2018-ban tettük közzé<sup>12</sup>.

**17** Azért döntöttünk ezen ellenőrzés elvégzése mellett, mert mind a levegő-, mind a zajszennyezés jelentős káros hatást gyakorol az emberi egészségre és a környezetre. A Bizottság most jár a szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv végrehajtásának félidejénél: ez a terv konkrét célokat tűz ki a levegő- és a zajszennyezés 2030-ig történő csökkentésére vonatkozóan. A környezeti levegő minőségéről szóló mindkét irányelvet felülvizsgálták és 2024 októberében egyesítették: ennek során többek között szigorúbb levegőminőségi előírásokat vezettek be, amelyeket a tagállamoknak 2030-ig kell teljesíteniük. Ezzel szemben a környezeti zajról szóló irányelv felülvizsgálatára – mellékleteinek kivételével – soha nem került sor. Következtetéseink és ajánlásunk hozzájárulhatnak a levegőminőségre vonatkozó felülvizsgált uniós jogszabályok jobb végrehajtásához és a zajnak való kitettségére vonatkozó jelenlegi szabályok értékeléséhez.

**18** Megvizsgáltuk, hogy a Bizottság és a tagállamok intézkedései eredményesen védik-e a polgárokat és a környezetet a lég- és zajszennyezéssel szemben. E fő ellenőrzési kérdés megválaszolásához a következőket vizsgáltuk meg:

- o a Bizottság és a tagállamok megfelelően alkalmazták-e az uniós jogszabályokat;
- o a kiválasztott intézkedések – köztük az Unió által finanszírozott intézkedések – eredményesen hozzájárultak-e a lég- és zajszennyezés csökkentéséhez.


**19** Ellenőrzésünk középpontjában a polgároknak a legkárosabb légszennyező anyagokkal és a túlzott zajjal szembeni védelmét célzó uniós jogszabályok álltak, nevezetesen a környezeti levegő minőségéről szóló 2008. évi (AAQD) irányelv, a nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásokról szóló (NECD) irányelv és a környezeti zajról szóló (END) irányelv. Elemeztük a Bizottság által az uniós jogszabályok végrehajtásának érvényesítése érdekében 2024 júliusáig hozott intézkedéseket. Nem vizsgáltuk meg a levegő- és zajkibocsátást a kibocsátás forrásánál szabályozó uniós ágazati jogszabályok végrehajtását.

---

<sup>12</sup> A 23/2018. sz. különjelentés.

**20** Az uniós jogszabályokban meghatározott célkitűzések elérését célzó nemzeti és helyi intézkedések eredményességének értékeléséhez három tagállamot és várost választottunk ki: Athént (Görögország), Barcelonát (Spanyolország) és Krakkót (Lengyelország). Ellenőrzésünk céljából olyan városi területeket választottunk ki, amelyeket a lég- és zajszennyezés tekintetében egyetlen hatóság kezel. E válogatásnak köszönhetően olyan városi területeket vizsgálhattunk meg, amelyek különböző légszennyezési forrásoktól, valamint magas zajszinttől szenvednek (lásd: [4. ábra](#)). Elemeztük a lég- és zajszennyezés kezelése érdekében hozott intézkedéseket, beleértve a 2014–2020-as és a 2021–2027-es programozási időszakban uniós finanszírozású projektek által támogatott intézkedéseket is (összesen 13 projekt, 4 Barcelonában, 4 Krakkóban és 5 Athénban). Az ellenőrzés során sem a Bizottság tiszta levegőre vonatkozó nyomonkövetési módszertanát, sem az ebből eredő becült összegeket nem vizsgáltuk meg.

#### 4. ábra. A városok kiválasztásának kritériumai

|  | Levegő  |  |  | Zajszint   |   |   |  |
|--|---|--|--|--|---|---|--|
|  |  NO <sub>2</sub> |  PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub> |  O <sub>3</sub> |  utak |  vasutak |  repülőterek |  ipar |
|  <b>Krakkó</b> | ✓   | ✓  | ✓  | ✓  | ✓   |   | ✓  |
| <b>Barcelona</b>   | ✓   |  | ✓  | ✓  | ✓   | ✓   | ✓  |
| <b>Athén</b>   | ✓   | ✓  | ✓  | ✓  |   |   |  |

Forrás: Európai Számvevőszék.



**21** Az **5. ábra** bemutatja, hogyan gyűjtöttünk bizonyítékokat.

## 5. ábra. Ellenőrzési bizonyítékok



\* Ecologistas en Acción, Eixample Respira, Plataforma per la Qualitat de l'Aire, Krakowski Alarm Smogowy és Elliniki Etairia (Környezetvédelmi és Kulturális Örökségi Társaság).

*Forrás:* Európai Számvevőszék.

# Észrevételek

## Eredmények és hiányosságok az uniós jogszabályok végrehajtásában

**Bár sikerült javulást elérni, a kiválasztott városokban következetesen nem tartják be az uniós levegőminőségi előírásokat**

**22** Az AAQD-irányelv előírja a tagállamok számára, hogy kövessék nyomon és értékeljék a városi területek levegőminőségét. A nemzeti hatóságoknak a levegőminőségi adatokat évente jelenteniük is kell a Bizottságnak<sup>13</sup>. Az NECD-irányelv pedig arra kötelezi a tagállamokat, hogy csökkentsék nemzeti szinten a fő légszennyező anyagok kibocsátását<sup>14</sup>. Megvizsgáltuk, hogy a tagállamok megfelelnek-e a beszámolási kötelezettségeknek. A három kiválasztott városban elemeztük továbbá a levegőminőségre vonatkozó adatokat, hogy felmérjük a légszennyezés terén az elmúlt években tapasztalt tendenciákat, valamint a nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalások teljesítése terén elért eredményeket.

### A környezeti levegő minőségéről szóló irányelv

**23** A környezeti levegő minőségéről szóló irányelvvel összhangban a tagállamoknak levegőminőségi zónákat kell kijelölniük, és értékelniük kell az azokon belüli levegő minőségét<sup>15</sup>. Az Unióban a levegőminőséget az AAQD-irányelvben szennyező anyagokként meghatározott levegőminőségi előírások alapján ellenőrzik és értékelik. Ezek az előírások lehetővé teszik a különböző légszennyező anyagok koncentrációjának értékelését, különösen azokon a helyeken, ahol a legtöbb polgár él.

---

<sup>13</sup> Az AAQD-irányelv 1. cikkének (1) bekezdése, 4. cikke és 27. cikkének (2) bekezdése.

<sup>14</sup> Az NECD-irányelv 1. cikkének (1) bekezdése.

<sup>15</sup> Az AAQD-irányelv 4. cikke.

**24** Az AAQD-irányelv standard értékeiről a Bizottság javaslata alapján az Európai Parlament és a Tanács határoz, és azok jogilag kötelező erejűek a tagállamokra nézve. Figyelembe veszik a WHO bizonyítékokon alapuló levegőminőségi iránymutatásait<sup>16</sup>, amelyek megállapítják a kapcsolatot a légszennyezés és annak az egészségre gyakorolt hatása között. A WHO iránymutatásai értelmében az előírások meghatározásakor a tudományos bizonyítékokon és a közegészségügyi megfontolásokon kívül más elemeket is figyelembe lehet venni (lásd: [2. háttérmagyarázat](#)).

## 2. háttérmagyarázat

### A WHO által meghatározott levegőminőségi előírások és célok

„A levegőminőségi előírások kizárólag tudományos bizonyítékokon és közegészségügyi megfontolásokon alapulhatnak. Ugyanakkor más jellemzőket is meg lehet vizsgálni, mint például a jogi szempontokat, a költség-haszon arányt vagy a költséghatékonyságot. A gyakorlatban a jogi kereten belül általában több lehetőség van a gazdasági kérdések, valamint a technológiai megvalósíthatósággal, az infrastrukturális intézkedésekkel és a társadalompolitikai megfontolásokkal kapcsolatos kérdések kezelésére. Ezeket figyelembe lehet venni az előírásokat meghatározó folyamat vagy a kibocsátások csökkentésére irányuló megfelelő intézkedések kidolgozása során.”

„Jóllehet az iránymutatások végrehajtására irányuló intézkedések végső célja a levegőminőségi iránymutatásokban előírt szintek elérése, ez számos, magas légszennyezési szinttel küzdő ország és régió számára nehéz feladat lehet. Ezért a levegőminőség javítása terén elért fokozatos előrelépést – amelyet időközi célok elérése jelez – a lakosság egészségi állapotának javítása szempontjából kritikus mutatónak kell tekinteni.”

*Forrás: Global air quality guidelines, WHO, 2021.*


**25** A 2008-as uniós levegőminőségi előírások kevésbé szigorúak, mint amelyeket a WHO 2005-ben ajánlott. 2018. évi különjelentésünkben azt javasoltuk, hogy a Bizottság a WHO legutóbbi iránymutatásával összhangban frissítse az uniós határértékeket és célértékeket<sup>17</sup>. Az AAQD-irányelv 2024. évi [felülvizsgálata](#) olyan, 2030-ig teljesítendő felülvizsgált levegőminőségi előírásokat határoz meg, amelyek közelebb állnak a WHO ajánlásaihoz (lásd: [6. ábra](#)), illetve opcióként tartalmazza ez utóbbiak 2050-ig történő elérését is<sup>18</sup>.




<sup>16</sup> *Global air quality guidelines*, WHO, 2021.























<sup>17</sup> A 23/2018. sz. különjelentés 2. ajánlásának a) pontja.

<sup>18</sup> P9\_TA(2024)0319, EP.

## 6. ábra. Levegőminőségi előírások

2030-ig elérendő cél 

 új határérték  ambíció növelése  a határérték változatlan marad

|                   | Jelenlegi uniós határértékek   | Új uniós határértékek  | A WHO 2021. évi levegőminőségi iránymutatásai | Átlagszámítási időszak                                      |  |
|-------------------|--|--|---|---|--|
| NO <sub>2</sub>   | 200<br>Max. 18x       | 200<br>Max. 3x        | N/A   | 1 óra (µg/m <sup>3</sup> )<br>Megengedett túllépések évente |  |
|                   | N/A  | 50<br>Max. 18x        | 25<br>Max. 4x*                                | 1 nap (µg/m <sup>3</sup> )<br>Megengedett túllépések évente |  |
|                   | 40                    | 20                    | 10  | Egy naptári évben (µg/m <sup>3</sup> )                      |  |
| PM <sub>10</sub>  | 50<br>Max. 35x        | 45<br>Max. 18x        | 45<br>Max. 4x*                                | 1 nap (µg/m <sup>3</sup> )<br>Megengedett túllépések évente |  |
|                   | 40                    | 20                    | 15  | Egy naptári évben (µg/m <sup>3</sup> )                      |  |
| PM <sub>2,5</sub> | N/A  | 25<br>Max. 18x        | 15<br>Max. 4x*                                | 1 nap (µg/m <sup>3</sup> )<br>Megengedett túllépések évente |  |
|                   | 25                   | 10                   | 5   | Egy naptári évben (µg/m <sup>3</sup> )                      |  |
| SO <sub>2</sub>   | 350<br>Max. 24x     | 350<br>Max. 3x      | N/A   | 1 óra (µg/m <sup>3</sup> )<br>Megengedett túllépések évente |  |
|                   | 125<br>Max. 3x      | 50<br>Max. 18x      | 40<br>Max. 4x*                                | 1 nap (µg/m <sup>3</sup> )<br>Megengedett túllépések évente |  |
|                   | N/A  | 20                  | N/A   | Egy naptári évben (µg/m <sup>3</sup> )                      |  |
| O <sub>3</sub>    | 120<br>Max. 25 nap  | 120<br>Max. 18 nap  | N/A   | célérték  | Maximális napi nyolcórás középérték (µg/m <sup>3</sup> )<br>Megengedett túllépések évente 3 évre átlagolva   |
|                   | 120**               | 100***              | 100<br>Max. 4x*                               | hosszú távú célkitűzés                                      | Maximális napi nyolcórás középérték (µg/m <sup>3</sup> ) egy naptári éven belül  |
|                   | N/A  | N/A                 | 60  | csúc szezon   | A maximális napi nyolcórás átlagos koncentráció (µg/m <sup>3</sup> ) átlaga hat egymást követő hónapban a legmagasabb hat hónapos mozgóátlag-koncentrációval |

\* Egy éven belül 3–4 nap a napi mérések 99. percentilisének felel meg egy év alatt.

\*\* Hosszú távú célkitűzés rögzített határidő nélkül.

\*\*\* 2050-ig kell elérni.

*Forrás:* Európai Számvevőszék, a WHO és a Bizottság adatai alapján.

**26** Megállapítottuk, hogy általában valamennyi tagállam rendszeresen beszámol a (mérőállomások hálózatán keresztül gyűjtött) levegőminőségi adatokról<sup>19</sup> az EEA-nak. A szolgáltatott adatok teljességének köszönhetően értékelni lehet az Unióban a levegő minőségének tendenciáját.

**27** A rendelkezésre álló adatok azt mutatják, hogy az Unióban a levegőminőség összességében valóban javult. Az EEA és az uniós előírásoknak való megfelelésről beszámoló tagállamok szerint 2013-ban 6 tagállam sértette meg az éves uniós PM<sub>10</sub>-határértéket, és 19 tagállam lépte túl az éves NO<sub>2</sub>-határértéket. A 2018. évi különjelentésünkben hasonló számú jogsértésről számoltunk be<sup>20</sup>. 2022-ben azonban csak 4 tagállam sértette meg az éves uniós PM<sub>10</sub>-határértéket, és 10 tagállam lépte túl az éves NO<sub>2</sub>-határértékeket<sup>21</sup>.

**28** A Bizottság előrehaladást ért el a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés (lásd: **12.** bekezdés) teljesítése felé, amely előírja, hogy 2030-ig 2005-höz képest több mint 55%-kal kell csökkentenie a légszennyezés egészségre gyakorolt hatását a korai elhalálozások száma tekintetében. 2005-ben 431 114 **korai haláloset** történt az Unióban a PM<sub>2.5</sub>-nek való kitettség miatt. 2021-re ez a szám 253 305-re esett vissza, ami 2005-höz képest 41%-os csökkenést jelent.

