

Deutsche Umwelthilfe

Jogi eljárások a tiszta levegőért



**RIGHT TO
CLEAN AIR**

A BELÉLEGZETT LEVEGŐ MEGBETEGÍT MINKET

Korunk egyik legégetőbb környezetvédelmi problémája a levegőszennyezés. Bár az Európa-szerte érvényben lévő irányelvek, valamint a Right to Clean Air elnevezésű program minden uniós polgár számára jogot biztosít arra, hogy a levegőszennyezés visszaszorítására érdekében hatékony intézkedések bevezetését kérje, egyes káros szennyezőanyagok, mint pl. a nitrogén-dioxid (NO₂) és a szálló por (PM₁₀ és PM_{2,5}) mértéke számos nagyvárosban és agglomerációban rendszeresen túllépi az egészségügyi határértékeket. Ez az uniós polgárok egészségét károsító hatás mellett a környezetre és az éghajlatra is ártalmas.

Az előbb említett legelterjedtebb szennyezőanyagokon kívül néhány európai ország nem teljesíti a kén-dioxid (SO₂), a benzol (C₆H₆), az ózon (O₃) és a szén-monoxid (CO) egészségügyi határértékeit sem. Bár a tiszta levegő alapvető emberi szükséglet, az európai nagyvárosok lakosságának esetenként akár 95%-a is egészséget károsító mértékben kitett a szennyezőanyagoknak. Ezeknek a szennyezőanyagoknak a legfőbb forrása az ipar, a közlekedés és a lakossági tüzelés.

Az Európai Unió által finanszírozott Right to Clean Air projekt (LIFE15 GIE/DE/795 LEGAL ACTIONS) elindításával a Deutsche Umwelthilfe (DUH) azon dolgozik, hogy jelentősen javítsa Európa levegőminőségét a környezet és az emberek egészségének védelmében. A csehországi Frank Bold Society (FBS) szervezettel karöltve a DUH a levegőminőséget szabályozó és javító intézkedések bevezetését ösztönzi, valamint támogatja az európai és tagállami szintű jogi eljárásokat, beleértve az egyes európai nagyvárosokban a tiszta levegőért indított bírósági pereket. Ezt a problémát tájékoztatókampányok, kapacitásnövelő műhelyek és számos európai partner között lefolytatott tapasztalatcserék révén, európai szinten kell megoldani.

LEVEGŐMINŐSÉG EURÓPÁBAN

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EKÜ) több tanulmánya szerint¹ 2015-ben Európa-szerte több mint 420 ezer ember vesztette életét idő előtt a szálló por okozta levegőszennyezés következtében. A NO₂-kibocsátás magas szintje hozzávetőleg 79 ezer ember korai elhalálzáért felelős. A rossz levegőminőség növeli a szív- és érrendszeri, valamint légúti megbetegedések, többek között a rák kialakulásának veszélyét. Ezeknek az egészségkárosító tényezőknek a gazdasági költségvonzata 330 és 940 milliárd euró közé tehető, amely az EU GDP-jének mintegy 3-9%-át teszi ki².

Európa városi népességének több mint ötöde szenved az uniós határértékek feletti levegőszennyezéstől. Ez annak ellenére így van, hogy az európai határértékek az Egészségügyi Világszervezet (WHO) által

javasoltnál jóval magasabbak. Az EU 28 tagállamában a városi lakosság hozzávetőleg 74%-a volt kitéve az Egészségügyi Világszervezet PM_{2,5} szálló porra vonatkozó szigorú levegőminőségi határértékeit meghaladó légszennyezettségnek, és 7%-a olyan régióban élt, ahol a levegő NO₂-koncentrációja az éves uniós határérték felett volt³.

LEVEGŐMINŐSÉG NÉMETORSZÁGBAN

Németországban a szálló por mellett a levegőszennyezést érintő egyik legnagyobb kihívás a nitrogén-dioxid kibocsátás. Az ilyen típusú levegőszennyezésnek való tartós kitétség károsítja a légutakat, valamint szív- és érrendszeri problémákat okoz. A WHO által készített tanulmányok kimutatták, hogy a levegőszennyezésnek való hosszan tartó kitétség – elsősorban a nagy forgalmú utak környékén – összefüggésbe hozható a betegségekre való hajlam, valamint a halálozási ráta megnövekedésével. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EKÜ) levegőminőségről szóló 2018. évi jelentése megállapította, hogy Németországban a NO₂ évente 13 100, a szálló por pedig 62 300 ember korai haláláért felelős (2015)⁴. A levegőminőséget mérő monitoring állomások 2018-as adatainak vizsgálata kimutatta, hogy a NO₂ esetében az éves 40 µg/m³ országos átlag a forgalmas helyek közelében lévő mérőállomások 40%-ánál nem teljesül⁵. A negatív „élenjáró” ebben a tekintetben Stuttgart város „Am Neckartor” állomása volt, ahol a NO₂ éves mért átlaga 71 µg/m³ volt, amely közel 80%-kal magasabb a megengedett határértéknél. A napi átlagérték a szálló por (PM₁₀) esetében 50 µg/m³, és 2017-ben 47 napon ezt az értéket meg is haladta. A törvényben meghatározott megengedett túllépések száma maximum 35 nap lehet. Az Egészségügyi Világszervezet szerint ez a határérték továbbra is rendkívül magas, hiszen nincs olyan szállópor-koncentráció, amely alatt semmilyen káros hatás nem várható. Ezért a WHO a megengedett határérték-túllépések számának három napra csökkentését javasolja. Németországban a mért értékek a mérőállomások 78%-ánál meghaladták a WHO által ajánlott napi határértéket. A PM_{2,5} szálló porra törvényben meghatározott éves 25 µg/m³ határérték szintén jóval magasabb a WHO által éves szinten javasolt 10 µg/m³-nél. A nagyvárosok magas NO₂-koncentrációjának legfőbb oka a dízel járművek károsanyag-kibocsátása, azon belül is a személygépkocsiké, amelyek átlagos részaránya 72,5%⁶. Az Európai Bizottság, a német bíróságokkal egyetemben megerősítette, hogy a dízel járművek korlátozása a városokban nagymértékben hozzájárulhat a probléma megoldásához.

