

Az alacsony és nulla kibocsátási övezetek fejlődési tendenciái Európában



2022. július 18.

A tanulmányt készítette az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (Transport & Environment, T&E) által szervezett Tiszta Városok Kampány (Clean Cities Campaign) a Sadler Consultants Ltd.-től vásárolt adatok felhasználásával.

Vezető szerző: Stoll Barbara, Jens Müller
Tervezés: Laura Yates
www.laurayates.co.uk

© Szöveg 2022 Tiszta Városok Kampány / Transport & Environment

A magyar fordítást a Levegő Munkacsoport készítette.

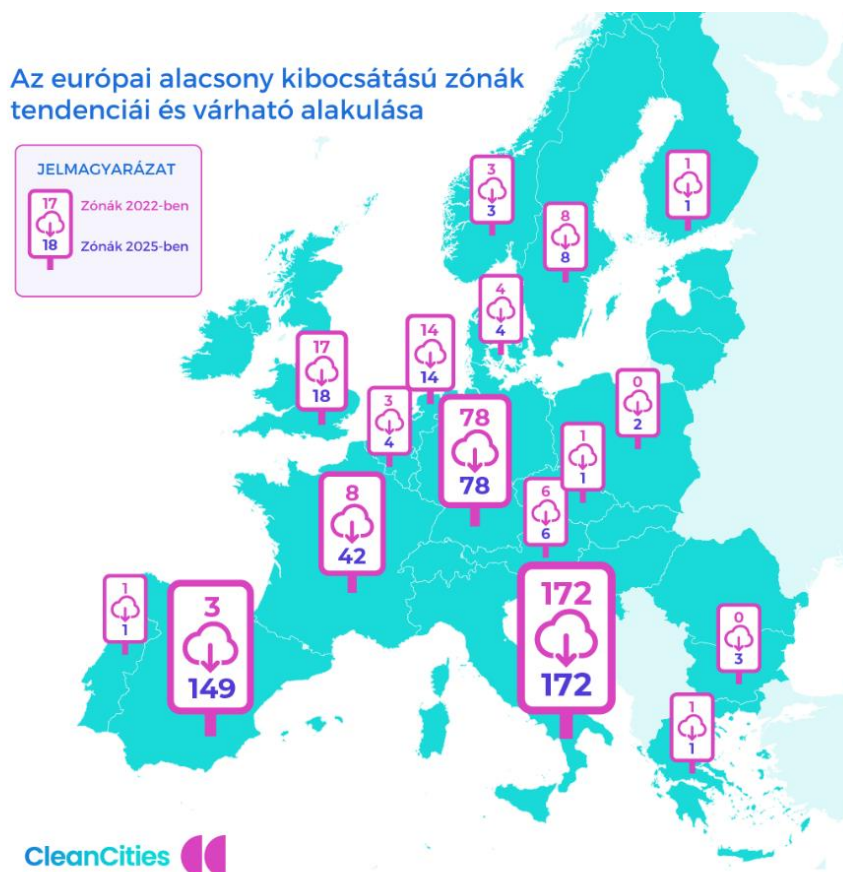
A Levegő Munkacsoport részt vesz a Tiszta Városok Kampányban:
<https://www.levegő.hu/kampanyok/tiszta-varosok-kampany/>

Köszönetnyilvánítás

Köszönetet mondunk a Tiszta Városok Kampány minden partnerszervezetének, amely hozzájárult ehhez a projekthez, és különösen Lucy Sadlernek a Sadler Consultants Europe GmbH-től, a részletes adatokért az alacsony és nulla kibocsátási övezetekről és a segítségéért az értelmezésükben, valamint Sandra Wappelhorstnak a Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsától (ICCT) a nulla kibocsátási politikákkal kapcsolatos közléseiért. A Tiszta Városok Kampány kizárólagos felelősséget vállal a dokumentum tartalmáért és az abban kifejtett nézetekért.

Összefoglaló

Európa városaiban az egyik legfontosabb levegőtisztasági intézkedés az alacsony kibocsátási övezetek (LEZ) kijelölése, vagyis a városi területekre való behajtás korlátozása a gépjárművek által kibocsátott légszennyezés alapján. Hatékonyan bizonyult a légszennyezés visszaszorításában, és a legszigorúbb változatai másodlagos hatásként csökkenthetik a közúti forgalmat és fellendíthetik a helyi gazdaságot. Bár az első ilyen övezeteket két évtizeddel ezelőtt vezették be, az alacsony kibocsátási övezetek különösen a levegőminőségről szóló uniós irányelv 2008-as elfogadása után, majd a 2015-ös Dieselgate-botrány és az azt követő, a civil társadalom által indított bírósági eljárások után terjedtek el.