**29** A légszennyezés koncentrációja a kiválasztott három városban is csökkent az évek során, de csak a közelmúltban tudták megközelíteni a jelenlegi uniós határértékek némelyikét, és a 2030-ra vonatkozó szigorúbb uniós előírások teljesítéséhez még inkább fokozniuk kell erőfeszítéseiket (lásd: **7. ábra** és **I. melléklet**). A közlekedési ágazat által okozott NO<sub>2</sub>-szennyezés mindhárom város számára egyaránt gondot jelent. Athén még mindig a túl magas ózonszinttel, Krakkó pedig a finomrészecskékkel küzd.

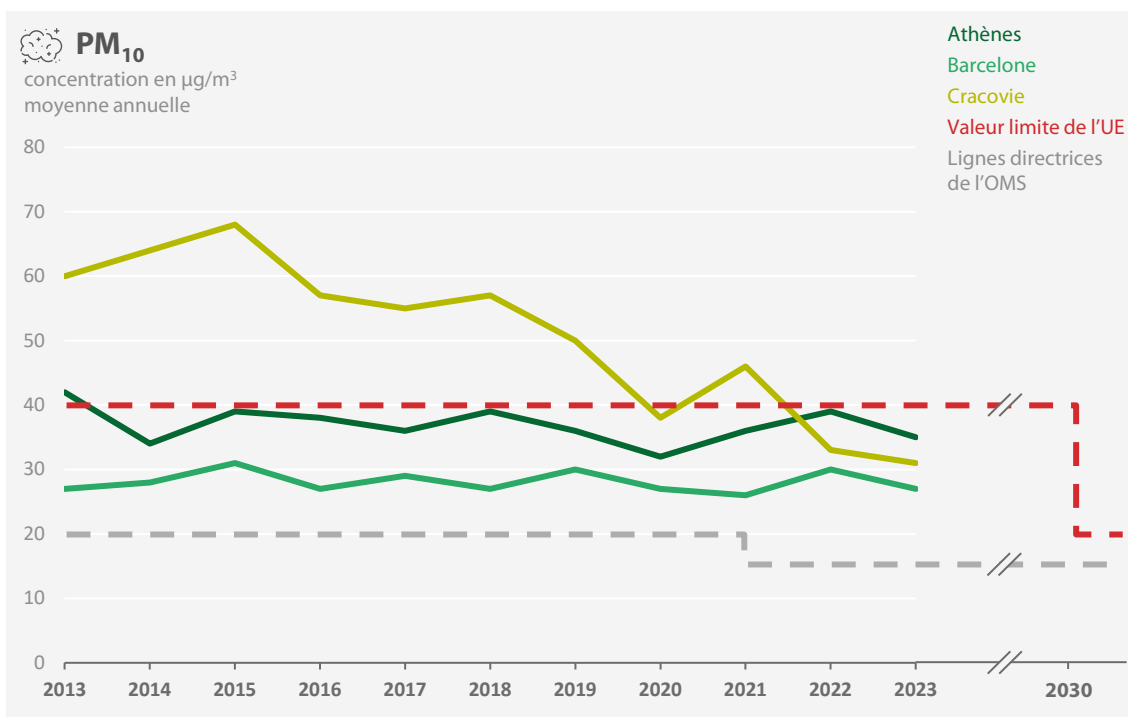
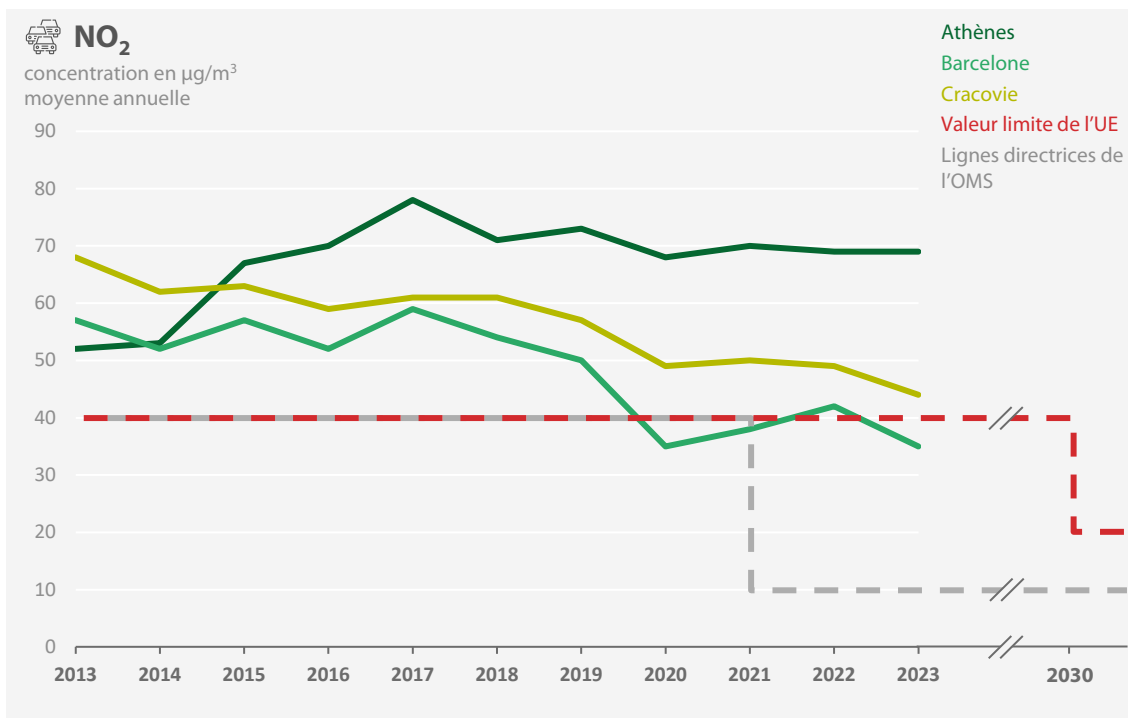
---

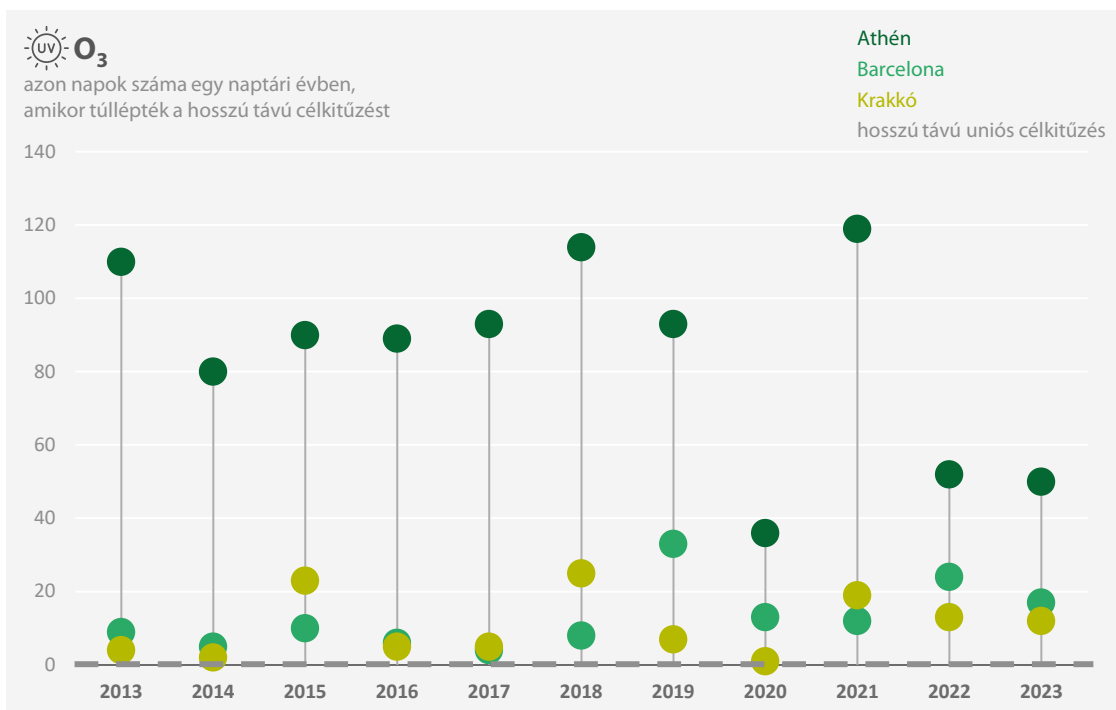
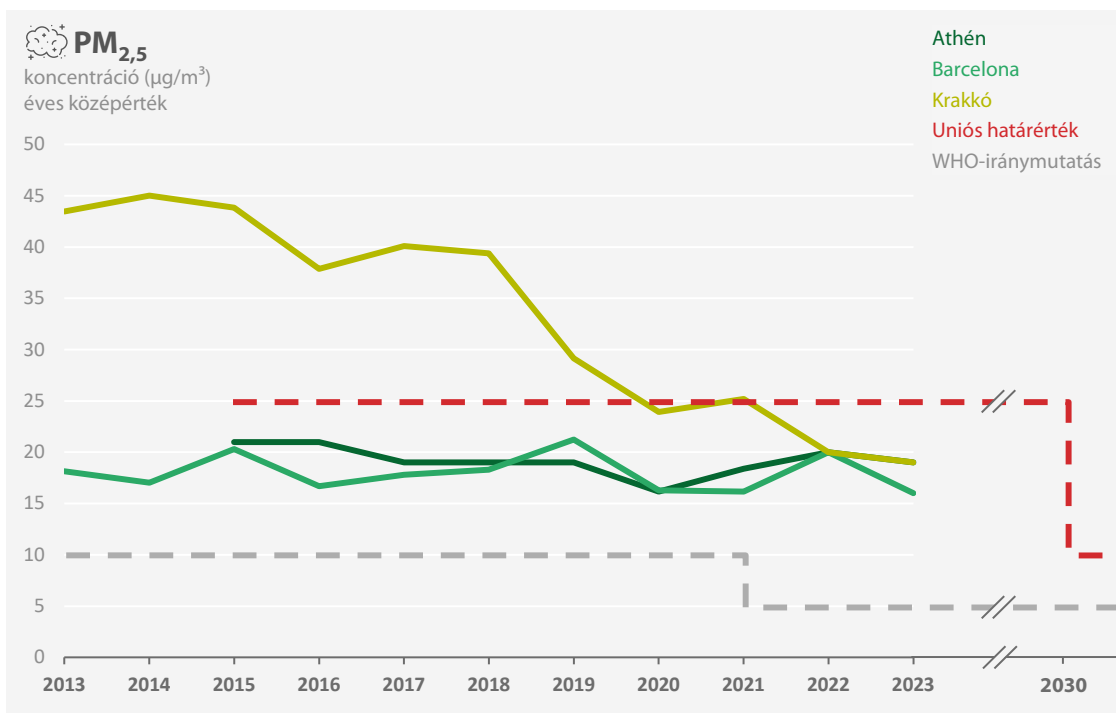
<sup>19</sup> **Központi adattár**, Európai környezeti információs és megfigyelőhálózat, hozzáférés: 2024. június.

<sup>20</sup> A **23/2018. sz. különjelentés** 28. bekezdése.

<sup>21</sup> **Attainment Summary**, EEA, hozzáférés: 2024. július.

## 7. ábra. Levegőminőségi tendenciák Athénban, Barcelonában és Krakkóban





**Megjegyzés a 7. ábrához:** az NO<sub>2</sub>, a PM<sub>10</sub> és a PM<sub>2,5</sub> esetében feltüntetett értékek a város mérőállomásai által jelentett legmagasabb éves átlagos koncentrációt jelentik, a természetes forrásokból származó hozzájárulások nélkül. A 2022. évi krakkói NO<sub>2</sub>-érték modellezésen alapul. Athén esetében 2014-re nem állnak rendelkezésre PM<sub>2,5</sub>-értékek. Az O<sub>3</sub>-értékek azon napok számát jelentik, amelyekeken túllépték az AAQD-irányelvben meghatározott hosszú távú célkitűzést, bár nincs határidő a hosszú távú célkitűzés teljesítésére.

**Forrás:** Európai Számvevőszék, az EEA tagállami beszámolóson alapuló adatai alapján.

## A nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásokról szóló irányelv

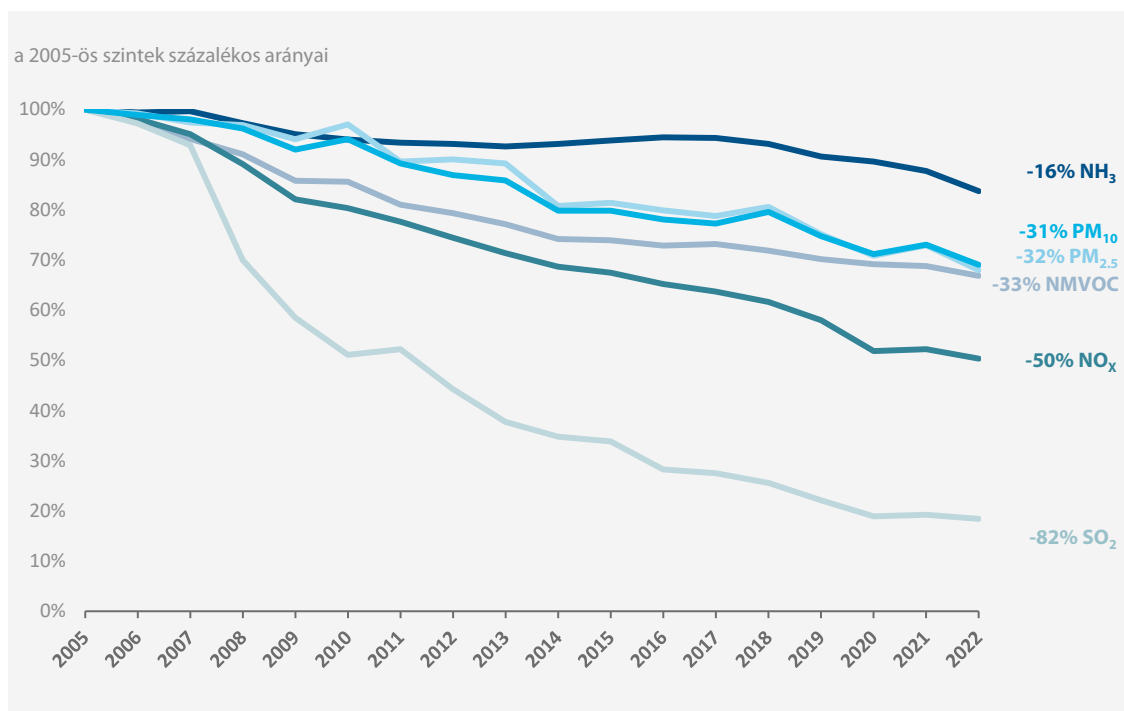
**30** A nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásokról szóló irányelv (NECD) a különböző káros légszennyező anyagok kibocsátására összpontosít, míg az AAQD-irányelv szabályozza azok koncentrációját. Az NECD-irányelv értelmében minden tagállamnak teljesítenie kell az öt fő szennyező anyagra (lásd: [1. háttérmagyarázat](#)), nevezetesen a kén-dioxidra (SO<sub>2</sub>), a nitrogén-oxidokra (NO<sub>x</sub>), a nem metán illékony szerves vegyületekre (NMVOC), az ammóniára (NH<sub>3</sub>) és a finomrészecskékre (PM<sub>2.5</sub>) vonatkozó nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásait. Nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásaik teljesítése érdekében a tagállamok kötelesek nemzeti levegőszennyezés-csökkentési programokat kidolgozni és végrehajtani, amelyek a szennyező ágazatok kibocsátásainak csökkentésére irányuló intézkedéseket foglalnak magukban.