LEVEGŐMINŐSÉGI HATÁRÉRTÉKEK

Az Európai Unió egy széles körű jogalkotási csomagot fogadott el, amelyben az alábbi táblázatban összefoglalt egészségügyi szabványokat és célkitűzéseket fogalmazta meg. Ezek különböző időtartamokra

1 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report
2 Cost-benefit Analysis of Final Policy Scenarios for the EU Clean Air Package, 2014. március

3 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report
4 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report
5 Umweltbundesamt Air Quality 2018 – Preliminary Evaluation, 2018. január
6 Umweltbundesamt HBEFA 3.3 verzió

AZ EURÓPAI UNIÓ LÉGIA MINŐSÉGI STANDARDAI

Szennyező anyag	Kötelezettség	Időszak	Teljesítés határideje	Megengedett éves túllépések
Nitrogén-dioxid (NO ₂)	Óránkénti határérték (200 µg/m ³)	1 óra	2010/01/01	Legfeljebb 18 óra
	Éves átlagos határérték (40 µg/m ³)	Naptári év	2010/01/01	nincs
Durva szálló por (PM ₁₀)	Napi határérték (50 µg/m ³)	24 óra	2005/01/01	Legfeljebb 35 nap
	Éves átlagos határérték (40 µg/m ³)	Naptári év	2005/01/01	nincs
Finom részecske (PM _{2,5})	Éves átlagos határérték (25 µg/m ³)	Naptári év	2015/01/01	nincs
Kén-dioxid (SO ₂)	Óránkénti határérték (50 µg/m ³)	1 óra	2005/01/01	Legfeljebb 24 óra
	Napi határérték (125 µg/m ³)	24 óra	2005/01/01	Legfeljebb 3 nap
Ólom (Pb)	Éves átlagos határérték (0,5 µg/m ³)	Naptári év	2005/01/01	nincs
Szén-monoxid (CO)	Napi határérték (10 mg/m ³)	Maximum napi 8 órás átlagérték	2005/01/01	nincs
Benzol	Éves átlagos határérték (5 µg/m ³)	Naptári év	2010/01/01	nincs
Policiklikus aromás szénhidrogének	Átlagos éves célérték (1 ng/m ³) (benzo(a)pirén koncentrációjában kifejezve)	Naptári év	2012/12/31	nincs

vonatkoznak, mivel a különféle szennyezőanyagokkal összefüggésbe hozható, megfigyelt egészségügyi hatások különböző kitétségi idők mellett jelentkeznek. Az éves átlag határértékek célja, hogy az embereket megvédjék a levegőszennyezésnek való tartós (krónikus) kitétségtől, míg az óránkénti és napi határértékek arra szolgálnak, hogy megvédjék az embereket a rövidtávú (akut), jelentős szennyezési eseményeknek való kitétségtől, amelyek csak óráig vagy napokig tartanak. A határértékek meghatározása a WHO irányelvei alapján történt. A PM₁₀ és a PM_{2,5} esetében azonban a törvényben meghatározott határértékek a WHO ajánlásainál lényegesen megengedőbbek.

FA- ÉS SZÉNTÜZELÉSBŐL SZÁRMAZÓ KÁROSANYAG-KIBOCSÁTÁS

Az európai háztartások az általuk felhasznált összes energia kb. 65%-át fűtésre fordítják. A lakossági tüzelés már ma is a szálló por, a korom és a benzo(a)pirén legjelentősebb forrása az EU-ban. 2030-ra a kazánok és bojlerok várhatóan a szálló por több mint 40%-áért és a levegőbe kerülő korom közel 70%-áért lesznek felelősek Európában⁷. Ennek egyik oka, hogy az EU-ban a szilárd biomassának, mint megújuló energiaforrásnak kulcsfontosságú szerepet tulajdonítanak az éghajlatot kevésbé

megterhelő fűtési megoldásokra történő átállás során. Ezzel összefüggésben azt láthatjuk, hogy a fa, mint tüzelőanyag, reneszánszát éli.

Azonban az Európában használt több mint 70 millió szilárd tüzelőanyaggal működő berendezés többsége elavult. Különösen a kisméretű és kézi berendezéseket használják gyakorta helytelenül, továbbá a fatüzelés sokszor egyáltalán nem hatékony módon történik. Ezért ezek a kisméretű berendezések aránytalanul nagymértékben járulnak hozzá az összes károsanyag-kibocsátáshoz. Emellett gyakran nagy mennyiségben termelnek korom részecskéket, amelyek hozzájárulnak a globális felmelegedéshez. Ez pedig jelentősen növeli az ökológiai lábnyomukat.

A városoknak és régióknak nemcsak meg kell felelniük a szálló porra vonatkozó erélytelen európai levegőminőségi előírásoknak, hanem környezet- és éghajlatvédelmi stratégiájuk részeként elkötelezett módon kezelniük is kell a problémát. Korlátozhatják a lakossági tüzelést és meghatározhatnak az uniósnál szigorúbb előírásokat az állampolgárok egészségének hatékony védelme érdekében. Példa egy nagyon szigorú fellépésre: a lengyelországi Krakkóban 2019 szeptemberében állandó és átfogó tilalom lép érvénybe a szilárd tüzelőanyagok égetésére.

⁷ European Environmental Bureau, az IIASA GAINS modell alapján, 2016

GÉPJÁRMŰVEK KÁROSANYAG-KIBOCSÁTÁSÁNAK SZABÁLYOZÁSA

A NO₂ sok városban tartósan meghaladja a megengedett határértéket elsősorban az új dízelüzemű személyautók valós forgalomban mért magas nitrogén-oxid (NO_x) átlagkibocsátása miatt. Valójában nem csak az emissziós botrány óta ismert, hogy az utakon közlekedő járművek nitrogén-oxid kibocsátása jelentősen nagyobb a laboratóriumi vizsgálatokban mért értékeknél. Ez minden gyártó járműveit érinti.

A DUH birtokában már 2007 óta voltak bizonyítékok arra, hogy nem minden volt rendben a gyártók saját autóiakra vonatkozó hivatalos adataiban, és ezeket az információkat át is adták a hatóságoknak. Mivel a politikusok az egyértelmű bizonyítékok ellenére, valamint a VW emissziós botrány egyesült államokbeli kirobbanását követően sem tették meg a szükséges lépéseket, a DUH saját maga kezdte el mérni a személygépkocsik károsanyag-kibocsátását. 2016 márciusa óta a DUH és annak kibocsátást ellenőrző intézete (EKI) több mint 100 Euro 6 és Euro 5 besorolású személygépkocsi mérését végezte el valós körülmények között az utakon. Ezek között vannak dízel, benzin és hibrid hajtású járművek is. A forgalomban eddig megvizsgált járművek közül csak néhány felelt meg az előírt határértéknek. A többnyire nyári hőmérsékletek mellett mért kibocsátási adatok átlagosan alacsonyabbak voltak a télen mérteknél. Ennek részben az az oka, hogy +19 Celsius fok alatt sok jármű lekapcsolja a szabályosan használt kipufogógázkezelő rendszerét. Az eddigi legmagasabb nitrogén-oxid kibocsátást egy Euro 6 besorolású, dízelüzemű Opel Zafira Tourer 1.6 CDTI autónál mérték. Ennek a modellnek az átlagos kibocsátása 1474 mg NO_x/km. A próbapadon mért alkalmazható jóváhagyási határérték 80 mg/km.

A NO_x és CO₂-méréseinkkel kapcsolatos háttér-információk megtalálhatók www.l.duh.de/pemsuk weboldalunkon.