1. ábra: Az alacsony kibocsátási övezetek száma Európában 2022-ben és várhatóan 2025-ben

Az EU-27, az Egyesült Királyság és Norvégia alacsony kibocsátási zónái legátfogóbb adatbázisának új elemzése¹ azt mutatja, hogy új bevezetési hullám indult el:

¹ Sadler Consultants. (2022). <https://urbanaccessregulations.eu/>

- **2019 és 2022 között az aktív LEZ-ek** száma **40%-kal, 228-ról 320-ra** nőtt.
- **2025-re várhatóan 507 LEZ lesz Európában** (ami 2022 júniusához képest **58%-os** növekedést jelent), elsősorban a Franciaországban, Spanyolországban és Lengyelországban hatályba lépő új törvényeknek köszönhetően, amelyek előírják vagy támogatják a kijelölésüket.
- 2025-re legalább **27 meglévő LEZ-t bővítenek vagy szigorítanak** (szigorítják a behajtási kritériumokat), többek között olyan nagyvárosokban, mint London, Párizs, Brüsszel és Berlin.
- Terjednek a nulla kibocsátási övezetek (ZEZ), amelyekben tilos robbanómotoros járművek használata. Oxfordban és London belvárosának egy részén már létezik két kisebb kibocsátásmentes övezet, és a tervek szerint **2030-ig** összesen **35 ZEZ-t vezetnek be Európában**, köztük 26-ot kizárólag a szállító járművekre, Hollandiában.
- A „Klímasemleges és intelligens városok uniós missziójába” beválasztott 100 város közül 45-ben már van alacsony kibocsátási övezet, és tíz tervezi nulla kibocsátási övezetek kijelölését.

Egyértelmű következtetés vonható le az eddigi eredményekből: minden városban, ahol még nincs, azonnal el kell kezdeni alacsony kibocsátási övezetek kijelölését. Minden LEZ-re kell egy áttekinthető, nyilvános menetrend arra, hogyan lesznek legkésőbb 2030-ra nulla kibocsátási övezetek annak érdekében, hogy hatékonyan és haladék nélkül lehessen küzdeni a légszennyezés és az éghajlatváltozás kettős kihívásával szemben. A kormányoknak világos jogi keretet és elegendő forrást kell ehhez biztosítaniuk. Emellett az EU-nak célzott finanszírozással kellene támogatnia a városokat, azzal a feltétellel, hogy olyan fenntartható városi mobilitási tervet (SUMP) fogadnak el, amelyek hatékony levegőtisztasági politikákat tartalmaznak. A városok csak így lesznek képesek hatékonyan fellépni a közúti közlekedés által okozott szennyezés drasztikus csökkentése, majd megszüntetése érdekében.

Bevezetés: a közúti közlekedés, a légszennyezés és az alacsony kibocsátási övezetek szükségessége



Photo: Jacek Dylag / Unsplash

Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) szerint a **légszennyezés „a legnagyobb környezeti kockázat az egészségre”** és „közegészségügyi vészhelyzet”², amely csak az Európai Unióban évente több mint 300 000 idő előtti halálesetet okoz.³ Emellett számos olyan betegségért is felelős, amelyek hosszú távú szenvedést okoznak és megrövidítik az életet.⁴ A tudományos bizonyítékok egyértelműen azt mutatják, hogy a légszennyezésnek nincs biztonságos szintje, ezért sürgős cselekvésre van szükség.⁵ Ezt tükrözik a WHO által 2021-ben közzétett új levegőminőségi iránymutatások is, amelyek fokozták a sürgősség érzetét, és

2 Egészségügyi Világszervezet. (2016). Környezeti légszennyezés: A global assessment of exposure and burden of disease. Retrieved from <https://www.who.int/publications/i/item/9789241511353>

3 Európai Környezetvédelmi Ügynökség. (2021). A légszennyezés egészségügyi hatásai Európában, 2021. Letöltve a <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2021/health-impacts-of-air-pollution> oldalról.