**31** A kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalások meghatározzák az adott naptári évben a 2005-ös kibocsátási szinthez képest elérendő minimális kibocsátáscsökkentési célértéket. Ezeket a 2020–2029-es és a 2030-tól kezdődő időszakra határozták meg. A csökkentési kötelezettségeknek való megfelelést a nemzeti emissziókataszterek alapján értékelik. A célértékekkel kapcsolatosan elért előrehaladást a nemzeti kibocsátás-előrejelzések alapján vizsgálják. A kibocsátási előrejelzések két forgatókönyvet vesznek figyelembe: az egyik a meglévő intézkedések hatását jelzi előre, a másik pedig a cél elérését biztosító intézkedésekkel egészül ki. A nemzeti kibocsátás-előrejelzések azon a feltételezésen alapulnak, hogy minden meglévő és további intézkedést teljes mértékben végrehajtanak és azok eredményesek lesznek.

**32** Összességében a fő légszennyező anyagok kibocsátása folyamatosan csökken az Unióban (lásd: [8. ábra](#)). Az ammóniakibocsátás csökkentése jelenti a legnagyobb kihívást, mivel az 2005 és 2022 között csak kismértékben (16%-kal) esett vissza. Az is [megjegyzendő](#), hogy az összetett kémiai reakciók miatt, amelyek nyomán bizonyos szennyező anyagok keletkeznek a légkörben, a kibocsátások csökkenése nem eredményezi automatikusan ezeknek a szennyező anyagoknak az alacsonyabb koncentrációját.



## 8. ábra. A főbb szennyező anyagok kibocsátásának alakulása az Unióban, 2005–2022



Forrás: Európai Számvevőszék, az EEA tagállami beszámoláson alapuló adatai alapján.

**33** A nemzeti kataszterek<sup>22</sup> szerint Görögország, Spanyolország és Lengyelország már (2022-ben) teljesítette az NECD-irányelv szerinti légszennyező anyagok mindegyike tekintetében a 2020–2029-es időszakra vonatkozó kibocsátáscsökkentési kötelezettségeit. A 2030-tól kezdődő időszakra vonatkozó előre jelzett kibocsátáscsökkentési kötelezettségek várhatóan mindhárom felkeresett tagállamban valamennyi szennyező anyag tekintetében teljesülnek, kivéve Spanyolországban a nem metán illékony szerves vegyületeket<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> *Air pollution in Europe: 2024 reporting status under the National Emission reduction Commitments Directive*, a 2024-ben bejelentett 2022. évi adatok alapján, EEA, hozzáférés: 2024. július.

<sup>23</sup> *National Air Pollution Control Programmes and Projections*, Európai Bizottság.

**34** Lengyelország esetében ez attól függ, hogy a nemzeti hatóságok hoznak-e további intézkedéseket a kibocsátási források kezelésére. Például ahhoz, hogy a lengyel hatóságok teljesíteni tudják tervezett (PM<sub>2.5</sub>) kibocsátáscsökkentési kötelezettségeiket, jelentősen korlátozniuk kell különböző ágazatok, köztük az energiaellátás kibocsátását. A hatóságok által tervezett további intézkedések hosszú távúak és ambiciózusak, és magukban foglalják többek között a nukleáris és tengeri megújulóenergia-ágazat fejlesztését<sup>24</sup>. További kiegészítő intézkedésekre van szükség ahhoz, hogy a kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalással összhangban 2030-ban kielégítő mértékben csökkenjen a nem metán illékony szerves vegyületek (NMVOC) kibocsátása Spanyolországban.

**35** A **légszennyezés** közvetlen káros hatással van a környezetre is. Az uniós jogszabályok kifejezetten előírják a szennyezett levegő növényzetre gyakorolt hatásának nyomon követését. A levegőszennyezés városi ökoszisztémákra gyakorolt hatásáról azonban nem számolnak be, mivel a nyomon követés csak a városi területeken kívül kötelező.

### **A zajszennyezésre vonatkozó beszámolás hiányosságai és késedelmiei megnehezítik az előrehaladás értékelését**

**36** Az END-irányelv a közutak, a vasutak, a repülőterek és az iparágak által a városi területeken és azokon kívül okozott környezeti zajjal foglalkozik. Az AAQD-irányelvvél és az NECD-irányelvvél ellentétben a END-irányelv nem tartalmaz uniós határértékeket vagy csökkentési célokat. A zajkibocsátási határértékeket az egyes tagállamok határozhatják meg. Az END-irányelv ehelyett arra kötelezi a tagállamokat, hogy minden 100 000 lakosnál nagyobb agglomerációban határozzák meg a zajszinteket, és mérjék fel az azoknak kitett személyek számát. Ezt stratégiai zajtérképkészítéssel kell megvalósítani, amelynek eredményeit a befejezéstől számított 6 hónapon belül be kell jelenteni a Bizottságnak az adattáron keresztül<sup>25</sup>. Ellenőriztük, hogy az általunk felkeresett három város elvégezte-e az előírásoknak megfelelően a stratégiai zajtérképezést. Megvizsgáltuk azt is, hogy a tagállamok megfelelnek-e a beszámolási kötelezettségeknek.

---

<sup>24</sup> *Update of the National Programme on reducing air pollution*, 2023, 77. o.

<sup>25</sup> Az END-irányelv 7. és 10. cikke.

**37** A stratégiai zajtérkép készítésekor a tagállamoknak két küszöbérték alapján kell mérniük és jelenteniük a zajsztintnek kitett személyek számát: ezek az Lden és az Lnight. Az Lden egy hosszú távú mutató, amely az év minden napján a nappali–esti–éjszakai átlagos zajsztintet, az Lnight pedig az éjszakai zajterhelést méri.

**38** Megállapítottuk, hogy az END-irányelv adatszolgáltatási küszöbértékei 55 dB-es (Lden) és 50 dB-es (Lnight) zajsztintnek való kitettség mérését írják elő, amelyek kevésbé szigorúak, mint a WHO zajexpozíciós határértékekre vonatkozó ajánlásai (lásd: [1. táblázat](#)). Ezáltal a Bizottság értékelése, amely az END-irányelv küszöbértékein alapul, a káros zajsztinteknek kitett lakosságnak csak egy részét veszi figyelembe<sup>26</sup>. Egy közelmúltbeli jelentés<sup>27</sup> értékelte, hogy az Unió lakosságának mekkora hányada volt kitéve potenciálisan káros, vagyis a WHO által 2017-ben ajánlott felső határértékeket meghaladó (Lden) zajsztinteknek. Arra az eredményre jutott, hogy mintegy 200 millió polgár esetében ez a helyzet a közúti, vasúti és légi járművek által okozott zaj miatt. Ugyanez a jelentés azt is megállapította, hogy az END-irányelv adatszolgáltatási küszöbértékeit elérő zajsztinteknek kitett személyek száma körülbelül 117 millió volt.

### 1. táblázat. Az END-irányelvre vonatkozó adatszolgáltatási küszöbértékek a WHO által ajánlott szintekhez képest

|                 |    | Lden<br>nappal, este, éjszaka |    | Lnight<br>éjszaka |    |
|-----------------|----|-------------------------------|----|-------------------|----|
|                 |    | WHO                           | EU | WHO               | EU |
| Közút           | dB | 53                            | 55 | 45                | 50 |
| Vasút           | dB | 54                            |    | 44                |    |
| Légi közlekedés | dB | 45                            |    | 40                |    |

Forrás: Európai Számvevőszék, az END-irányelv és a WHO iránymutatásai alapján.

<sup>26</sup> A környezeti zajról szóló irányelv végrehajtása, [COM\(2023\) 139](#).

<sup>27</sup> Blanes et al. (2022). *Projected health impacts from transportation noise – Exploring two scenarios for 2030* (European Environment Information and Observation Network Report – ETC/HE 2022/5).

**39** A Bizottságnak a stratégiai zajtérképekben szereplő információk felhasználásával átfogóan értékelnie kell a zajnak való kitettséget az egész Unióban. 2007 júniusa óta a tagállamok kötelesek ötévente stratégiai zajtérképeket készíteni az agglomerációkról. Az adatszolgáltatások negyedik és legutóbbi fordulójára 2022 júniusában kellett volna sort keríteni, és az eredményekről ugyanazon év végéig kellett volna beszámolni a Bizottságnak.

**40** Krakkóban mind a négy fordulóban elvégezték az agglomeráció stratégiai zajtérképezését, bár némi késéssel. A legfrissebb adatok (2022) azt mutatják, hogy a több mint 800 000 lakosból több mint 243 000 (30%) volt kitéve az END-irányelv adatszolgáltatási küszöbértékét elérő forgalmi zajszinteknek (Lden).

**41** Barcelonában három adatszolgáltatási fordulóra került sor, két-három éves késést követően. Mivel a negyedik forduló még nem hagyták jóvá, a rendelkezésre álló legfrissebb adatok 2017-ből származnak<sup>28</sup>, és azt mutatják, hogy a több mint 1 657 000 lakosból több mint 1 089 000 (66%) volt kitéve az END-irányelv adatszolgáltatási küszöbértékét (Lden) meghaladó forgalmi zajszinteknek.

**42** Megállapítottuk, hogy a görög nemzeti hatóságok nem végezték el az athéni agglomeráció stratégiai zajtérképezésének első fordulóját. Az agglomerációra vonatkozóan jelenleg rendelkezésre álló egyedüli zajadatok 2014-re vonatkoznak, és a második fordulóban kerültek összeállításra. Ezek az [adatok](#) azt mutatták, hogy a több mint 1 336 000 lakosból 1 309 000 (98%) volt kitéve az adatszolgáltatási küszöbértékét (Lden) meghaladó forgalmi zajszintnek. Görögország nem végezte el a zajtérképezés harmadik fordulóját. Az ellenőrzés időpontjában a görög hatóságok a negyedik forduló keretében – amelynek 2022 végéig kellett volna befejeződnie – még mindig aktualizálták az agglomerációra vonatkozó stratégiai zajtérképet.

**43** Megállapítottuk, hogy a Bizottság 2020-ban frissítette az END-irányelv mellékletét a közös zajértékelési módszerek tekintetében<sup>29</sup>, azzal a céllal, hogy harmonizálja a tagállamok jövőbeli zajértékeléseit. A lengyel és a spanyol hatóságok szerint azonban a változás lehetetlenné tette a harmadik és negyedik térképezési fordulóban jelzett zajszennyezési tendenciák összehasonlítását.

---

<sup>28</sup> [Stratégiai zajtérkép, Barcelona I. agglomeráció, Katalónia kormánya.](#)

<sup>29</sup> A Bizottság (EU) 2021/1226 felhatalmazáson alapuló irányelve.

**44** Jelentős hiányosságokat állapítottunk meg a legtöbb tagállam beszámolásában is. Ellenőrzésünk időpontjáig 15 tagállam – köztük Spanyolország és Lengyelország – még nem nyújtotta be az összes szükséges adatot (lásd: [9. ábra](#)). Görögország soha nem jelentett be információkat a stratégiai zajtérképezésről az adattárban, ahogy azt az END-irányelv előírja, és a nemzeti hatóságok nem ismertették a meg nem felelés okait.

### 9. ábra. A 2022. évi zajtérképezési gyakorlat keretében teljesítendő tagállami adatszolgáltatás állapota (IV. szakasz, 2024. május)



*Forrás:* Európai Számvevőszék, az EEA tagállami beszámoláson alapuló adatai alapján.

**45** A tagállami beszámolás hiányosságai és a módszertan közelmúltbeli változásai miatt nem lehet feltérképezni az elmúlt évek uniós zajszennyezési tendenciáját, többek között a három kiválasztott városban sem. A [Bizottság](#) és az [EEA](#) szerint azonban valószínűtlennek tűnik, hogy teljesüljön a zajszennyezés-mentességi célkitűzés (lásd: [12. bekezdés](#)), amely szerint 2030-ig 30%-kal kell csökkenteni a közlekedési zaj miatt kárt szenvedett személyek számát. A Bizottság jelenlegi becslései szerint ez a szám 2030-ig nem fog 19%-nál nagyobb mértékben csökkenni, és a pesszimista forgatókönyv szerint a közlekedés által okozott zaj miatt állandó zavaró hatásoknak kitett személyek száma akár még 3%-kal növekedhet is<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> A környezeti zajról szóló irányelv végrehajtása, COM(2023) 139.

**46** A **zajszennyezés** hátrányosan érinti a városi biológiai sokféleséget, különösen a városi madárpopulációkat. Ennek dokumentált hatásai elsősorban abban akadályozzák a madarakat, hogy kommunikáljanak, és viselkedésbeli változásokat idéznek elő, amelyek gyakran számos fajt kiszorítanak a beépített területekről. Az END-irányelv nem írja elő a zajszennyezés biológiai sokféleségre gyakorolt hatásának nyomon követését az Unióban, és a felkeresett tagállamok egyike sem végez értékelést erről a jelenségről.