A mérésekkel a DUH arra szeretné felhívni a figyelmet, hogy égető szükség van a járművek kipufogógáz-tisztítási rendszerének gyakoribb és mindenekelőtt hatékonyabb ellenőrzésére az érvényes kibocsátási szabványok teljesítése érdekében. A német szövetségi közlekedésügyi minisztériummal ellentétben a DUH közzéteszi méréseit, tájékoztatja a fogyasztókat és a rendkívül magas NO_x-kibocsátások esetén magyarázatot ad arra, hogy az utak közelében felállított mérőállomások közel felénél miért mérnek rendszeresen a 2010 óta érvényben lévő határértékeknél magasabb koncentrációt. Azonban a mérések azt is mutatják, hogy lehet olyan „tisztá” dízel gépkocsikat is gyártani, amelyek megfelelnek a közúti határértékeknek.

LEVEGŐMINŐSÉGRE VONATKOZÓ TERVEK ÉS EMISSZIÓS TÉNYEZŐK

A levegőminőségre vonatkozó számos jelenlegi terv támaszkodik olyan elavult adatbázisok alacsonyra becsült NO_x-kibocsátási értékeire, amelyek nem tartalmaznak alacsony hőmérsékletek esetén mért kibocsátási értékeket. A Németország, Ausztria, Svájc, Franciaország, Svédország, Norvégia és az Európai Bizottság Közös Kutatóközpontja által támogatott egyik fontos adatbázis a Handbook Emission Factors for Road

Transport (HBEFA). Ez a kézikönyv, amelyet az egyes európai országok környezetvédelmi hivatalai állítottak össze, egész Európára kiterjedő, egységes és reprezentatív kibocsátási tényezőket ad meg. A régóta érvényben lévő 3.2-es verzió olyan emissziós adatokat tartalmazott, amelyek nincsenek összhangban a dízel járművek forgalomban mért valós károsanyag-kibocsátásával. A 2017 áprilisában kiadott, frissített 3.3-as verzióban az összes Euro 4, 5 és 6 besorolású dízelüzemű személyautó NO_x-kibocsátási tényezőjét megemelték. Az Euro 4 és 5 besorolású járművek esetén az adott forgalmi helyzettől függően akár 35%-os emelkedésre lehet számítani, míg az Euro 6-os gépkocsik esetében ez a szám akár meg is duplázódhat⁸. A járművek károsanyag-kibocsátásának számításához használt másik fontos adatbázis az európai országok többségében alkalmazott COPERT. Egyszerűen megfogalmazva megállapítható, hogy a dízelbotrányt követően a kibocsátási adatbázisok felülvizsgálatát megelőzően közzétett levegőminőségre vonatkozó tervek aránytalanul optimista számításokat tartalmaznak.

Ennek megfelelően megállapítható, hogy a levegőminőségi tervekben szereplő határérték-megfelelésre vonatkozó előrejelzések jelentős felülvizsgálatra szorulnak, illetve a szükséges intézkedések körét ezzel összhangban ki kell szélesíteni. További intézkedések elmaradása esetén a határértéknek való megfelelés még a régi kibocsátási tényezők esetén sem valósulhat meg több régióban 2021 (pl. Stuttgart) vagy 2030 (pl. München) előtt. Az előrejelzések felülvizsgálatát követően rövid időn belül nyilvánvalóvá válhat, hogy a tervek többsége továbbra sem nyújt kellő védelmet a lakosság számára a levegőben lévő, egészségkárosító szennyező anyagok káros hatásai ellen, és így nemcsak a levegőminőségre vonatkozó 2008/50/EK uniós irányelvvvel, illetve annak nemzeti végrehajtásával, hanem az Európai Szociális Charta 11. cikkével (egészségvédelemhez való jog) és a nemzeti alkotmányok többségével is ellentétes.

JOGALAP

A tiszta levegőért indított jogi eljárások alapja a Tanács környezeti levegő minőségének vizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló 96/62/EK irányelve (1996. szeptember 27.), valamint a 2008. május 21-én életbe lépett 2008/50/EK irányelv a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról. Ezek az irányelvek határozták meg a környezeti levegő szennyezőanyag-koncentrációjának határértékeit. Az előírt határértékeket a nemzeti jogszabályokban kellett rögzíteni, például Németországban a kibocsátás csökkentéséről szóló 39. szövetségi törvényben. A levegőminőségre vonatkozó határértékek túllépése esetén a városoknak és önkormányzatoknak akciótervet és/vagy levegőminőségi terveket kell készíteniük. A terveknek gondoskodniuk kell róla, hogy a határérték-túllépések a lehető legrövidebb időre korlátozódjanak.

Az uniós polgárok, a környezet és az éghajlat védelme érdekében az EU-s tagállamok nemzeti kormányainak, illetve adott esetben szövetségi és regionális kormányainak hatékony intézkedéseire van szükség ahhoz, hogy a határértékeket minél előbb teljesítsék. Azokban az

⁸ Umweltbundesamt HBEFA 3.3 verzió

országokban, ahol ez nem történik meg, a DUH és annak partnerei, pl. a ClientEarth nemzetközi civil szervezet és a Frank Bold Society (FBS) a nemzeti igazságszolgáltatási rendszeren keresztül keres jogorvoslatot a tagállamok hiányosságainak pótlására és a tiszta levegőhöz való jog törvényi végrehajtására. A jogszabályi rendelkezések és a megfelelő intézkedések hiánya vagy azok nem megfelelő végrehajtása következtében a határértékeket továbbra is túllépik.

JOGI ELJÁRÁSOK ÉS SIKEREK

2005-ben München erősen szennyezett Landshutter Allee utcájának egyik lakója a DUH támogatásával bírósági keresetet nyújtott be. Az ügy egészen az Európai Unió Bíróságáig (EUB) jutott, amely 2008. július 25-i ítéletében alátámasztotta az uniós polgárok jogi úton érvényesíthető, tiszta levegőhöz való jogát (ügyirat száma: M 1 K 12.1046, Janecek- eset). A környezetvédelmi szövetségek perindítási jogát jelentősen megerősítette a Szövetségi Közigazgatási Bíróság (BVerwG) 2013. szeptember 5-én Lipcsében hozott ítélete (ügyirat száma: 4 K 165/12.WI (1)), amely a DUH-nak adott igazat Darmstadt város levegőminőségi határértékeinek túllépése miatt, Hessen tartománya ellen indított perében. Az ítéletnek köszönhetően a perindítási joggal rendelkező környezet- és fogyasztóvédelmi szervezetek immár jogi úton kényszeríthetik ki a levegőminőségi határértékek betartását a város teljes területén. Wiesbaden közigazgatási bírósága 2015. június 30-i ítéletében (ügyirat száma: 4 K 757/11WI, 4 K 165/12.WI (1)) kimondta, hogy pénzügyi és gazdasági megfontolások többé nem indokolhatják a határértékek betartatásához szükséges intézkedések elmulasztását. Ennek megfelelően a levegőminőségi terveknek minden szükséges intézkedést tartalmazniuk kell ahhoz, hogy a határértékek betartása a lehető leghamarabb megtörténjen.