4 Ezek az asztmától kezdve a szívbetegségekig, a rákig és a stroke-ig terjednek. Az új kutatások a mentális betegségekre, például a demenciára is rámutatnak. A kimerítő lista a <https://www.theguardian.com/environment/ng-interactive/2019/may/17/air-pollution-may-be-damaging-every-organ-and-cell-in-the-body-finds-global-review> oldalon található.

5 Egészségügyi Világszervezet. (2016). Környezeti légszennyezés: A global assessment of exposure and burden of disease. Retrieved from <https://www.who.int/publications/i/item/9789241511353>

szigorították az EU és az Egyesült Királyság tiszta levegőre vonatkozó jogszabályainak alapját képező ajánlásokat.⁶

A városok a tiszta levegőért folytatott küzdelem élvonalában vannak, mivel sok közülük szennyezési gócpont, és az EU levegőminőségi határértékeit több mint 100-ban lépik át a kontinensen.⁷ A veszélyeztetett polgárok száma is különösen magas a városi területeken, hiszen a városok az EU területének mindössze 4%-át fedik le, de a lakosságuk a népesség 75%-át teszi ki.⁸ Mivel Európa közlekedésből származó üvegházhatású gázkibocsátásának közel egynegyede a városokban kerül a levegőbe⁹, a városokban sürgős intézkedéseket kell hozni.

A közúti közlekedés továbbra is a légszennyezés, különösen a nitrogén-oxidok (NO_x) **egyik fő forrása**.¹⁰ A közúti járművek bocsátják ki a Dieselgate-botrány középpontjában álló szennyezőanyag 39%-át.¹¹ A belső égésű motorral hajtott járművek számos más szennyezőanyagot is kibocsátanak, amelyek közül sok nem szabályozott az Európai Unióban.¹² Még a dízelüzemű autók új generációjáról is kiderült, hogy szennyező anyagokat bocsátanak ki.¹³ Egészségügyi szakértők kutatása kimutatta, hogy a közlekedés okozta légszennyezés évente 1276 eurójába kerül egy átlagos európai városlakónak, és az alacsonyabb jövedelmű polgárokat és régiókat aránytalanul nagy mértékben sújtja.¹⁴

6 WHO globális levegőminőségi iránymutatások. (2021, szeptember 22.). who.int. Retrieved from <https://www.who.int/news-room/q-a-detail/who-global-air-quality-guidelines>.

7 Európai Bizottság. (2021). Az EU cselekvési terve: "A levegő, a víz és a talaj nulla szennyezése felé". 2022. február 1., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0400&from=EN>

8 Európai Bizottság. (2022). Uniós misszió: Éghajlatsemleges és intelligens városok. https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

9 Európai Bizottság. (2021). Fenntartható közlekedés - új városi mobilitási keretrendszer. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_en

10 Európai Környezetvédelmi Ügynökség. (2020). Levegőminőség Európában - 2020-as jelentés. Letölthető a <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report> honlapról.

11 Európai Környezetvédelmi Ügynökség. (2021). A légszennyező anyagok forrásai és kibocsátása Európában. Letölthető a <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2021/sources-and-emissions-of-air> honlapról.

12 A Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsa (2019).) Az NO_x-on túl: Egy modern benzinüzemű autó szabályozatlan szennyezőanyag-kibocsátása. Retrieved from https://theicct.org/sites/default/files/publications/NOx_Pollutants_LDV_FV_20190503_0.pdf

13 Közlekedés és környezetvédelem. (2020: Új dízelek, új problémák. Retrieved from <https://www.transportenvironment.org/discover/new-diesels-new-problems>

14 Európai Közegészségügyi Szövetség. (2020). A légszennyezés egészségügyi költségei az európai városokban és a közlekedéssel való kapcsolat. Letöltve a <https://epha.org/online-discussion-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities/> oldalról.

Ezért sürgősen hatékony fellépésre van szükség. Az alacsony kibocsátási övezetek bizonyítottan alkalmasak a közúti közlekedésből származó légszennyezés megfékezésére.