## **A cselekvési tervek nem használják eredményes irányítási eszközként**

**47** A cselekvési tervek olyan stratégiai eszközök, amelyek a városok lég- és zajszennyezésének kezelésére szolgálnak<sup>31</sup>. Az uniós jogszabályok értelmében a levegő- és a zajszennyezés által okozott fő problémák kezelése érdekében kell kidolgozni ezeket a terveket. 2018. évi jelentésünkben megállapítottuk, hogy a levegőminőségi tervek nem voltak képesek biztosítani az AAQD-irányelvnek való megfelelést<sup>32</sup>. Ellenőriztük, hogy a kiválasztott városokban készültek-e tervek a megadott határidőn belül. Megvizsgáltuk azt is, hogy végrehajtásukat nyomon követték-e<sup>33</sup> annak biztosítása érdekében, hogy a tervek kielégítő megoldást nyújtsanak a lég- és zajszennyezéssel kapcsolatos változó helyzetre. A cselekvési tervekbe beépített kiválasztott intézkedések eredményességére vonatkozó vizsgálatunk eredményeit e jelentés második része tartalmazza (lásd: **64–90.** bekezdés).

### **Levegő**

**48** Amennyiben a nyomon követés tárgyát képező szennyező anyag koncentrációja meghaladja az uniós határértéket vagy célértéket, az illetékes hatóságoknak levegőminőségi tervet (AQP) kell elfogadniuk. Mind a három városban több éven keresztül észlelték bizonyos légszennyező anyagok túllépését (lásd: **7. ábra**). A levegőminőségi tervnek megfelelő intézkedéseket kell tartalmaznia annak biztosítására, hogy a túllépés időtartama a lehető legrövidebb ideig tartson.

---

<sup>31</sup> Az AAQD-irányelv 23. cikke és az END-irányelv 8. cikke.

<sup>32</sup> A **23/2018. sz. különjelentés** 47. bekezdése.

<sup>33</sup> Az AAQD-irányelv XV. melléklete A. szakaszának 8c. pontja.

**49** A krakkói regionális hatóságok kidolgozták a levegőminőségi terveket és azokat rendszeresen frissítették. Amennyiben a hatóságok nem hajtják végre megfelelően ezeket a terveket, a vajdasági környezetvédelmi felügyelőség pénzbírságot szabhat ki. A legutóbbi jelentés<sup>34</sup> azt állapította meg, hogy a város időben végrehajtotta a tervezett intézkedéseket, és ezek kézzelfogható javulást eredményeztek a város levegőminőségében, amint azt a finomrészeecske-koncentrációra vonatkozó adatok is mutatják.

**50** Barcelonában 2007-ben és 2014-ben fogadtak el levegőminőségi terveket, de a 2014-es tervet meg kellett hosszabbítani egy új terv elfogadásáig, amelyre ellenőrzésünk idejéig még nem került sor. Bár a 2014. évi tervben szereplő intézkedések végrehajtását nyomon követik, megállapítottuk, hogy az aktualizált cselekvési terv legutóbbi tervezete nem tartalmazta a már végrehajtott intézkedések eredményességének átfogó értékelését, és hogy a legtöbb intézkedést anélkül újították meg, hogy ezt számszerűsíthető vizsgálattal megindokolták volna.

**51** Megállapítottuk, hogy Athénban az uniós határértékek évek óta tartó túllépése ellenére az illetékes hatóságok még nem dolgoztak ki levegőminőségi tervet. A levegőminőségi terv tervezetét, amely egy 2022 szeptemberében lezárult uniós finanszírozású projekt eredménye, az ellenőrzés időpontjáig még nem fogadták el. Megállapítottuk, hogy emiatt egymást átfedő intézkedések vannak érvényben és korlátozott az együttműködés a különböző hatóságok között központi szinten, valamint a városok képviselőivel (lásd: [84.](#) és [85.](#) bekezdés).

## Zajszint

**52** A zajjal kapcsolatos kérdések kezelése érdekében, ideértve a zajszint csökkentését is, a tagállamok kötelesek<sup>35</sup> cselekvési terveket kidolgozni az agglomerációkon belüli zajforrásokhoz, valamint a fontosabb utakhoz, vasutakhoz és repülőterekhez közeli helyekre vonatkozóan. Az első cselekvési tervnek 2008-ra kellett volna elkészülnie, és azt ötévente felül kellett volna vizsgálni.

---

<sup>34</sup> WIOS-KRAK 309/2023. sz. vizsgálati jelentés.

<sup>35</sup> Az END-irányelv 8. cikke.

**53** Megállapítottuk, hogy Krakkóban az agglomerációra vonatkozó cselekvési terveket kis késedelemmel elfogadták és aktualizálták. A legutóbbi terv (2019–2023) nemcsak a város zajszennyezésének kezelésére tervezett intézkedéseket tartalmazza, hanem az előző terv keretében végrehajtott intézkedéseket is elemzi. Csak néhány intézkedést hajtottak végre, a város ennek fő okaként a költségvetési megszorításokat jelölte meg. A zajszennyezés kezelésére irányuló intézkedések eredményességének elemzésével összefüggésben a lengyel hatóságok kijelentették, hogy egy olyan nagyvárosban, mint Krakkó, a nemzeti zajkibocsátási határértékekkel való teljes összhang megvalósítása nem realiztikus.

**54** Barcelonában az agglomerációra vonatkozó cselekvési terveket több éves késést követően fogadták el. A felülvizsgált tervek nem tartalmazták a már végrehajtott intézkedések hatásának elemzését, amint a levegőminőségi tervek esetében sem (lásd: [50.](#) bekezdés).

**55** Athénban csak egyszer, 2014-ben készült az agglomerációra vonatkozó cselekvési terv. Ellenőrzésünk időpontjában a görög hatóságok még nem frissítették azt.

### **A Bizottság nem gondoskodott időben és teljes mértékben eredményes módon a jogszabályok végrehajtásáról a kiválasztott városokban**

**56** A Bizottságnak eredményesen biztosítania kell az uniós jog végrehajtását<sup>36</sup>. A Bizottság mérlegelési jogkörrel rendelkezik arra, hogy kötelezettségszegési eljárást indítson azon tagállamokkal szemben, amelyek megítélése szerint megsértették az uniós jogot<sup>37</sup>. A kötelezettségszegési eljárás különböző lépésekből áll, és végső soron azt eredményezheti, hogy egy tagállammal szemben keresetet indítanak az Európai Unió Bíróságán (EUB). Az EUB állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottságra hárul az állítólagos jogsértéssel kapcsolatos bizonyítási teher. Az uniós jog megsértésével késedelem nélkül foglalkozni kell<sup>38</sup>. A kiválasztott városokban megvizsgáltuk a Bizottság arra irányuló jogérvényesítési erőfeszítéseit, hogy időben és eredményesen betartassa a tagállamokkal a lég- és zajszennyezésre vonatkozó uniós jogszabályokat (lásd még az uniós jog érvényesítéséről szóló különjelentésünket<sup>39</sup>).

<sup>36</sup> Az [EUSZ](#) 17. cikkének (1) bekezdése.

<sup>37</sup> Az [EUMSZ](#) 258. cikke.

<sup>38</sup> „Uniós jog: jobb eredmények elérése a jobb alkalmazás révén”, [2017/C 18/02](#).

<sup>39</sup> A 28/2024. sz., „Az uniós jog érvényesítése: A Bizottság már jobban kezeli a kötelezettségszegési ügyeket, de azok lezárása még mindig túl soká tart”.



**57** A környezetvédelmi jog megsértése teszi ki a Bizottság által kezelt ügyek legnagyobb részét, az összes ügy mintegy 20%-át<sup>40</sup>. Az AAQD-irányelv, az NECD-irányelv és az END-irányelv hatálybalépése óta a Bizottság 106 kötelezettségszegési eljárást<sup>41</sup> indított a tagállamokkal szemben az irányelvek be nem tartása miatt<sup>42</sup>. A 106 megindított eljárás 51%-át (54 ügy) lezárták, a fennmaradó rész pedig még folyamatban van. A 106 eljárás közül 25-öt az EUB elé terjesztettek, amely 22 ügyben hozott ítéletet.

**58** Ha egy tagállam nem tesz eleget az ítéletben foglaltaknak, a Bizottság visszautalhatja az ügyet az EUB elé, és kérheti, hogy átalányösszeg, illetve napi kényszerítő bírság formájában szabjon ki pénzbüntetést<sup>43</sup>. A Bizottság 2021-ben egy tagállammal (Bulgária) szemben kérte pénzbüntetés kiszabását, emellett az EUMSZ 260. cikke alapján felszólító levelet küldött Franciaországnak, Olaszországnak, Magyarországnak és Lengyelországnak.

**59** A kötelezettségszegési eljárás időben történő lezárása kulcsfontosságú a folyamat eredményességének biztosításához. 2010-ben a Bizottság vállalta, hogy a megindításuktól számított három éven belül lezárja a kötelezettségszegési eljárásokat. 2018. évi különjelentésünkben<sup>44</sup> arra a következtetésre jutottunk, hogy a Bizottság hosszadalmas végrehajtási eljárása egyelőre még nem biztosította az AAQD-irányelvnek való megfelelést, és azt az ajánlást fogalmaztuk meg, hogy a Bizottság kezelje aktívan a kötelezettségszegési eljárás minden szakaszát, lerövidítve ezzel azt az időt, amely alatt az ügyeket lezárják vagy az EUB elé terjesztik.

**60** A kiválasztott városokban nyolc olyan kötelezettségszegési ügyet vizsgáltunk meg, amelyek az AAQD-irányelvvel és az END-irányelvvel kapcsolatosak (lásd: **10. ábra**). Két olyan megoldatlan ügyet találtunk, amelyek több mint egy évtizede lezáratlanok voltak. Ezenkívül az eljárás hossza öt másik vizsgált esetben is meghaladta a Bizottság által meghatározott hároméves belső referenciaértéket.

---

<sup>40</sup> *Environmental Implementation Review*, Európai Bizottság.

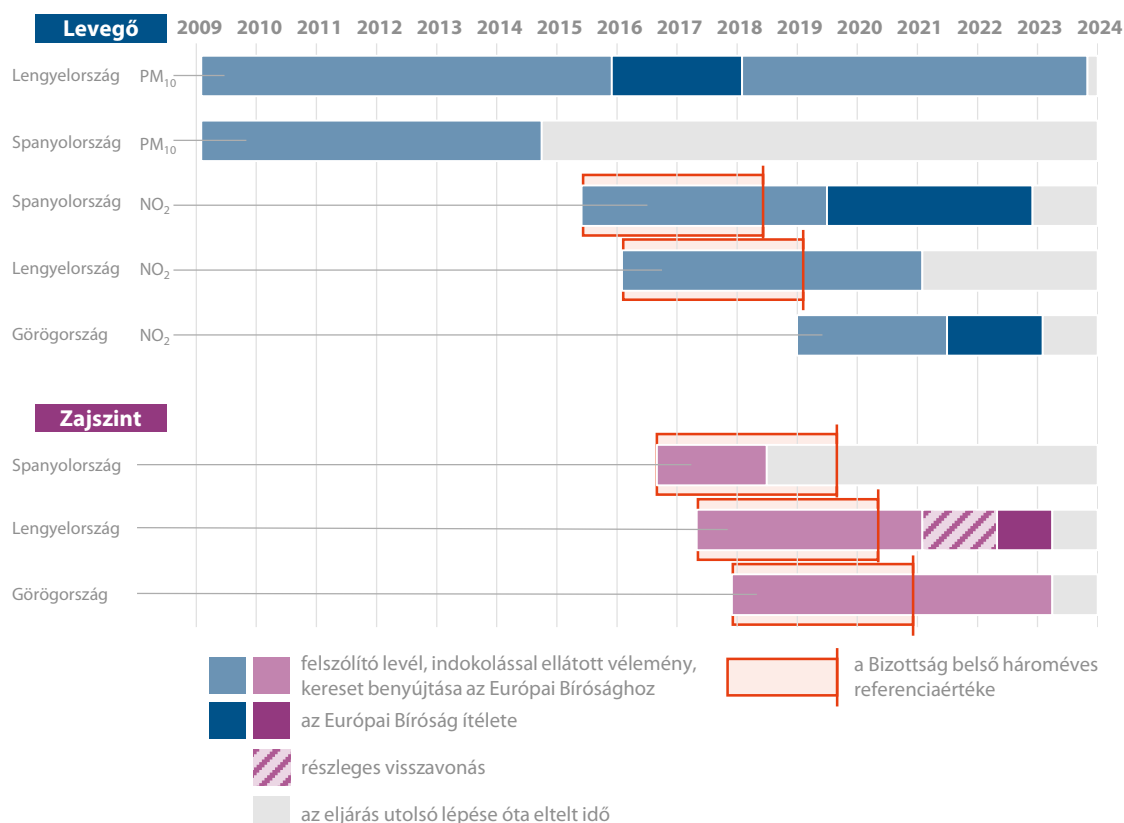
<sup>41</sup> Kötelezettségszegési eljárások, *Európai Bizottság*, hozzáférés: 2024. július 25.

<sup>42</sup> Ez a szám magában foglalja a helytelen végrehajtás és a megfelelés elmulasztásának eseteit, de 2024. július 25-e óta nem tartalmazza a bejelentés elmulasztásával kapcsolatos jogsértéseket.

<sup>43</sup> Az EUMSZ 260. cikke.

<sup>44</sup> A 23/2018. sz. különjelentés 48–54. bekezdése.

## 10. ábra. A kötelezettségszegési eljárások a bizottsági referenciaérték fényében



Forrás: Európai Számvevőszék, a Bizottság adatai alapján.

**61** A Bizottság szerint<sup>45</sup> a tartós túllépést mutató legfontosabb szennyező anyagokra vonatkozó levegőminőségi előírásoknak való megfelelés, valamint az azok teljesítését célzó megfelelő intézkedések hiánya azon fő prioritások közé tartozik, amelyek miatt a végrehajtási eljárást elindítják. Elemzésünk azt mutatja, hogy a Spanyolországgal, Lengyelországgal és Görögországgal szembeni ügyekben a Bizottság öt, hat, illetve kilenc évvel azt követően indított kötelezettségszegési eljárást, hogy tudomást szerzett az NO<sub>2</sub> szennyező anyagra vonatkozó határidő be nem tartásáról.

**62** A Bizottság megnyert három, a levegőszennyező anyagokra vonatkozó koncentrációs határértékeknek a környezeti levegő minőségéről szóló irányelv szerinti határidőn túli túllépése miatt Görögország, Spanyolország és Lengyelország ellen az EUB elé terjesztett ügyet (lásd: **2. táblázat**). A túllépések két esetben az EUB ítéletét követően is folytatódtak.