HELYBENHAGYTÁK A DÍZEL JÁRMŰVEK FORGALMI KORLÁTOZÁSÁNAK JOGSZERŰSÉGÉT

Düsseldorf közigazgatási bírósága 2016. szeptember 13-án hozott ítéletében megerősítette, hogy egyes dízelüzemű járművek forgalmi tilalmára megfelelő jogalap áll rendelkezésre ahhoz, hogy a határértékeknek való megfelelés a lehető leghamarabb teljesüljön. Stuttgart közigazgatási bírósága 2017. július 26-i ítéletében egy lépéssel továbbment, és felszólította Baden-Württemberg tartományát, hogy mérlegelje a dízelüzemű járművek egész éven át tartó forgalmának tilalmát. Lipcse közigazgatási bírósága egy 2018. február 27-i keltezésű elvi ítéletében úgy foglalt állást, hogy a dízelüzemű járművek forgalmi tilalmára az arányosság elvének figyelembe vételével is van lehetőség.

A TISZTA LEVEGŐVEL KAPCSOLATOS JOGI ELJÁRÁSOK

A DUH a ClientEarth nemzetközi civil szervezettel karöltve és annak támogatásával 2015 novemberében pert indított számos regionális

hatóság ellen a NO₂-ra érvényes levegőminőségi határértékek túllépése miatt. Az érintett városok között szerepelt Stuttgart, Frankfurt, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Aachen, Köln és Bonn. 2016 júniusában a DUH Berlinben nyújtott be keresetet azután, hogy a város közlekedési útvonalak közelében létesített összes mérőállomása a levegőminőségi határértéket meghaladó NO₂-koncentrációt mért. 2016 októberében a DUH folytatta a Mainz tartomány fővárosa ellen indított jogi eljárását, miután a város NO₂-szintjét tartósan a határérték felett mérték. A DUH jelenleg összesen több mint 35 nagyváros ellen folytat peres eljárást a 16 szövetségi tartomány közül kilencben.

Ezen túlmenően a DUH végrehajtási intézkedéseket kezdeményezett Münchenben, Darmstadtban, Reutlingenben, Stuttgartban, Düsseldorfban, Wiesbadenben és Limburgban. Ezekben a nagyvárosokban néhány esetben évek óta jogilag kötelező érvényű ítéletek írják elő az illetékes hatóságok számára a meglévő levegőminőségi tervek felülvizsgálatát, valamint a NO₂-határértékek teljesítését lehetővé tevő intézkedések



A Deutsche Umwelthilfe ebben a 35 német városban nyújtott be bírósági keresetet a tiszta levegőért.

meghozatalát. Ezeknek a bírósági határozatoknak köszönhetően az első lépésekre, többek között a dízelüzemű járművek forgalomkorlátozására már sor került. 2019. január 1-je óta Stuttgart belvárosának teljes területén zóna alapú forgalmi korlátozás van érvényben az Euro 5/V szabványnál alacsonyabb besorolású dízelüzemű járművekre. 2019 júniusától egyes utakon új forgalomkorlátozások várhatók az Euro 1/I és Euro 5/V közötti besorolású dízelüzemű járművekre.

JOGI ELJÁRÁSOK MÁRSORSZÁGOKBAN

Az Európai Unió Bírósága levegőminőségi tervekről szóló 2012. december 19-i határozata kimondta, hogy a határértékek teljesítése érdekében a tagállamok olyan intézkedések meghozatalára is kötelezhetők, amelyek akár súlyos gazdasági következményekkel járnak. Olaszország kormánya a PM₁₀ határértékének sorozatos túllépését számos olasz régióban azzal igyekezett magyarázni, hogy a kitűzött célok nem tud megfelelni. Ehhez ugyanis, állítása szerint, „radikális gazdasági és szociális intézkedésekre”, valamint „az alapjogok és szabadságjogok megsértésére” lett volna szükség. Ezt az érvelést azonban az Európai Unió Bírósága nem fogadta el a határértékek túllépésének indoklásaként, és hangsúlyozta, hogy a tagállamok kötelesek betartani a határidőket⁹.

A környezetvédelmi szervezetek más tagállamokban is rákényszerülnek arra, hogy jogilag szerezzenek érvényt a levegőminőségre vonatkozó előírások betartásának. 2011-ben például a ClientEarth beperelte az Egyesült Királyságot, mert a NO₂-szint 16 brit nagyvárosban és régióban túllépte a megengedett határértékeket. 2014. november 19-i ítéletében az Európai Unió Bírósága úgy rendelkezett (C-404/13), hogy a nemzeti bíróságok kötelesek megtenni minden szükséges intézkedést az illetékes hatóságokkal szemben, ha a levegőminőségre vonatkozó határértéket túllépi. Az Egyesült Királyság Legfelsőbb Bírósága arra kötelezte az ország kormányát, hogy 2015. december 31-ig nyújtson be új és hatékony levegőminőségi terveket. Azonban ezek nem bizonyultak kellően hatékonyak és nem gondoskodtak a határérték 2025-ig történő teljesítéséről, ezért a ClientEarth újabb panaszt nyújtott be.

2016. november 2-án a brit Legfelsőbb Bíróság megerősítette, hogy a levegőminőségre vonatkozó tervek nem elégségesek, ezért azok felülvizsgálatára van szükség. A Legfelsőbb Bíróság – miután a brit kormány kísérletet tett arra, hogy a levegőminőségre vonatkozó új terveket csak a választások után tegye közzé – kimondta, hogy a terveket legkésőbb 2017. július 31-ig be kell nyújtani és el kell fogadni. Mivel a tervek több mint 45 angliai és walesi közterület esetében továbbra sem elégségesek a levegőminőségre vonatkozó határértékek teljesítéséhez, a ClientEarth ismét bírósághoz fordult. A 2018 januárjában lefolytatott egyeztetést követően Wales kormánya bejelentette, hogy 2018. július 31-ig új levegőminőségi terveket fogad el. 2018. február 21-én a bíróság felszólította a brit kormányt, hogy készítse olyan levegőminőségi terveket, amelyek lehetővé teszik az érintett területeken a határértékek mielőbbi teljesítését. Ezeknek az erőfeszítéseknek az eredményeként London környezetvédelmi övezeteinek szabályozása 2019 áprilisától szigorodik, és az újonnan létrehozott, Ultra Low Emission Zone (ULEZ) elnevezésű övezeten belül az Euro 6-os dízelüzemű és az Euro 4-es benzinüzemű autókna régebbi környezetvédelmi besorolású járművek már nem közlekedhetnek.