Az alacsony kibocsátási övezetek (LEZ) olyan területek, ahol légszennyezésük alapján szabályozzák a járművek mozgását.¹⁵ Ez általában azt jelenti, hogy a magasabb kibocsátású járművek nem hajthatnak be a területre. A szabályozás a járműtípusokra (pl. személygépkocsik, furgonok vagy nehéz tehergépjárművek) városonként eltérőek, és egyes alacsony kibocsátási övezetekbe a szennyezőbb járművek behajthatnak ugyan, de csak díjfizetés ellenében. A Transport & Environment (T&E) 2019-es szakirodalmi áttekintése megállapította, hogy számos kisvárosi LEZ-ben jelentősen csökkent a fő szennyezőanyagok, köztük a nitrogén-dioxid (NO₂) kibocsátása.¹⁶ A Francia Ügynökség az Ökológiai Átmenetért (ADEME) azt állapította meg, hogy a LEZ-ek felgyorsították a járműpark megújulását, és ezáltal hozzájárultak a légszennyezés csökkenéséhez.¹⁷

Másodlagos hatásként a kellően szigorú alacsony kibocsátási övezetek csökkenthetik a gépjárműforgalmat és fellendíthetik a helyi gazdaságot.¹⁸

A londoni ultraalacsony (Euro 6/VI dízel, Euro 4 benzin) kibocsátási övezet (ULEZ) például hozzájárult a forgalom 3-9%-os csökkenéséhez, időponttól és a helytől függően.¹⁹ A belga Gent városában a LEZ a korlátozott forgalmú zónával, a közlekedési tervvel és a roncsautó-programokkal együtt hozzájárult ahhoz, hogy két év alatt 10%-kal csökkent a lakosok autóhasználata a zónán belül²⁰. Végezetül a motorizált forgalom visszaesése az üzemanyag-fogyasztás csökkenésével is járhat, ami annál is inkább fontos, mivel Európa igyekszik leszokni az ukrajnai háborút finanszírozó orosz olajimportról^{21,22}.

15 Sadler Consultants. (2022). Alacsony kibocsátási övezetek.

<https://urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main>

16 Közlekedés és környezetvédelem. (2019). *Az alacsony kibocsátási övezetek sikeresek - de most át kell térni a nulla kibocsátási mobilitásra.* *

17 ADEME. (2019). *Zones à faibles émissions à travers l'Europe*. Retrieved November 15, 2021, from <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/rapport-zones-faibles-emissions-lez-europe-ademe-2018.pdf>.

18 Tiszta városok kampány. (2021). Miért jó hír a kevesebb (szennyező) autó a városokban a helyi üzletek számára. <https://cleancitiescampaign.org/2021/12/09/why-fewer-polluting-cars-in-cities-are-good-news-for-local-shops-briefing/>

19 London polgármestere. (2020). *Közép-londoni ultraalacsony kibocsátási övezet - Tíz hónapos jelentés*. Retrieved November 28th, 2021 from https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ulez_ten_month_evaluation_report_23_april_2020.pdf.

20 10 százalékkal kevesebb autó Gentben és több "szép" autó a lage-emissiezone miatt. (2020, szeptember 22.). vrt.be. Retrieved from <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2020/09/22/gentenaar-schakelt-over-op-groene-auto-s-en-andere-vervoersmid/>.

21 Tiszta városok kampány. (2022). *Európa leszoktatása az olajról: Hol jönnek a városok?* <https://cleancitiescampaign.org/2022/04/13/weaning-europe-off-oil-where-do-cities-come-in/>

22 Tiszta városok kampány. (2022). *A városok olajszomjához közelítve.*

Minél előbb nulla kibocsátási övezetekké kell válniuk az alacsony kibocsátási övezeteknek, ha Európa el akarja érni éghajlatvédelmi és közegészségügyi célkitűzéseit.

Az éghajlati válság enyhítése és a biztonságos levegő biztosítása egyaránt megköveteli, hogy a városok gyorsan és teljes mértékben átálljanak a nulla kibocsátási közlekedésre, beleértve a gyaloglást, a kerékpározást, a mikromobilitást, a tömegközlekedést és a megosztott elektromos járműveket. E tekintetben a legfontosabb eszköz a nulla kibocsátási övezet (ZEZ), amelyben csak nulla kibocsátású közlekedési eszközök engedélyezettek. Ez a ZEZ a LEZ természetes továbbfejlesztése. Amint azt az alábbiakban bemutatjuk, több európai nagyváros, például Amszterdam, Párizs, London vagy Brüsszel már elfogadta az ilyen övezetek bevezetésére vonatkozó terveket. Ezek a helyi fejlesztések kéz a kézben járnak a belső égésű motorral hajtott új járművek értékesítésének fokozatos megszüntetéséről folyó európai szintű vitával. Az Európai Parlament 2021 júniusában megszavazta a 2035-ig történő fokozatos kivonást, és a tagállamok hamarosan meghatározzák álláspontjukat²³.