<sup>45</sup> Védelmet nyújtó Európa: Tiszta levegőt mindenkinek!, COM(2018) 330; információcsere az Európai Számvevőszék és a Bizottság között, 2024. május.

## 2. táblázat. A kiválasztott városokkal szembeni kötelezettségszegési ügyek áttekintése

| Ország és kötelezettségszegési eljárás száma | Szennyező anyag  | Az AAQD-irányelv szerinti határidő a határérték elérésére | A kötelezettségszegési eljárás megindításának éve | Folytatódott-e a túllépés (2023-as adatok)? | EUB év és ügyszám |
|--|------------------|---|---|---|-------------------|
| Lengyelország (Krakkó)<br>INFR(2008)2199     | PM <sub>10</sub> | 2005  | 2009  | igen  | 2018<br>C-336/16  |
| Spanyolország (Barcelona)<br>INFR(2015)2053  | NO <sub>2</sub>  | 2010  | 2015  | nem   | 2022<br>C-125/20  |
| Görögország (Athén)<br>INFR(2018)2361        | NO <sub>2</sub>  | 2010  | 2019  | igen  | 2023<br>C-633/21  |

**63** Az END-irányelvnek való meg nem felelés a stratégiai zajtérképek és cselekvési tervek hiányára vonatkozik. Ez mindhárom tagállam és város esetében egyaránt probléma. Lengyelország esetében a kötelezettségszegési eljárás 2017-ben indult, és az EUB 2023-ban hozott ítéletet. A Spanyolország és Görögország ellen 2016-ban, illetve 2017-ben indított kötelezettségszegési eljárásokat még nem terjesztették az EUB elé. Ellenőrzésünk idején, amikor az eljárások még folyamatban voltak, a három ország közül egyik sem felelt meg az END-irányelv vonatkozó követelményeinek.

### A városok nehezen tudják eredményesen kezelni a lég- és zajszennyezést

**64** A tagállamoknak intézkedéseket kell bevezetniük a lég- és zajszennyezés kezelésére<sup>46</sup>. A levegő- és a zajszennyezés csökkentéséhez való hozzájárulásuk értékelése céljából ellenőriztük a kiválasztott városokban vizsgált intézkedéseket, beleértve azokat is, amelyek uniós finanszírozási komponenssel rendelkeztek. Elemeztük továbbá a végrehajtásukból eredő és az eredményességüket befolyásoló nehézségeket.

<sup>46</sup> Az AAQD-irányelv 23. cikke és az END-irányelv 8. cikke.

## A végrehajtott intézkedések bizonytalan eredményessége és társadalmi kihívásai

**65** A közúti közlekedés az Unió nagyvárosaiban – köztük az általunk kiválasztott városokban – az egyik legnagyobb mértékben járul hozzá a lég- és zajszennyezéshez. Következésképpen a városokban tervezett és végrehajtott intézkedéseknek a közlekedési ágazatra is kell irányulniuk. Megvizsgáltuk, hogy az alkalmazott intézkedések eredményesen csökkentették-e a lég- és zajszennyezést.

### Alacsony kibocsátású zónák

**66** Az alacsony kibocsátású zóna (LEZ) egyértelműen körülhatárolt terület, általában a város egy része, amelyre a jármű típusától (autó, motorkerékpár, busz stb.) és annak kibocsátásától függően változó belépési feltételek vonatkoznak. Célja a legszennyezőbb járművek közlekedésének korlátozása. Alacsony kibocsátású zónákat először 1996-ban hozták létre Svédországban; 2024 májusában 873 uniós város rendelkezett aktív alacsony kibocsátású zónával, és 2025-ig várhatóan további 25 uniós város követi majd ezt a példát<sup>47</sup>.

**67** Az alacsony kibocsátású zónák nincsenek uniós szinten harmonizálva, mivel a szubszidiaritás elvével összhangban végrehajtásukat és hozzáférési rendszereiket az érintett város sajátos igényeihez kell igazítani. Mindazonáltal az alacsony kibocsátású zónákat a **Bizottság** a helyi levegőminőségi problémák kezelésére potenciálisan eredményes eszköznek tekinti és támogatja, és azok szerepelnek a frissített AAQD-irányelvben szereplő, a légszennyezés csökkentésére irányuló intézkedések indikatív jegyzékében<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> Sadler Consultants Europe GmbH, [www.urbanaccessregulations.eu](http://www.urbanaccessregulations.eu), 2024. május.

<sup>48</sup> A frissített AAQD-irányelv VIII. melléklete B. része 2. pontjának d) alpontja.

**68** Az alacsony kibocsátású zóna létrehozása hatással van a polgárok életére és a vállalkozások működésére, ezért érzékeny kérdéssé válhat. A tisztább levegő és a zajcsökkentés potenciális előnyeit például az új jármű vásárlásának vagy a mobilitási szokások megváltoztatásának szükségességével vetik össze. Az alacsony kibocsátású zónák bevezetését követően a városi hatóságok jogi kihívásokkal szembesülhetnek hátrányos megkülönböztetés, illetve a hozzáférés és a szabad mozgás korlátozása miatt<sup>49</sup>. Az alacsony kibocsátású zónákkal szemben panaszokat nyújtottak be a nemzeti bíróságokhoz, amelyek egyes esetekben a bevezetés elhalasztásához vagy törléséhez vezettek.

**69** Az athéni alacsony kibocsátású zóna lehetővé teszi, hogy a magángépjárművek az Euro kibocsátási osztályuknak és a használt üzemanyag típusának megfelelően közlekedjenek a központban. Azok a gépkocsik azonban, amelyek nem felelnek meg a szabványoknak, minden másnap – rendszámtáblájuk utolsó számjegye alapján (páros/páratlan rendszer) – továbbra is beléphetnek az alacsony kibocsátású zónába (lásd: **11. ábra**). Ez csökkenti az intézkedés eredményességét, mivel a legszennyezőbb autók továbbra is beléphetnek a zónába. Ezenkívül a megfeleléségi ellenőrzések inkább manuálisak, mintsem automatizáltak, például kamerarendszer használatával.

**70** Míg a spanyol jogszabályok a spanyol helyreállítási és rezilienciaépítési tervvel összhangban azt írják elő a több mint 50 000 lakosú városok számára, hogy 2023 végéig hozzanak létre alacsony kibocsátású zónákat<sup>50</sup>, Barcelonában már 2020. január 1-jén bevezették az alacsony kibocsátású zónát 3 millió euró összegű uniós támogatással. A zóna a város 76%-ára terjed ki, és a belépési korlátozásokat fokozatosan kezdték alkalmazni (lásd: **7. ábra**).

**71** Egy monitoringjelentés<sup>51</sup> szerint Barcelonában az alacsony kibocsátású zóna bevezetését követően csökkent a közlekedésből származó szennyezés. Az eredményeket azonban befolyásolja, hogy a Covid19-időszak során csökkent a forgalom szintje. Elemzésünk arra is rámutat, hogy az NO<sub>2</sub> koncentrációja Barcelonában már az alacsony kibocsátású zóna bevezetése előtt bizonyos mértékben csökkent (lásd: **7. ábra**).

---

<sup>49</sup> Bobek főtanácsnok C-177/19. P-C-179/19. P. sz. egyesített ügyekre vonatkozó indítványa, az ismertetés napja: 2021. június 10.

<sup>50</sup> Az éghajlatváltozásról és az energetikai átállásról szóló, 2021. május 20-i 7/2021. sz. törvény.

<sup>51</sup> *Low emission zone within Barcelona's ring roads, monitoringjelentés, 2022.*

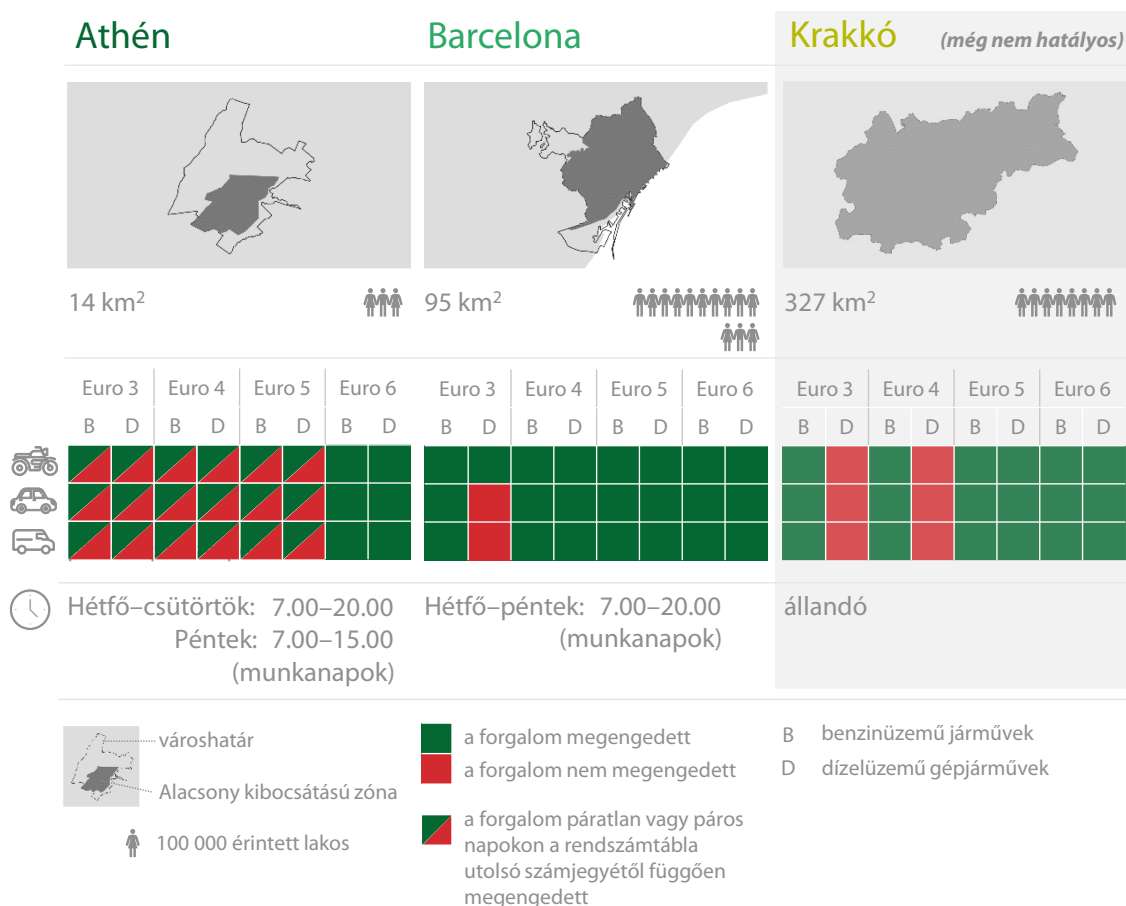
**72** Az alacsony kibocsátású zóna barcelonai bevezetése problémákba ütközött. 2022 márciusában Katalónia Legfelsőbb Bírósága hatályon kívül helyezte az alacsony kibocsátású zónát létrehozó önkormányzati jogi aktust olyan okok miatt, mint például az alternatívák nem megfelelő elemzése, az intézkedés hatása, valamint az, hogy a korlátozások hogyan érintenék az alacsonyabb gazdasági kapacitással rendelkező polgárok csoportjait. Barcelonának ezért az alacsony kibocsátású zónát egy olyan új önkormányzati jogi aktussal kellett bevezetnie, amely figyelembe vette a bíróság ítéletét, és amelynek eredményeként az alacsony kibocsátású zóna mentességet biztosít a kiszolgáltatott társadalmi csoportoknak. Az ellenőrzés időpontjáig a város még nem döntött arról, hogy kibővíti-e a meglévő alacsony kibocsátású zónát, és ha igen, akkor milyen módon teszi ezt.

**73** Krakkó 2024 júliusától az egész városra kiterjedő alacsony kibocsátású zónát kívánt bevezetni. A belépési feltételeket a tervek szerint két szakaszban, a jármű nyilvántartásba vételének dátumától és Euro kibocsátási osztályától, valamint a felhasznált üzemanyagtól függően kellett volna bevezetni (lásd: [11. ábra](#)). Az alacsony kibocsátású zóna bevezetéséről szóló határozat azonban nem pontosította a zóna határait és a forgalom megszervezésének módját. Ezenkívül a városi hatóságok nem elemezték az alacsony kibocsátású zóna megvalósításának társadalmi-gazdasági előnyeit és költségeit<sup>52</sup>. 2024 januárjában a krakkói tartományi közigazgatási bíróság [hatályon kívül helyezte](#) az alacsony kibocsátású zóna bevezetéséről szóló határozatot, és ellenőrzésünk időpontjában még bizonytalan volt az alacsony kibocsátású zóna bevezetése, illetve annak időpontja.

---

<sup>52</sup> *Report on the measures reducing transport pollution in cities*, NIK, 2024.

## 11. ábra. Az alacsony kibocsátású zónák kialakítására vonatkozó megközelítések



*Forrás:* Európai Számvevőszék, a tagállamok által szolgáltatott információk és a nyilvánosan elérhető információk alapján.