9 A Bíróság ítélete (első tanács), 2012. december 19., a C-68/11. sz. ügyben, Európai Bizottság kontra Olasz Köztársaság

KÖTELEZETTSÉGSZEGÉSI ELJÁRÁSOK

Az érintett uniós polgárok és civil szervezetek mellett az Európai Bizottság is rendszeresen folyamodik jogi eszközökhöz annak érdekében, hogy a vonatkozó jogszabályoknak érvényt szerezzen. A Bizottság kötelezettségszegési eljárásokat indít a tagállamok ellen két alapvető jogelv alapján:

- A levegőminőségi határértékek teljesítésére vonatkozó kötelezettség elmulasztása egy adott időszak alatt (13. cikk)
- Olyan levegőminőségi tervek elkészítésére vonatkozó kötelezettség megsértése, amelyek megfelelő intézkedéseket léptetnek életbe annak érdekében, hogy a meg nem felelés időszakát a lehető legrövidebbre csökkentsék (23. cikk)

Az első írásbeli figyelmeztetést és az utolsó írásbeli figyelmeztetést követően az Európai Bizottság az ügyet az Európai Unió Bírósága elé utalhatja. A szálló por okozta levegőszennyezés miatt eddig már 16 tagállam részesült figyelmeztetésben. A Bizottság két tagállam ellen indított jogi eljárást az Európai Unió Bíróságán: Bulgária és Lengyelország. 2017. április 5-én Bulgária kormányát a Bizottság elmarasztalta a szálló por határértékeinek „rendszeres és tartós túllépése” miatt. 2018. február 22-én Lengyelország kormányát marasztalta el a levegőszennyezést korlátozó intézkedések elmulasztása miatt. Most mindkét tagállamnak új levegőminőségi terveket kell benyújtania annak érdekében, hogy a vonatkozó határértékeknek való megfelelést teljesítsék. Ennek hiányában az Európai Bizottság újabb jogi lépéseket tesz az országok ellen, ezek pedig rendkívül magas bírságokat vonhatnak maguk után.

2018. május 17-én az Európai Bizottság hat uniós tagállam (Németország, Franciaország, Magyarország, Olaszország, Románia és az Egyesült Királyság) ellen indított jogi eljárást az Európai Unió Bíróságán a levegőminőséggel kapcsolatos uniós jogszabályok folyamatos megsértése miatt. Emellett a Bizottság hivatalos felszólító levelet küld Németországnak, Olaszországnak, Luxemburgnak és az Egyesült Királyságnak, miután azok nem felelnek meg az EU járműtípus-jóváhagyási szabályainak. Elmarasztaló ítélet esetén Németország milliárdos nagyságrendű bírságra számíthat.

A LEVEGŐMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT CÉLZÓ INTÉZKEDÉSEK

A Német Szövetségi Környezetvédelmi Hivatal 2013-ban összeállított egy listát Németország levegőminőségi terveiről, valamint 100-nál több olyan intézkedést gyűjtött össze, amelyek alkalmasak a PM₁₀ és a NO₂ koncentrációjának csökkentésére¹⁰. A DUH egy elemzést készített az aktuális állapotokról és 2017. július 31-én közzétett egy 8 pontos sürgősségi programot a tiszta levegőért (8-Point Emergency

10 Umweltbundesamt Inventory and effectiveness of measures to improve air quality, 2015. május – www.umweltbundesamt.de/publikationen/inventory-effectiveness-of-measures-to-improve-air

A DUH 8 PONTOS SÜRGŐSSÉGI PROGRAMJA A TISZTA LEVEGŐÉRT

- Az autógyártók jogilag kötelező érvényű kötelezettségvállalása**
arra, hogy kizárólag olyan új dízelüzemű autót értékesítsenek, amelyek megfelelnek az Euro 6 szabványra érvényes, forgalomban mért 80 mg/km NO_x kibocsátási határértéknek (mínusz 15 Celsius-fokon mért RDE-kibocsátás szerint).
- Tiszta és hatékony hajtási technológiák elérhetőségének erősítése**
az új járművekhez (földgáz, hatékony hibrid és elektromos meghajtások).
- Minden Euro 5 + 6 besorolású dízelüzemű jármű **kötelező visszahívása** és karbamid alapú SCR kipufogógáz-tisztító rendszerrel történő felszerelése. Az Euro 6 szabványra érvényes, forgalomban mért 80 mg/km NO_x kibocsátási határérték teljesítésének biztosítása -15 Celsius-fokig. Amennyiben a gyártó nem vállalja a műszaki felújítást, a szennyező dízelüzemű gépkocsit visszavásárolják.
- Felújítási program minden Euro 5/VI + 6/VI könnyű haszongépjárműre** (fuvarozók és kereskedők járműveire) a legújabb Euro 6/VI SCR technológiára történő váltáshoz.
- Egyedi infrastruktúra program a „tisza tömegközlekedésért”:** az önkormányzatok kötelezettségvállalása és fejlesztése annak érdekében, hogy legkésőbb 2019. július 1-ig minden tömegközlekedésben használt autóbusz SCR-katalizátorral és -részezszezőrrel legyen felszerelve, valamint, hogy megfeleljen az Euro 6 károsanyag-kibocsátási határértékeknek, illetve ezeket földgázüzemű vagy elektromos hajtású új jármű váltja fel. A helyi közlekedési szolgáltatások körének szélesítése, pl. úthálózat bővítése, járatsűrűség növelése és üzemidő meghosszabbítása.
- Fogyasztóbarát gyűjtőperek indítása** a csalásokat elkövető cégekkel szembeni hatékonyabb fogyasztói fellépés biztosítása érdekében.
- Kötelezettségvállalás az iparági átláthatóságra:** kötelezettség az RDE-mérések publikálására minden járműmodellre azok CO₂ és NO_x kibocsátására vonatkozóan (-15 és +35 Celsius fok tartományban), valamint a szoftvervezérelt, törvényes kipufogógáz-tisztító rendszerrel felszerelt modellek esetén az adott járműre érvényes hőmérséklettartományra vonatkozóan.
- Hatósági átláthatóság:** a német Szövetségi Közlekedési Hivatal a szén-dioxiddal és a károsanyag-kibocsátással kapcsolatos összes adatot hozza nyilvánosságra: az autópálya kifejezetten beleegyezik, hogy nyilvánosságra hozza a CO₂ és kipufogógáz kibocsátási értékek hitelesítéséhez szükséges összes járműadatot, valamint az illegális és törvényesen bejelentett lekapcsoló eszközöket.

Természetesen ezek a követelmények más országok esetében is alkalmazhatók.

Programme for Clean Air), melynek révén egyszerre biztosítható a levegőminőségi határértékek teljesítése és a személyek szabad mozgása. Ezek az előírások 2019-ben is érvényesek, és rövid távon lehetővé teszik a levegőszennyezés koncentrációjára vonatkozó, 9 éve érvényes határértékek teljesítését.