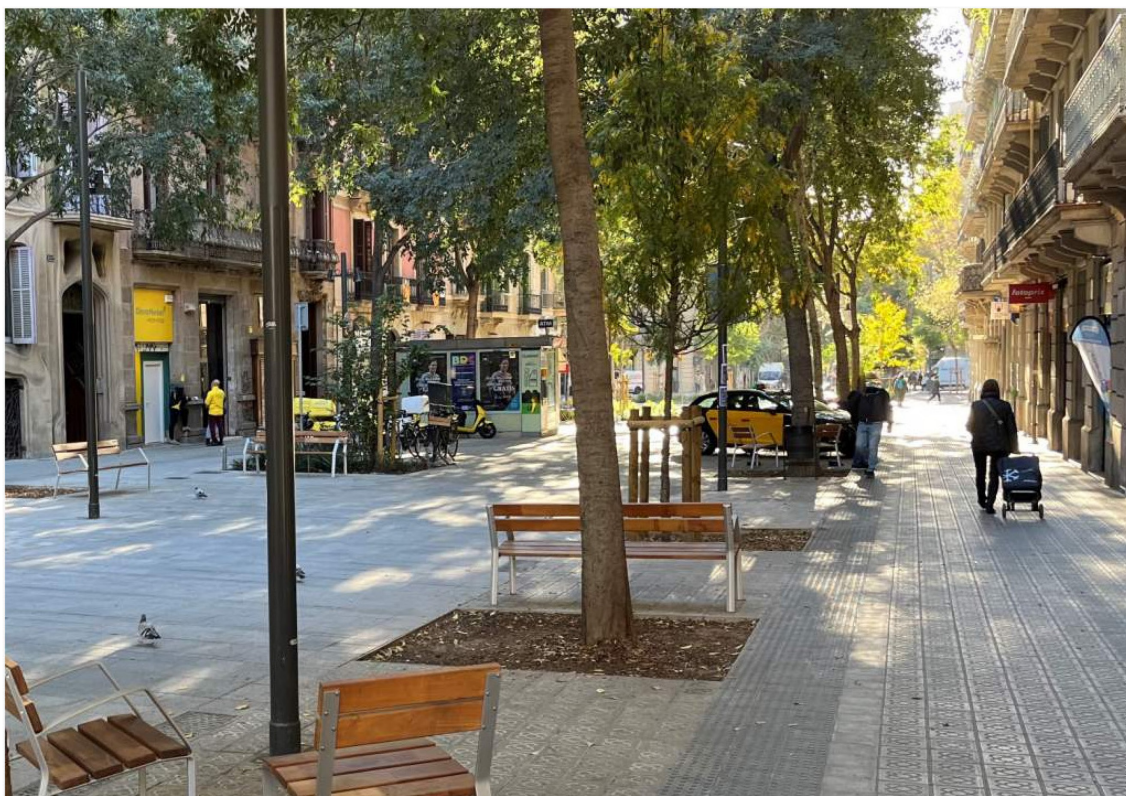
### Szuperblokkok/zöld tengelyek

**74** A szuperblokk olyan városi koncepció, amely a gépjárműforgalomra szolgáló utcákat olyan területekké alakítja át (házblokkok között), ahol a gyalogosok és a kerékpárosok elsőbbséget élveznek az autókkal szemben. Ezeket a szuperblokkokat növényzettel ültetik be a lég- és zajszennyezés, valamint a hőmérséklet csökkentése érdekében. Egy [2022-es tanulmány](#) szerint egyes városokban az utcák 40%-a potenciálisan alkalmas egy ilyen megoldásra. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szuperblokkok eredményesek lehetnek a helyi levegőminőségi problémák kezelésében, és szerepelnek a frissített AAQD-irányelvben<sup>53</sup> a levegőszennyezés-csökkentési intézkedések indikatív listáján.

<sup>53</sup> Az AAQD-irányelv VIII. melléklete B. része 2. pontjának d) alpontja.

**75** Barcelona superblokkprojektje 2006-ban indult, és idővel zöld tengely projektté nőtte ki magát, vagyis a hangsúly a „házblokkokról” a „zöld utcák hálózatára” helyeződött át a város egészében. Az Unió által egy 25,9 millió euró összegű finanszírozásban részesülő RRF-projekt keretében támogatott zöldtengely-projekt célja „zöld utcák” létrehozása volt 33 km hosszan, amelynek 14%-át érték el az ellenőrzés időpontjáig.

### 1. kép. A Consell de Cent zöld tengely Barcelonában



Forrás: Európai Számvevőszék.

**76** Az intézkedés eddig vegyes eredményeket hozott. Bizonyos helyeken igazolást nyert a levegőminőségre és a zajszintre gyakorolt pozitív hatás, például a Sant Antoni superblokkban, ahol az NO<sub>2</sub> szintje 25%-kal, a PM<sub>10</sub> szintje 17%-kal esett vissza<sup>54</sup>, és összességében csökkent a zajszint. Más helyeken, például a Horta superblokkban a levegőminőségre gyakorolt hatás vagy marginális volt, vagy még nőtt is a légszennyezés koncentrációja.

<sup>54</sup> *Results report on the environmental and health effects of the superblock model in Barcelona, Salut Als Carrers (SAC) Project, Agència de Salut Pública de Barcelona, Barcelona, 2021.*



**77** A teljes projekt várhatóan eredményes lesz az NO<sub>2</sub>-koncentráció tekintetében, mintegy 30%-os csökkenést hozva 2030-ig<sup>55</sup>. Ez azonban attól függ, hogy a zöld tengelyeket a tervek szerint hajtják-e végre, ami kihívást jelenthet, mivel a városi hatóságok 2022 végén leállították a zöld tengelyek új szakaszainak fejlesztését.

**78** Ezenkívül az ellenőrzés idején a helyi közigazgatási bíróság úgy határozott<sup>56</sup>, hogy a zöld tengelyek létrehozásának jelentősége miatt a városnak először módosítania kellett volna stratégiai tervezési dokumentumait. Az ítéletek fenntartása esetén az érintett zöld tengelyeket vissza kell állítani eredeti állapotukba.

**79** Az intézkedés végrehajtása más kihívásokhoz is vezetett. A forgalmi korlátozások a kereskedelmi tevékenységek 33%-os növekedését **eredményezték** az egyik szuperblokkon belül, például a bárók és az éttermek új zajforrásokká váltak, különösen éjszaka. Míg a projekterületen belüli utcák forgalomcsillapítása előnyökkel járt a helyiek számára a tisztább levegőt és a kevesebb zajt tekintve, a környező utcákban viszont rosszabb lett a levegő minősége és a zajszint<sup>57</sup>.

### **Elektromos közlekedés**

**80** Athénban a hatóságok a közlekedésből származó szennyezés kezelését célzó intézkedésekre összpontosítanak, mivel Görögország rendelkezik az Unió egyik legrégebbi járműflottájával, autóinak átlagéletkora 17 év. A városi hatóságok kidolgoztak egy 2021. évi városi mobilitási tervet Athén számára, amelynek célkitűzései között szerepelt a tömegközlekedés javítása és az elektromos közlekedés előmozdítása. A tervezett intézkedések autóbusz- és kerékpársávok létesítését, elektromosjármű-töltőállomások telepítését, tiszta tömegközlekedési eszközök fejlesztését, valamint az elektromos kerékpárok nagyobb mértékű használatának ösztönzését foglalják magukban. Kevés érdeklődést tapasztaltunk néhány tervezett intézkedés iránt, ami azt tükrözi, hogy a város milyen nehézségekkel szembesül azok végrehajtása során (lásd: **3. háttérmagyarázat**).

---

<sup>55</sup> *Assessment report on the environmental effects of the Barcelona's superblock in the Eixample district*, ERF, 2022.

<sup>56</sup> A 2023. szeptember 5-i 233/2024. sz. ítélet, a 2024. április 30-i 142/2024. sz. ítélet és a 2024. április 19-i 151/2024. sz. ítélet.

<sup>57</sup> *Results report on the environmental and health effects of the superblock model in Barcelona*, Salut Als Carrers (SAC) Project, Agència de Salut Pública de Barcelona, 2021.

### 3. háttérmagyarázat

#### Görögország – csekély érdeklődés az uniós finanszírozású elektromobilitási projekt iránt

A görög Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium által irányított, a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközből finanszírozott projekt célja az elektromos közlekedés előmozdítása. A projekt 2021-ben kezdődött, és a tervek szerint 2025 végére fejeződne be.

Az egyik alprojekt célkitűzése az volt, hogy 2025 végéig 4500 nyilvánosan hozzáférhető töltőállomást építsenek ki (79,8 millió euró összegű uniós hozzájárulással). 2024. április közepéig mindössze 459 töltőállomásra vonatkozóan nyújtottak be kérelmet, ami a végső célnak csupán 10%-át teszi ki.

Egy másik alprojekt-célkitűzés a taxiflotta megújítását célozta (40 millió euró összegű uniós hozzájárulással). A cél az volt, hogy a régi taxik helyébe 1770 elektromos jármű lépjen. 2024. április közepéig csak 110 kérelmet nyújtottak be, ami a végső cél mindössze 6%-át teszi ki.

Mindkét alprojekt esetében rövid a célkitűzések teljesítésére rendelkezésre álló időkeret, mivel a projektpályázatokat csak 2025. augusztus 31-ig lehet benyújtani.

#### 2. kép. Taxik Athénban



© stock.adobe.com/Sergii Figurnyi.

## Az intézkedések eredményességét hátráltatja a gyenge koordináció

**81** A légszennyezés határokon átívelő jellegű probléma. Az egyik régióban vagy országban egyes légszennyező anyagok, például finomrészecskék vagy ózonprekursorok kibocsátása káros hatással lehet egy másik régióban vagy országban a levegőminőségre, ezért a meghozott intézkedéseket össze kell hangolni a szomszédos területek illetékes hatóságaival<sup>58</sup>. A különböző közigazgatási szinteken hozott intézkedések összehangolása szintén előfeltétele annak, hogy az intézkedések eredményesek legyenek. A kiválasztott városokban ellenőriztük, hogy a hatóságok együttműködnek-e egymással intézkedéseik eredményességének növelése érdekében.

**82** Krakkóban a PM<sub>10</sub>- és PM<sub>2.5</sub>-szennyezés fő forrása a háztartási fűtéshez használt szilárd tüzelőanyag elégetése. A helyi hatóságok évek óta működtetnek egy programot (lásd: [4. háttérmagyarázat](#)) a városban az ilyen kibocsátások csökkentésére, különböző típusú pénzügyi ösztönzőket kínálva a polgárok meggyőzésére arról, hogy a szennyező fűtőberendezéseket tisztább berendezésekkel váltsák fel. Ennek eredményeként 45 000 régi fűtési rendszert cseréltek le a városban, és csak 200 maradt. A hatás maximalizálása érdekében Krakkó 2019-ben betiltotta a szilárd tüzelőanyaggal történő (pl. szén és fa) fűtést a város egész területén.

### 4. háttérmagyarázat

#### Kevésbé szennyező kazánok Krakkóban

Az uniós finanszírozású PONE ZIT projekt (0,7 millió euró összegű uniós hozzájárulás), amely a városi program egyik kis eleme, a háztartási, szilárd tüzelőanyaggal működő fűtőberendezések környezetbarátabb célú cseréjét támogatta. A projekt időtartama alatt (2016 októbere és 2020 márciusa között) 334 régi fűtőberendezést cseréltek le, és a finomrészecske-csökkentés ökológiai hatása lehetővé tette a cél elérését.

**83** A meghozott intézkedések eredményeként Krakkóban az elmúlt néhány évben jelentősen csökkent a PM<sub>10</sub> és a PM<sub>2.5</sub> koncentrációja, a városnak azonban még nem sikerült teljesítenie a finomrészecskékre vonatkozó uniós határértékeket (lásd: [7. ábra](#) és [1. melléklet](#)). Ez az olyan szomszédos települések és régiók által okozott szennyezés hatásával is magyarázható, amelyek nem hoztak hasonló intézkedéseket. A határérték-koncentráció körülbelül 50%-át például a Krakkón kívülről származó légszennyező anyagok PM<sub>2.5</sub>-tartalma teszi ki<sup>59</sup>.

<sup>58</sup> Az AAQD-irányelv 25. cikke.

<sup>59</sup> Małopolska régió levegőminőségi terve, 2023.

### 3. kép. Szmog Krakóban



*Forrás: Európai Számvevőszék, 2023.*

**84** Athénban nem a városi hatóságok felelősek közvetlenül a levegőminőség kezeléséért és javításáért, hanem a Környezetvédelmi és Energiaügyi Minisztérium. Más központi hatóságok, például az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium is hoznak intézkedéseket a légszennyezés kezelésére.

**85** Megállapítottuk, hogy a minisztériumok és a város képviselői között hiányzik mind a koordináció, mind az egyértelmű feladatmegosztás. Ezt az a tény is bizonyítja, hogy együttműködés vagy koordináció hiányában a város és a minisztérium is dolgozott ki terveket az athéni elektromos töltőállomások telepítésére irányuló intézkedés végrehajtására (lásd: [3. háttérmagyarázat](#) és [80.](#) bekezdés).

**86** Barcelonában azért okoz különös nehézséget, hogy a kevésbé szennyező közlekedési módok (földalatti vasút, busz, kerékpár) javára csökkentsék a személygépkocsi-forgalmat, mert az alternatív közlekedési eszközök nincsenek összekapcsolva a települések között. Bár Barcelonában a közlekedési infrastruktúra meglehetősen fejlett és azt széles körben használják, a nagyvárosi térségből (Barcelona külvárosaiból) érkező ingázók továbbra is magángépjármű-használatra hagyatkoznak.

**87** A különböző közigazgatási szintek közötti koordináció fontosságát a Katalóniában található (Barcelonától 65 km-re északra fekvő) Vic-síkságon rögzített magas ózonértékek is bizonyítják: az adatok szerint itt lépik túl a legtöbb alkalommal egy adott évben az ózonra vonatkozó küszöbértéket Spanyolországban. A kutatások<sup>60</sup> azt mutatták, hogy a Vic-síkság ózonkoncentrációjának jelentős csökkentése érdekében Barcelona városának kibocsátáscsökkentő intézkedéseket kell hoznia az ózonprekursorok csökkentése érdekében.

### **Az uniós finanszírozású projektek eredményeinek nem megfelelő értékelése**

**88** Az uniós finanszírozású projekteknek el kell érniük tervezett és mérhető célkitűzéseiket. Megvizsgáltuk a kiválasztott projekteket (lásd: **II. melléklet**), hogy ellenőrizzük, azok megvalósultak-e, és hogyan járultak hozzá a lég- és zajszennyezés csökkentéséhez.

**89** Mindhárom kiválasztott város különböző uniós forrásokat használ fel a lég- és zajszennyezés kezelésére. Az ellenőrzött mobilitási és infrastrukturális projektek többsége a szennyezési forrásokkal foglalkozott, és bár fő célkitűzéseik nem kapcsolódtak közvetlenül a légszennyezéshez és a zajszennyezéshez, mind a nemzeti hatóságok, mind a Bizottság elismerte azok relevanciáját e tekintetben (lásd: **15.** bekezdés).

**90** Annak ellenére, hogy a projektek potenciálisan elősegíthetik a lég- és zajszennyezés csökkentését, megállapítottuk, hogy a 11 esetből 9-ben nem mérték a kézzelfogható hatásukat (lásd: **5. háttérmagyarázat**). Emiatt nem lehet felmérni, hogy ezek az intézkedések mennyire eredményesek a lég- és zajszennyezés csökkentése terén, ami esetleg hiányosságokhoz vezethet a levegőminőség javítására és a zajszint csökkentésére irányuló célok elérését biztosító fellépések tervezése során.

---

<sup>60</sup> Massagué et al., 2005–2017, *Ozone trends and potential benefits of local measures as deduced from air quality measurements in the north of the Barcelona metropolitan area*, Atmos. Chem. Phys., 19, 7445–7465, 2019.

## 5. háttérmagyarázat

### Nem tervezett és nem mért hatás

Krakkóban az uniós finanszírozású projekt (folyó áron 28,8 millió euró összegű uniós hozzájárulás) Trasa Łagiewnicka fejlesztéséhez kapcsolódott, amely az egyik legnagyobb infrastrukturális beruházás Krakkóban. A projekt egy 2,6 km-es villamosvonal építéséből állt, beleértve földalatti villamosmegállókat és zajvédő falakat is. A kisebb NO<sub>2</sub>-kibocsátásban vagy a forgalom csökkenése miatti alacsonyabb zajszintben megnyilvánuló ökológiai hatást azonban nem tervezték meg és nem is mérték, így az nem bizonyítható.

## Következtetések és ajánlás

**91** Az uniós szakpolitika a lég- és zajszennyezés csökkentésére törekszik. Megállapítottuk, hogy bár az uniós szabályok évek óta hatályban vannak, a Bizottság és a kiválasztott tagállamok által hozott intézkedések még mindig nem kellően eredményesek a lakosság és a környezet lég- és zajszennyezéssel szembeni védelme terén.

**92** A három kiválasztott uniós városban eredményeket és hiányosságokat is találtunk a lég- és zajszennyezésre vonatkozó uniós jogszabályok végrehajtása terén (lásd: **22–63.** bekezdés). A levegőminőség javul, de a három kiválasztott városban következetesen nem teljesülnek az uniós levegőminőségi előírások. Csak a közelmúltban közelítették meg az uniós határértékeket, amelyek hamarosan szigorúbbak lesznek, mivel közelebb kerülnek az Egészségügyi Világszervezet által ajánlott, tényeken alapuló szintekhez. Így ezeknek a városoknak az elkövetkező években fokozniuk kell az új uniós előírásoknak való megfelelésre irányuló erőfeszítéseiket (lásd: **23–29.** bekezdés).

**93** A felkeresett tagállamokban csökken a légszennyező anyagok kibocsátása, de valószínűleg nem teljesítik a jövőbeli kibocsátáscsökkentési kötelezettségeket, kivéve, ha minden meglévő és kiegészítő intézkedést teljes mértékben végrehajtanak, és azok eredményt is hoznak (lásd: **30–34.** bekezdés).

**94** Észrevételezzük továbbá, hogy a zajterheléssel kapcsolatos adatszolgáltatás küszöbértékei a potenciálisan káros zajszinteknek kitett uniós lakosságnak csak egy részére vonatkoznak. A levegőminőségre vonatkozó uniós szabályokkal ellentétben a zajkibocsátás tekintetében nincsenek uniós határértékek vagy csökkentési célok (lásd: **36–38.** bekezdés).

**95** Nehéz felmérni a zajszennyezés csökkentése terén elért előrelépést. Ez főként annak tudható be, hogy a legtöbb uniós tagállam hiányosan és késedelmesen értékelte és jelentette a zaj mértékét. Rendszeres zajtérképkészítés hiányában a hatóságok nincsenek tisztában a probléma mértékével, és ennek következtében a lakosság káros zajszinteknek való kitettségével (lásd: **40–44.** bekezdés). Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség becslései szerint valószínűtlen, hogy teljesüljön a zajcsökkentésre vonatkozó 2030-as szennyezőanyag-mentességi cél, a közlekedési zajártalomnak tartósan kitett személyek száma pedig még növekedhet is (lásd: **45.** bekezdés).

**96** Az uniós jogszabályok értelmében a városoknak terveket kell kidolgozniuk, és különböző intézkedéseket kell hozniuk a lég- és zajszennyezés kezelésére. Megállapítottuk, hogy egyes esetekben a cselekvési tervek kidolgozása késedelmesen vagy egyáltalán nem történt meg. A kevésbé eredményes cselekvési tervek akadályozzák a lég- és zajszennyezésre való időben történő és eredményes reagálást, és a cselekvési terv hiánya összehangolatlan vagy akár egymást átfedő intézkedéseket eredményezhet (lásd: [47–55.](#) bekezdés).

**97** Megállapítottuk, hogy a kiválasztott városokban nem élveznek prioritást a zajártalom elleni intézkedések, és azokat a legjobb esetben is csak részben hajtják végre (lásd: [41–42.](#), [44.](#) és [53–55.](#) bekezdés). Megítélésünk szerint a zajcsökkentéssel kapcsolatos uniós célértékek hiánya visszatartja a tagállamokat attól, hogy prioritásként kezeljék a zajszennyezés eredményes csökkentését célzó intézkedéseket. Miután összehasonlítottuk a környezeti levegő minőségéről szóló irányelv és a nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásokról szóló irányelv eredményességét a környezeti zajról szóló irányelvével, arra a következtetésre jutottunk, hogy az uniós szintű levegőminőségi előírások és nemzeti kibocsátáscsökkentési célok megléte pozitív hatást gyakorolt a levegőminőség javulása tekintetében (lásd: [27–29.](#) és [32.](#) bekezdés).

## Ajánlás. A zajszennyezés elleni intézkedések prioritásként történő kezelése

---

A Bizottság értékelje az alábbiak megvalósíthatóságát:

- a) uniós zajcsökkentési célok és zajhatárértékek bevezetése a környezeti zajról szóló irányelvbe;
- b) a zajnak való kitettséggel kapcsolatos adatszolgáltatási küszöbértékek lehető legszorosabb összehangolása az Egészségügyi Világszervezet által ajánlottakkal.

**Megvalósítás céldátuma: 2029**

**98** A Bizottságnak aktívan nyomon kell követnie az uniós jogszabályok betartását, és fel kell lépnie minden olyan esetben, amikor egy tagállam nem teszi meg ezt. Megállapítottuk, hogy a Bizottság stratégiai eszköze, a kötelezettségszegési eljárás hosszadalmas folyamat, amely nem mindig biztosítja eredményesen, hogy a kiválasztott városok megfeleljenek a lég- és zajszennyezésre vonatkozó uniós szabályoknak. Az uniós jogszabályoknak való tagállami megfelelés hiánya miatt a lég- és zajszennyezés mérséklésére és ezáltal az uniós polgárok egészségére gyakorolt negatív hatások csökkentésére irányuló erőfeszítések a kiválasztott városokban nem voltak teljes mértékben eredményesek (lásd: [56–63.](#) bekezdés).



**99** Megállapítottuk, hogy a kiválasztott városoknak nemigen sikerül eredményes intézkedéseket végrehajtani (lásd: **64–90.** bekezdés). Egyes megoldások részben csökkentették a lég- és zajszennyezést. Más esetekben a problémát helyi szinten kezelik, de a szomszédos területeken növekszik a levegő- és a zajszennyezés (lásd: **71.** és **77–79.** bekezdés). A hosszú távú eredményesség bizonytalan, mivel az intézkedések végrehajtását hátráltatta a nem megfelelő tervezés, ami ahhoz vezetett, hogy a lakosság egy része nem fogadta el azokat, vagy nagyon alacsony volt irántuk az érdeklődés. Ez gyakran az intézkedések léptékének csökkentését vagy néha azok elhalasztását eredményezi (lásd: **73., 78.** és **80.** bekezdés).

**100** Megállapítottuk továbbá, hogy hiányzik a regionális koordináció, amely szükséges lenne a légszennyező anyagok (például az ózonprekursorok vagy a finomrészecskék) országhatárokon áttérjedő áramlásának eredményes kezeléséhez, valamint annak biztosításához, hogy az intézkedések elérjék a kívánt eredményeket. Ez jelentősen akadályozza a város közigazgatási határain belül hozott intézkedések eredményességét, mivel maguk a városok nem képesek kezelni a máshol okozott szennyezést (lásd: **81–87.** bekezdés).

**101** Végezetül észrevételeztük, hogy a lég- és zajszennyezés kezelését célzó elemeket tartalmazó, uniós finanszírozású projektek gyakran figyelmen kívül hagyják azokat a mutatókat, amelyek lehetővé tennék e problémák megoldásához való hozzájárulásuk értékelését (lásd: **88–90.** bekezdés).

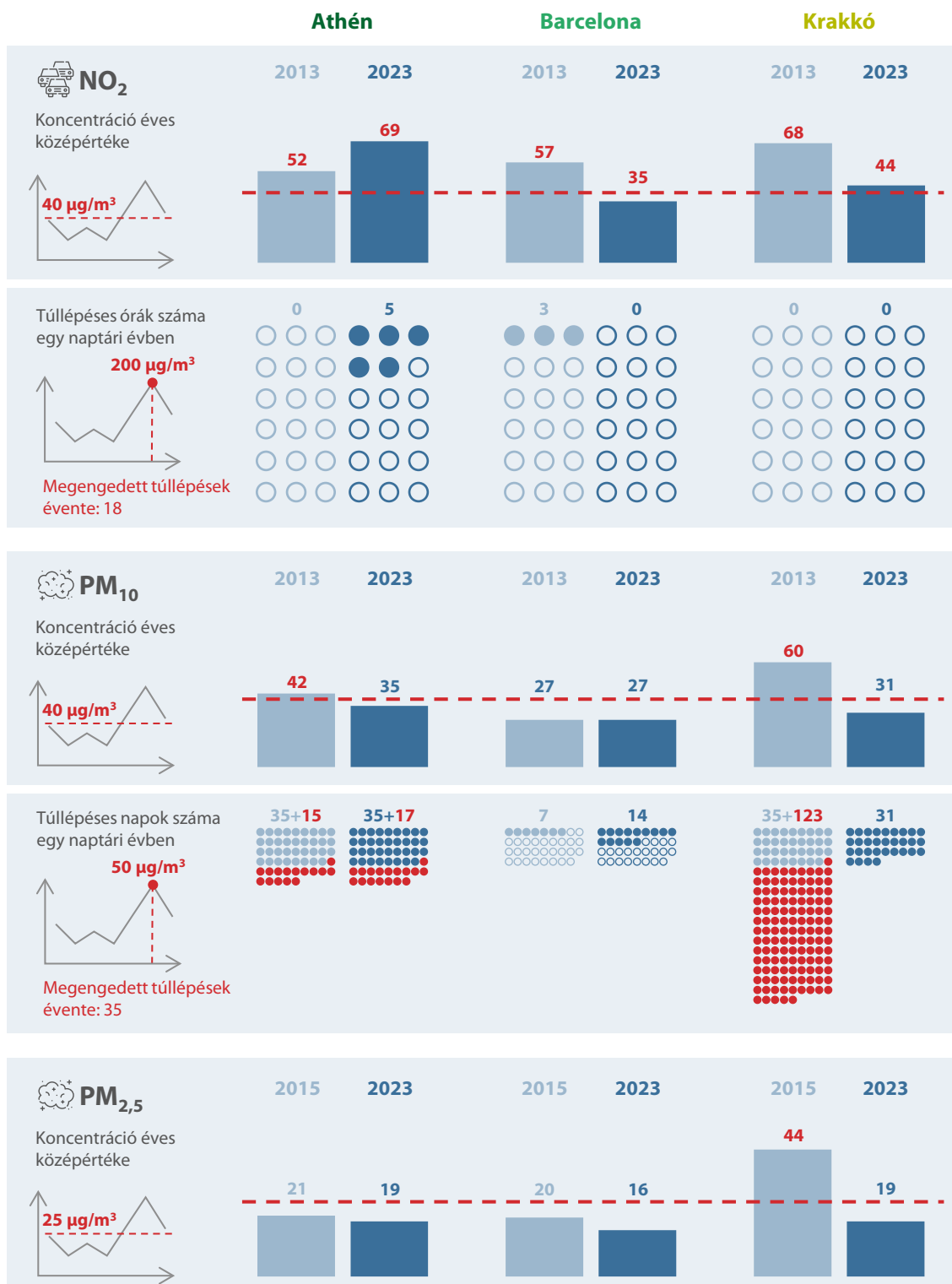
A jelentést 2024. november 20-i luxembourgi ülésén fogadta el a Joëlle Elvinger számvevőszéki tag elnökölte I. Kamara.

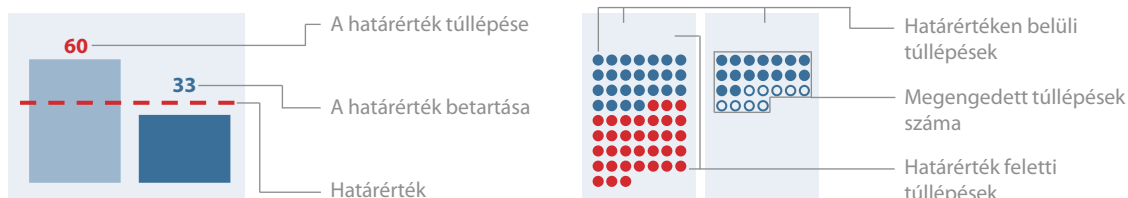
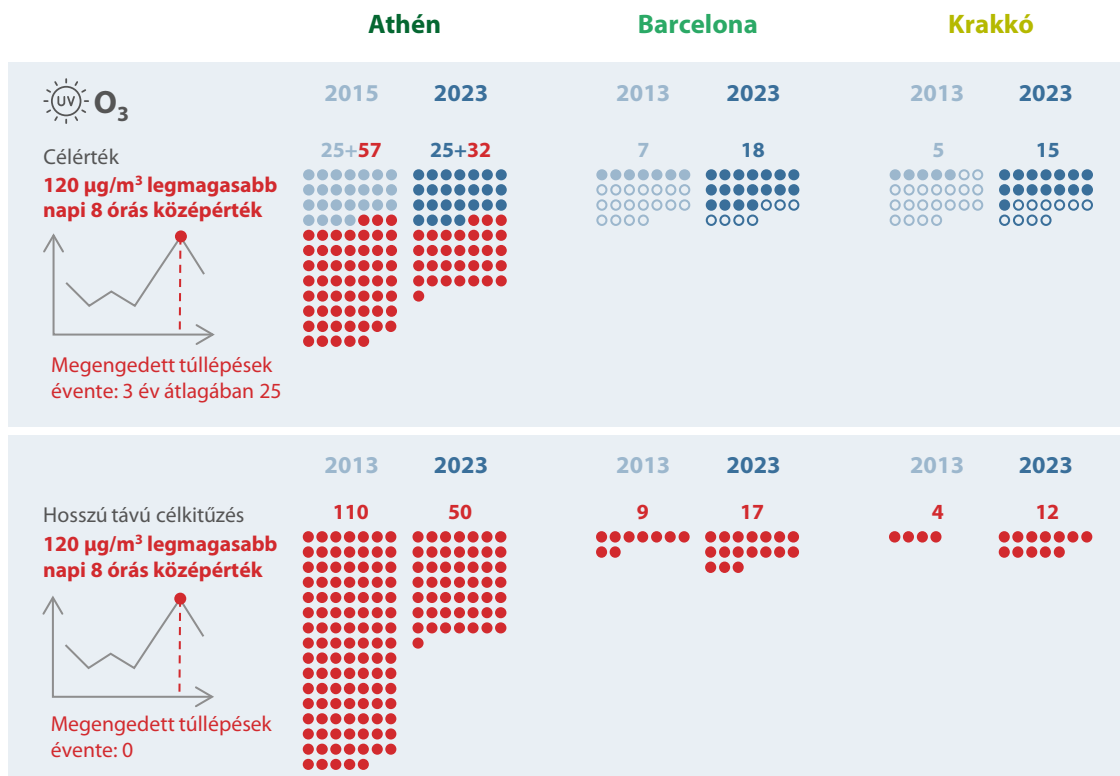
*a Számvevőszék nevében*