FORGALMI KORLÁTOZÁSOK

A levegőminőségi határértékeknek való mielőbbi megfelelés legfontosabb fokmérője a magas károsanyag-kibocsátású dízelüzemű járművek használatának korlátozása az összes érintett nagyvárosban. A dízelüzemű gépkocsik a városi forgalomban az összes NO_x-kibocsátás több mint 70%-át adják. A korszerű Euro 6-os dízelüzemű autók NO_x-kibocsátása valós vezetési környezetben 30-szor magasabb, mint a korszerű Euro 6-os benzinüzemű autóké. Ennek megfelelően korlátozni kell minden olyan dízelüzemű jármű forgalomban történő használatát, amely a közúti forgalomban nem felel meg az Euro 6-os határértékeknek. A DUH véleménye szerint a belvárosba kizárólag olyan járműveket szabad beengedni, amelyek valós közúti vezetési környezetben igazolhatóan megfelelnek a határértékeknek. A DUH, a Német Szövetségi Környezetvédelmi Hivatal és Stuttgart közigazgatási bírósága álláspontja (13 K 5412/15) szerint a politikai döntéshozók és az autópálya által 2017. augusztus 2-án a Nemzeti Dízel Fórumon elfogadott határozat, amely az Euro 5 + 6 dízelüzemű járművek csupán szoftveres módosításáról döntött, nem alkalmas arra, hogy kellő mértékben visszaszorítsa a NO₂-levegőszennyezést városainkban. A kipufogógáz-tisztító-rendszerek cseréje műszakilag is lehetséges, ezáltal az Euro 5 és 6 szabványú dízelüzemű járművek környezetbaráttá tehetők, így biztonságosan használhatók lennének a nagyvárosok belső kerületeiben is. A hardveres megoldás költségvonzata autónként hozzávetőleg 1 400 és 3 300 euró között mozog, amelyet a DUH javaslata szerint teljes egészében a gyártóknak kellene állniuk. A Szövetségi Közigazgatási Bíróság döntése értelmében az Euro 5-ös járművek közlekedési tilalmára 2019 szeptemberétől lesz lehetőség. Ennek megfelelően az Euro 4-es vagy régebbi járművek használatának korlátozására már ennél korábban lehetőség nyílik a magas terheltségű övezetekben. Ez a döntés azt a kockázatot rejti magában, hogy az Euro 5 vagy annál rosszabb besorolású autók a jövőben egyre inkább exportcikké válnak, és így a NO₂-levegőszennyezés Európa minden régiójára szétterjed. Ezért minden olyan gépkocsit, amely érintett a kipufogógázzal kapcsolatos visszaélésekben és nem kerül felújításra, ki kell zárni a transzfer piacról. A DUH európai szabályozást szorgalmaz annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a nem átalakított járművek további használata.

TOVÁBBI INTÉZKEDÉSEK A TISZTA LEVEGŐÉRT

Az alábbi táblázat áttekintést nyújt a levegőszennyezés koncentrációjának további csökkentésére alkalmas intézkedésekről. A lista elsősorban a közlekedési ágazatra fókuszál, de a házi tüzelőberendezések terén is fontos problémákat azonosít.

TISZTA LEVEGŐVEL KAPCSOLATOS JOGI ESETEK AZ EU-BAN

Németország

Az első 2005-ös esetet követően a Deutsche Umwelthilfe 35 további ügyben indított jogi eljárást, ezek közül többet a ClientEarth támogatásával. 2018 februárjában a Szövetségi Közigazgatási Bíróság kimondta, hogy az egészségvédelem a gazdasági érdekek felett áll, ezzel alapot teremtve a dízelüzemű járműveket érintő korlátozásoknak. 2019 januárja óta Stuttgart az első német nagyváros, ahol az Euro 4 vagy régebbi szabványú dízel autókra érvényes vezetési tilalmat vezettek be egyes körzetekben.

Hollandia

A hágai bíróság 2017. szeptemberi ítélete Hollandiát azonnali lépések megtételére kötelezte a levegőszennyezés visszaszorítására. A bírósági döntést a Milieudéfensie nevű környezetvédelmi szervezet vívta ki sikerrel. A bíróság kimondta, hogy az államnak konkrét intézkedéseket kell tennie az összes európai határérték, előre látható és bizonyítható módon történő teljesítéséhez.»

Belgium

Egy, a ClientEarth és Brüsszel város lakói által a brüsszeli kormány ellen indított perben a bíróság megállapította, hogy a környezetvédelmi szervezeteknek és a polgároknak jogában áll azt kérni, hogy megfelelő intézkedéseket léptessenek életbe a város levegőminőségi tervében. Miután a bíróság további iránymutatást kért az Európai Unió Bíróságától (EUB), a főtanácsnok az EUB-nak arra tett ajánlást, hogy ítéletében kötelezze a nemzeti bíróságokat a monitoring állomások felülvizsgálatára, valamint, hogy mondja ki: az is túllépésnek minősül, ha az éves mért átlagérték akár egyetlen mérőállomáson meghaladja a törvényben meghatározott határértéket.

Egyesült Királyság

2018 februárjában a ClientEarth harmadik alkalommal is pert nyert az Egyesült Királyság kormányával szemben. A Legfelsőbb Bíróság kimondta, hogy a bíróságnak hatékony felügyeleti jogosultságot kell biztosítani a kormány jövőbeli levegőminőségi terveire vonatkozóan. Ez azt is jelenti, hogy a ClientEarth először támadhat meg egy kormányt a bíróságon, ha egy általa készített levegőminőségi terv törvénysértőnek bizonyul.

Franciaország

Számos akadály elhárulását követően a Les Amis de la Terre a ClientEarth támogatásával újabb jogi eljárást indított a francia kormány ellen. 2017. július 11-i (394254. számú) ítéletében a Conseil d'État a korábbi ítéleteitől radikálisan eltérve kimondta, hogy a levegőminőségi irányelv eredménykötelezettséget von maga után, és elrendelte, hogy 2018. március 31-ig új, hatékonyabb levegőminőségi terveket kell elfogadni.

Spanyolország

Az Ecologistas en Accion nevű környezetvédelmi civil szervezet bírósághoz fordult, miután Castilla y Leon régióban az ózon határértéket meghaladó szintjének kezelésére nem született semmilyen levegőminőségi terv. A bíróság megállapította, hogy a nemzeti levegőminőségi terv hiánya nem indokolhatja a regionális hatóságok intézkedésének elmulasztását. 2018. október 19-i ítéletében Valladolid fellebbviteli bírósága felszólította a regionális kormányt, hogy egy éven belül készítsen levegőminőségi tervet arra a régióra, ahol az uniós célértékeket meghaladó ózonszintet mérnek.





Svédország

2008-ban a Swedish Society for Nature Conservation (SSNC) nevű svéd környezetvédelmi szervezet bírósági keresetet nyújtott be Stockholm városa ellen a levegőtisztasági tervében meghatározott intézkedések elmulasztása miatt. Bár 2012-ben a bíróság az SSNC-nek adott ígért, hatékony jogorvoslat hiányában Stockholm továbbra sem hozta meg a szükséges intézkedéseket.