Tony Murphy  
*elnök*

# Mellékletek

## I. melléklet. A kiválasztott városok és az uniós határértékekhez viszonyított helyzetük





**Megjegyzés az 1. melléklethez:** az NO<sub>2</sub>, a PM<sub>10</sub> és a PM<sub>2,5</sub> esetében feltüntetett értékek a város mérőállomásai által jelentett legmagasabb éves átlagos koncentrációt jelentik, a természetes forrásokból származó hozzájárulások nélkül. Athén esetében 2013-ra és 2014-re vonatkozóan nem állnak rendelkezésre O<sub>3</sub> célértékek. Az O<sub>3</sub> értékek azon napok számát jelentik, amelyeken túllépték az AAQD- irányelvben meghatározott hosszú távú célkitűzést, bár nincs határidő a hosszú távú célkitűzés teljesítésére.

*Forrás:* Európai Számvevőszék, a tagállamok által rendelkezésre bocsátott EEA-adatok alapján.

## II. melléklet. Ellenőrzött projektek

| Szám | Település | Projektcím   | Unió hozzájárulás és forrás (millió euró) | Projekt típusa                | Levegő- és zajmutatók |
|------|-----------|--|---|-------------------------------|-----------------------|
| 1    | Athén     | Az Irinis III sugárút városrendezése   | 0,5<br>(esb-alapok)                       | Környezetbarát infrastruktúra | Igen                  |
| 2    | Athén     | Az athéni metró Haidari–Pireusz vonalának meghosszabbítása   | 295,3<br>(esb-alapok)                     | Infrastruktúra                | Nem                   |
| 3    | Athén     | E-mobilitás (töltőállomások mindenütt, elektromos városi buszok, elektromos taxik)                                     | 220,0<br>(RRF)                            | Infrastruktúra                | Nem                   |
| 4    | Athén     | LIFE Index-Air, Integrált expozíciós dóziskezelő eszköz kifejlesztése a levegőben a finomrészecskék csökkentésére      | 0,8<br>(LIFE)                             | Kutatás                       | Nem alkalmazandó      |
| 5    | Athén     | A Környezetvédelmi és Energiaügyi Minisztériumban működő nemzeti levegőminőségi laboratórium berendezései és eljárásai | 0,2<br>(esb-alapok)                       | Tervek, berendezések          | Nem alkalmazandó      |
| 6    | Barcelona | Zöld tengelyek és terek Eixample-ban   | 25,9<br>(RRF)                             | Környezetbarát infrastruktúra | Nem                   |
| 7    | Barcelona | Alacsony kibocsátású zóna (LEZ) Barcelonában   | 3,0<br>(RRF és esb-alapok)                | Infrastruktúra                | Nem                   |
| 8    | Barcelona | Ernest Lluch metróállomás  | 16,7<br>(esb-alapok)                      | Infrastruktúra                | Nem                   |
| 9    | Barcelona | Bicivia  | 13,1<br>(esb-alapok)                      | Infrastruktúra                | Nem                   |
| 10   | Krakkó    | Kibocsátáscsökkentési program Krakkóban  | 0,7<br>(esb-alapok)                       | Fűtés                         | Igen                  |
| 11   | Krakkó    | Zabłocie Park – Wisła állomás  | 0,3<br>(esb-alapok)                       | Környezetbarát infrastruktúra | Nem                   |
| 12   | Krakkó    | Villamosvonal Trasa Łagiewnicka mentén   | 28,8<br>(esb-alapok)                      | Infrastruktúra                | Nem                   |
| 13   | Krakkó    | Emberközpontúság: A városok alkalmazkodása a holnaphoz   | 0,5<br>(LIFE)                             | Környezetbarát infrastruktúra | Nem                   |
|      |           |  | <b>605,8</b>                              |                               |                       |

Forrás: Európai Számvevőszék, a tagállamok által szolgáltatott adatok alapján.

# Rövidítések

**AAQD:** A környezeti levegő minőségéről szóló irányelv

**AQP:** Levegőminőségi terv

**EEA:** Európai Környezetvédelmi Ügynökség

**END:** A környezeti zajról szóló irányelv

**EUMSZ:** Az Európai Unió működéséről szóló szerződés

**LEZ:** Alacsony kibocsátású zóna

**NECD:** A nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásokról szóló irányelv

**NH<sub>3</sub>:** Ammónia

**NMVOG:** Nem metán illékony szerves vegyületek

**NO<sub>2</sub>:** Nitrogén-dioxid

**O<sub>3</sub>:** Talajközeli ózon

**PM:** Finomrészecske

**RRF:** Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz

**SO<sub>2</sub>:** Kén-dioxid

**WHO:** Egészségügyi Világszervezet

# Glosszárium

**Agglomeráció:** Nagy népsűrűségű városi terület. Uniós összefüggésben az agglomeráció a környezeti levegő minőségéről szóló irányelv alkalmazásában több mint 250 000 lakosú, a környezeti zajról szóló irányelv alkalmazásában 100 000 lakosú terület.

**Betegségteher:** Az Egészségügyi Világszervezet azt méri, hogy a betegség milyen mértékben befolyásolja az életet egy adott populációban a mortalitás (a korai elhalálozás miatt elvesztett évek) és a morbiditás (betegség által érintett évek) alapján.

**Euro kibocsátási előírások:** A könnyűgépjárművekre vonatkozó, számos uniós rendelet (Euro 1–Euro 6) által meghatározott kibocsátási előírások.

**Kötelezettségzegési eljárás:** A Bizottság által valamely olyan uniós tagállammal szemben kezdeményezett – különböző szakaszokból álló – eljárás, amely nem tesz eleget az uniós jog szerinti kötelezettségeinek.

**Levegőminőségi terv:** A tagállamok által készített dokumentum azon levegőminőségi zónákról, amelyekben a légszennyező anyagok koncentrációja meghaladja az uniós határértéket vagy célértéket.

**Levegőminőségi zóna:** Olyan földrajzi terület, például agglomeráció, amelyre valamely tagállam a levegőminőség értékelése és figyelemmel kísérése céljából felosztja területét.

**LIFE:** Az Unió környezetvédelmi és éghajlat-politikájának végrehajtását tagállami projektek társfinanszírozásával támogató pénzügyi eszköz.

**Stratégiai zajtérkép:** Egy adott terület bizonyos forrásokból származó zajnak való teljes kitettségének grafikus ábrázolása.

**Szubszidiaritás:** Az az elv, amely szerint az Unió csak akkor lép fel, ha az a eredményesebb a nemzeti, regionális vagy helyi szinten hozott intézkedéseknél.

## A Bizottság válaszai

<https://www.eca.europa.eu/hu/publications/sr-2025-02>

## Időrendi áttekintés

<https://www.eca.europa.eu/hu/publications/sr-2025-02>

## Ellenőrző csoport

Az Európai Számvevőszék különjelentései ismertetik az uniós szakpolitikákra és programokra, illetve az egyes költségvetési területek irányításával kapcsolatos témákra vonatkozó ellenőrzéseinek eredményeit. Hogy ellenőrzési munkája maximális hatást érjen el, témái megválasztásakor és feladatai megtervezésekor a Számvevőszék figyelembe veszi a teljesítmény-, illetve szabályszerűségi kockázatokat, az érintett bevétel vagy kiadás nagyságát, a várható fejleményeket, valamint a politikai jelentőséget és a nagyközönség érdeklődését.

Ezt a teljesítmény-ellenőrzést a fenntartható természetierőforrás-gazdálkodásra szakosodott, Joëlle Elvinger számvevőszéki tag elnökölte I. Kamara végezte. Az ellenőrzést Klaus-Heiner Lehne számvevőszéki tag vezette Thomas Arntz kabinetfőnök és Marc-Oliver Heidkamp kabinettagassé, Emmanuel Rauch ügyvezető, Katarzyna Radecka-Moroz feladatfelelős, valamint Milan Šmíd, Anna Zalega, Vasileia Kalafati és Jonas Kathage számvevők támogatásával. Nyelvi támogatás: Laura McMillan. Titkársági támogatás: Judita Frangež.



*Balról jobbra:* Judita Frangež, Jonas Kathage, Katarzyna Radecka-Moroz, Marc-Oliver Heidkamp, Klaus-Heiner Lehne, Emmanuel Rauch, Anna Zalega, Milan Šmíd és Vasileia Kalafati.



# SZERZŐI JOGOK

© Európai Unió, 2025

Az Európai Számvevőszék dokumentumainak felhasználását a nyíltadat-politikáról és a dokumentumok további felhasználásáról szóló [6-2019. sz. számvevőszéki határozat](#) szabályozza.

Ellenkező rendelkezés (pl. egyedi szerzői jogi nyilatkozatokban foglaltak) hiányában az Európai Unió tulajdonában lévő számvevőszéki tartalmak a [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licenc](#) alá tartoznak. Ezért fősabály szerint a további felhasználás a forrás és a változtatások megfelelő feltüntetésével megengedett. A Számvevőszéktől származó tartalmak további felhasználásakor azok eredeti értelme és mondanivalója nem torzulhat. A Számvevőszék nem vonható felelősségre a továbbfelhasználás esetleges következményeiért.

Ha az adott tartalomban azonosítható magánszemélyek is érintettek (például ha egy kép a Számvevőszék munkatársait ábrázolja vagy harmadik fél is szerepel a források között), adott esetben további engedélyt is be kell szerezni.

Amennyiben ez megtörtént, akkor a vonatkozó engedély érvényteleníti a fenti általános érvényű engedélyt, és az abban foglalt, egyértelműen meghatározott felhasználási korlátozások érvényesek.

Az olyan tartalmak felhasználásához vagy reprodukálásához, amelyek nem az Európai Unió tulajdonát képezik, adott esetben közvetlenül a szerzői jog tulajdonosától kell engedélyt kérni.

3. háttérmagyarázat, 2. kép: [© stock.adobe.com/Sergii Figurnyi](https://stock.adobe.com/Sergii-Figurnyi).

1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 9., 11. ábra, I. melléklet – Ikonok és képek: ezek kidolgozása a [FlatIcon.com](#) eszközeinek felhasználásával történt. © Freepik Company S.L. Minden jog fenntartva.

Az iparjogvédelem alatt álló szoftverek és dokumentumok – pl. szabadalmak, márkajelzések, bejegyzett formatervezési minták, logók és nevek – nem tartoznak a Számvevőszék továbbfelhasználási politikájának hatókörébe.

Az Európai Uniónak az europa.eu címtartomány alá tartozó intézményi honlapjai külső oldalakra mutató hivatkozásokat is tartalmaznak. Ezek nem tartoznak a Számvevőszék hatáskörébe, ezért ajánlott elolvasni az ott közzétett adatvédelmi és szerzői jogi rendelkezéseket.

## **Az Európai Számvevőszék logójának használata**

Az Európai Számvevőszék logója kizárólag a Számvevőszék előzetes hozzájárulásával használható fel.

## IDÉZÉS MÓDJA

Az Európai Számvevőszék [02/2025. sz. különjelentése](#): „Városi szennyezés az Európai Unióban: A városokban tisztább lett a levegő, de még mindig túl nagy a zaj”,

Az Európai Unió Kiadóhivatala, 2025.

|      |                        |                |                     |                   |
|------|------------------------|----------------|---------------------|-------------------|
| HTML | ISBN 978-92-849-3711-0 | ISSN 1977-5733 | doi:10.2865/3336890 | QJ-01-24-041-HU-Q |
| PDF  | ISBN 978-92-849-3712-7 | ISSN 1977-5733 | doi:10.2865/9765268 | QJ-01-24-041-HU-N |

A levegő- és zajszennyezés károsíthatja egészségünket, különösen a városi területeken, ahol a legtöbb uniós polgár él. Megvizsgáltuk, hogy a kiválasztott városok hogyan hajtják végre az egészségünk jobb védelmét célzó uniós szabályokat. Megállapítottuk, hogy bár a levegőminőség javul, a levegőminőségi előírásokat nem mindig vagy csak a közelmúltban teljesítették. Azt is megállapítottuk, hogy városainkban még mindig túl nagy a zaj. Megítélésünk szerint a zajcsökkentéssel kapcsolatos uniós célértékek hiánya visszatartja a tagállamokat attól, hogy prioritásként kezeljék a zajszennyezés csökkentését célzó intézkedéseket. Észrevételezzük továbbá, hogy a zajterheléssel kapcsolatos adatszolgáltatás küszöbértékei a potenciálisan ártalmas zajnak kitett uniós lakosságnak csak egy részére vonatkoznak. A káros zajszintek csökkentésére irányuló intézkedésekre teszünk javaslatot.

A Számvevőszék különjelentése az EUMSZ 287. cikke (4) bekezdésének második albekezdése alapján.



EURÓPAI  
SZÁMVEVŐSZÉK



Az Európai Unió  
Kiadóhivatala

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUXEMBOURG

Telefon: +352 4398-1

Megkeresés: [eca.europa.eu/hu/contact](https://eca.europa.eu/hu/contact)

Weboldal: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

Twitter: @EUAuditors