Lengyelország

Lengyelországban az állampolgárok a Frank Bold Society támogatásával egy alkotmánybírósághoz benyújtott beadványban küzdenek azon jogukért, hogy jogi úton támadhassák meg a levegőtisztasági terveket. Bár a döntés csak 2018 végén várható, a hatóságok a rájuk nehezedő növekvő nyomás miatt már eddig is jelentős mértékben javították a levegőtisztasági terveket.

Cseh Köztársaság

Az első levegőtisztasági tervvel kapcsolatos panaszt a Frank Bold szervezet nyújtotta be Ostrava városa ellen 2016-ban. 2017 decemberében az ország legfelsőbb közigazgatási bírósága a levegőtisztasági tervet annak nem megfelelőségére hivatkozva elutasította. 2018 februárjában Prágában, 2018 májusában pedig Brnóban a ClientEarth támogatásával hasonló ügyekben benyújtott kereseteket hagyták helyben bíróságok. 2018-ban a Frank Bold újabb pert indított a cseh környezetvédelmi minisztérium ellen, amelyben arra szólította fel az államot, hogy Radvanice és Bartovice városokban vezessen be hatékony intézkedéseket a levegőtisztaság javítására.

Ausztria

Az Ausztriában benyújtott számos kereset egyike a közigazgatási fellebbezési bíróságig jutott, amelynek 2017. októberi ítélete a polgárok számára megfelelő jogalapot biztosított arra, hogy jogi úton kényszerítsék ki azokat az intézkedéseket, amelyek védelmet nyújtanak a levegőtisztaság okozta egészségügyi kockázatokkal szemben. Az ügyben illetékes közigazgatási fellebbezési bíróság 2018. február 19-i ítéletében kimondta, hogy az Aarhusi Egyezmény alapján a civil szervezetek kérhetik az EU környezetvédelmi jogszabályaiból eredő jogi rendelkezések betartásának ellenőrzését.

Szlovákia

2017 februárjában Pozsonyban állampolgárok egy csoportja, valamint a Cyklokoalícia nevű civil szervezet és a ClientEarth, a Via Luris támogatásával, bíróságon támadta meg Pozsony városának levegőtisztasági tervét. 2018 novemberében Szlovákia regionális közigazgatási bírósága elutasította a tervet annak pontatlanságára és hiányosságára hivatkozva. Pozsony önkormányzata nem fellebbezett a döntés ellen, és jelenleg egy olyan új tervet készít a bíróság iránymutatása alapján, amely hatékony intézkedéseket tartalmaz annak érdekében, hogy a város levegőtisztasága a lehető legrövidebb időn belül javuljon.

Magyarország

2007-ben helyi lakosok egy csoportja pert nyert egy közútkezelő és -fenntartó céggel szemben, amiért az elmulasztott intézkedéseket tenni a forgalom által okozott egészségügyi és vagyoni károk megelőzésére. A peres ügyben a Legfelsőbb Bíróság is a javukra ítélte. 2018 novemberében a Levegő Munkacsoport a ClientEarth támogatásával keresetet nyújtott be a fővárosi hatóságok ellen a Budapesten tapasztalható folyamatos, határértéket meghaladó NO_2 - és szállópor-koncentráció miatt. A szervezetek beadványukban azt kérték, hogy a hatóságok készítsenek és vezessenek be egy konkrét levegőtisztasági tervet.

Olaszország

Az Európai Bizottság által Olaszország ellen indított perben az Európai Unió Bírósága 2012. december 19-i ítéletében kimondta, hogy a levegőtisztasági határértékeknek való megfeleléshez radikális gazdasági intézkedések is megkövetelhetők a tagállamoktól, ha azok szükségesek a határértékek figyelembe vételéhez.

TOVÁBBI INTÉZKEDÉSEK A TISZTA LEVEGŐÉRT

Az alábbi táblázat áttekintést nyújt a levegőszennyezés koncentrációjának további csökkentésére alkalmas intézkedésekről. A lista

elsősorban a közlekedési ágazatra fókuszál, de a házi tüzelőberendezések terén is fontos problémákat azonosít.

TOVÁBBI INTÉZKEDÉSEK A TISZTA LEVEGŐÉRT	
A nemzeti kormányok felelőssége	Az önkormányzatok és szövetségi államok felelőssége
Forgalmi intézkedések	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ A dízelüzemanyag állami támogatásának megszüntetése az üzemanyagok energiaadóinak széntartalom alapján történő meghatározásával. Magyarországot és az Egyesült Királyságot kivéve minden uniós tagállamban magasabb adó terheli a benzint, mint a dízelt. ➤ A környezetvédelmi jogszabályok továbbgondolása, valamint egy olyan címkézési rendszer bevezetése, amely azonosítja az Euro 6-os dízel szabvány NO_x határértékének valós vezetési körülmények között megfelelő járműveket ➤ Korszerűsítési program minden Euro 5-ös és 6-os dízelüzemű személyautóra és könnyű haszongépjárműre (szállítók és kereskedők járműveire) a jelenlegi Euro 6-os SCR-technológiára történő váltáshoz, amelynek költségét a gyártók állják. ➤ Azonnali behozatali korlátozások azokra a dízelüzemű gépkocsikra, amelyekre más országokban gyártói visszahívás van érvényben. ➤ Egyedi beruházási program elindítása a vasúti közlekedés elektromos bővítéséhez, illetve teljes elektromos átállásához 2030-ig. ➤ Egyedi korszerűsítési program a „tisztá tömegközlekedésért”: önkormányzatok kötelezettségvállalása és hatékonyabb finanszírozása annak érdekében, hogy minden tömegközlekedésben használt busz SCR-katalizátorral és részecskeszűrővel legyen felszerelve és megfeleljen az Euro VI károsanyag-kibocsátási határértékeknek, vagy azokat hatékony kipufogógáz-tisztító technológiával felszerelt Euro VI-os járművek, illetve földgáz- vagy elektromos meghajtású járművek váltsák fel. ➤ A piac ellenőrzéséhez szükséges kapacitások és hatékony struktúrák bővítése, beleértve a járművek valós üzemben történő károsanyag-kibocsátásának mérését. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ csökkentő rendszerekkel (SCRT) való felszerelése. ➤ A hatékony kipufogógáz-tisztító-rendszerekkel nem rendelkező autóbuszok környezetvédelmi zónákba történő behajtását meg kell tiltani. ➤ Taxiflotta átállása gáz-, hibrid- vagy elektromos üzemű, környezetbarát járművekre ➤ A városi gépjárműállomány átállása alacsony károsanyag-kibocsátású járművekre. ➤ Megfizethető, adókedvezményekkel támogatott, egységes díjszabású jegyrendszer bevezetése a tömegközlekedés iránti kereslet növeléséhez. ➤ Városi útdíj bevezetése a magáncélú gépjárműforgalom korlátozása érdekében (áteresztőképesség szerinti skálázás). ➤ 30 km/h sebességkorlátozás bevezetése a kiemelten forgalmas utakon a forgalom folyamatosságának megőrzése vagy javítása mellett. ➤ Pályázati kritériumok módosítása részecskeszűrős munkagépek és dízelmozdonyok kötelező használatának bevezetésével a nagyvárosokban. ➤ Parkolóhelyek számának csökkentése és ezzel egyidőben a P+R parkolók bővítése. ➤ Úgynevezett „kapuőr” forgalmi jelzőlámpák telepítése kiemelten forgalmas utak szabályozására. ➤ Átfogó kerékpárút-hálózat kialakítása az egész városban.
Fa- és széntüzelésre vonatkozó intézkedések	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Szigorúbb károsanyag-kibocsátási határértékek és realisztikusabb mérési eljárás támogatása Európában a kályhák és bojlerok típusjövahagyása során. ➤ A meglévő épületek szigetelésére és energiaellátásának felújítására vonatkozó előírások, valamint az azokhoz nyújtott gazdasági ösztönző intézkedések kibővítése. Ugyanez vonatkozik a nap-elemes fűtő-, valamint geotermikus energiával és biomasszával működő berendezések finanszírozási programjaira, feltéve, hogy azok hasonlóan alacsony szállópor-kibocsátók, mint az egyéb hőforrások (kibocsátáscsökkentő technológia kötelező használata). ➤ A nemzeti szabályozásnak gondoskodnia kell arról, hogy az önkormányzatok és régiók olyan intézkedéseket tudjanak hozni, amelyek túlmutatnak a levegőminőségre vonatkozó európai előírásokon (lásd a háztartási tüzelésre vonatkozó szigorúbb helyi szintű előírások). ➤ Kazánok és bojlerok ambiciózus ökocímkezésének népszerűsítése, valamint az üzemanyagok szabványosítása. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ A polgárok tájékoztatását célzó figyelemfelhívó és „tüzelj okosan” kampányok. ➤ A lakossági tüzelésre vonatkozó szigorúbb helyi szintű előírások, valamint az alacsony kibocsátású technológiák népszerűsítése (pl. jobb épülethatékonyság, régi berendezések lekapcsolása, illetve részecskeleválasztó használata). ➤ A helyi hatóságoknak hatékony ellenőrzésekkel és szankciókkal (pl. illegális tüzelés esetén hamuteszttel) kell érvényt szereznie a polgárok tiszta levegőhöz való jogának.



A DUH AZ ÖN TISZTA LEVEGŐHÖZ VALÓ JOGÁÉRT KÜZD

A Deutsche Umwelthilfe az állampolgárok tiszta levegőhöz való jogaiért indított perekkel hosszú évek óta támogatja a levegőszennyezés által érintett lakókat, valamint a környezetvédelmi szervezeteket Európai különböző tagállamaiban. A DUH jelenleg Csehországban, Olaszországban és Magyarországon működik együtt olyan környezetvédelmi szervezetekkel, amelyek a levegőtisztasági határértékek túllépése miatt bírósági eljárásokat indítottak azért, hogy nagyobb sikerrel lehessen hatékony intézkedéseket bevezetni. Amennyiben a közúti forgalommal összefüggő levegőszennyezés kapcsán Ön is érintett és szeretné, ha városa is jogi lépéseket tenne, lépjen velünk kapcsolatba. A levegőszennyezéssel kapcsolatos európai irányelv hatékonyabb bevezetésének jogi lehetőségeiről további információk érhetők el weboldalunkon.

› www.right-to-clean-air.eu

Join us!

Protecting nature, health and consumers is vital and urgent. **Therefore, Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) fights for:**

- Clean Air and Climate Protection
- Intact Ecosystems, Biodiversity and Wilderness
- Waste Reduction and Recycling
- Affordable Energy and Mobility Transition
- Responsible Consumption and Eco-friendly Products
- Environmental Justice and "Green" Cities
- Enforcement of Consumer Rights
- Healthy and Ecological Lifestyle

All in all: A better life – now and for the future generations.

Please support us – with your donation or as a sustaining member.

Become a
sustaining member!

[www.duh.de/
englisch/support-us](http://www.duh.de/englisch/support-us)

Thank you ♥



Deutsche Umwelthilfe

A PROJEKTRŐL

Korunk egyik legnagyobb kihívása a levegőszennyezés. Az Európa-szerte érvényben lévő irányelvek ellenére a levegőszennyezési határértéket számos nagyvárosban és agglomerációban túllépik. Ez az uniós polgárok egészsége mellett a környezetre és az éghajlatra is káros. A Right to Clean Air projekttel arra törekszünk, hogy jelentősen javítsuk Európa levegőminőségét. A Deutsche Umwelthilfe (DUH) és a Frank Bold Society (FBS) közösen segíti elő a levegőszennyezést szabályozó intézkedéseket a különböző forrásterületeken, valamint támogatja a jogi eljárásokat európai és nemzeti szinten egyaránt. A projektet a LIFE program keretében az Európai Bizottság támogatja.

Projektgazda



A Deutsche Umwelthilfe (DUH) egy perképes nonprofit fogyasztóvédelmi szövetség, amely 1975 óta a természeti erőforrások, a biológiai sokféleség és a környezet felelősségteljes gondozásán fáradozik.



A Frank Bold Society (FBS) civil szervezetet 1995-ben alapították Csehországban, és környezetvédelmi panaszos ügyekben nyújt jogsegély szolgáltatást.

Pénzügyi támogató



A LIFE program az Európai Unió környezet- és éghajlatvédelmi projektjeit támogató finanszírozási eszköz.

Credit: Stefan Germer/Fotolia (title), Markus Bachmann (p.11)

As of 2019-04-19



Deutsche Umwelthilfe e.V.


Headquarters Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Phone: +49 7732 9995-0

Headquarters Berlin
Hackescher Markt 4
10178 Berlin
Phone: +49 30 2400867-0

Contact

Robin Kulpa
Project Manager Traffic and Clean Air
Phone: 030 2400867-751
E-mail: kulpa@duh.de

www.duh.de [@ info@duh.de](mailto:info@duh.de) [umwelthilfe](https://www.facebook.com/umwelthilfe) [umwelthilfe](https://www.instagram.com/umwelthilfe)

 We'll keep you posted: www.duh.de/newsletter-abo

We are recognised as a non-profit environmental and consumer protection organisation. Politically independent and entitled to bring legal action we have been campaigning to preserve the natural foundations of life for more than 40 years. Please help us with your donation! www.duh.de/englisch/support-us

We are transparent according to the Transparent Civil Society initiative and have been awarded the DZI Seal-of-Approval as a sign of trustworthy organisations.