Európában minden politikai szinten támogatják az alacsony és nulla kibocsátási övezetek létrehozását.

A városi szintű fellépés szükségességét minden **politikai szinten** elismerték, az EU-tól és az Egyesült Királyság kormányától kezdve egészen a helyi szintig.

Városi szinten az alacsony kibocsátási övezetek váltak a „városi járműforgalom szabályozásának” (UVAR) leggyakrabban alkalmazott típusává Európában. Bevezetésüket gyakran az EU és az Egyesült Királyság tiszta levegőre vonatkozó jogszabályai, a civil szervezetek által kezdeményezett bírósági ügyek, valamint a Dieselgate-botrány körüli nyilvános vita ösztönözte. Számos város továbbá ígéretet tett a tiszta közlekedésre való áttérésre. A C40 városok például 2018-ban vállalták, hogy nagyobb területeken 2030-ra nulla emissziójúvá válnak.²⁴ Egyre több olyan európai város is van, amely nulla kibocsátási övezeteket jelölt ki, vagy készíti hozzá a terveket (lásd a 3. fejezetet).

Országos szinten Franciaországban, Spanyolországban és Lengyelországban 2021-ben új, ambiciózus előírásokat fogadtak el az alacsony kibocsátási övezetekre vonatkozóan. Az első kettő esetében a LEZ-eket kötelezővé teszik a nagyvárosokban, míg az utóbbi először ad felhatalmazást a városoknak a LEZ-ek létrehozására (lásd a részleteket a 2. fejezetben). Az Egyesült Királyság 2018-ban

<https://cleancitiescampaign.org/2022/05/18/zooming-in-on-cities-thirst-for-oil/>

23 Közlekedés és környezetvédelem. (2022). Az EU Parlament támogatja a belső égésű motorral hajtott autók 2035-ös végdátumát.

<https://www.transportenvironment.org/discover/te-reaction-to-meps-vote-on-eu-clean-car-rules/>

24 C40 városok. 2017. Zöld és egészséges utcákról szóló nyilatkozat.

<https://www.c40.org/declarations/green-healthy-streets-declaration/>

bevezetett egy keretrendszert, és több várost utasított LEZ-ek létrehozására, és Európában más nemzeti előírások is alakulóban vannak (amint azt a 3. fejezetben kifejtjük).



Brussels. Photo: Quentin Guyot / Clean Cities Campaign

Európai szinten több kezdeményezés is támogatja az alacsony kibocsátási övezetek kijelölését. Az Európai Bizottság nem csupán számos projektet finanszírozott, amelyek célja az összes létező városi járműforgalmi szabályozás (UVAR) feltérképezése, beleértve az alacsony kibocsátási övezeteket is, hanem a városok számára iránymutató dokumentumok és eszközök kidolgozását is finanszírozta.²⁵ Az alacsony kibocsátási övezetekkel kapcsolatos jogalkotási munkának lendületet adott az új uniós városi mobilitási keretrendszerre (UMF) vonatkozó 2021-es javaslat²⁶, amely a korábbi, 2013-as uniós városi mobilitási csomag helyébe lép. Az új javaslat az uniós várospolitikák terén jelentős változást mutat, és egyértelműen a városi aktív, megosztott és villanyhajtású közlekedés előmozdítására összpontosít. Olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek 424 város (szinte valamennyi 100 000 főnél nagyobb lakosságú város) számára előírják, hogy fogadjanak el fenntartható városi mobilitási terveket (SUMP).

2021 óta a tiszta városi közlekedés uniós támogatása a következő szintre lépett az „EU klímasemleges és intelligens városokért” elnevezésű uniós misszióval. Több mint 350 európai város nyújtott be tervet arra, hogyan válik 2030-ra klímasemlegessé, és ebből 2022 áprilisában 100 várost választottak ki.²⁷ Ez

25 ReVeAL. (2021). Útmutató jegyzetek. <https://civitas-reveal.eu/resources-overview/publications/guidance/>

26 Európai Bizottság. (2021). Az új városi mobilitási keretrendszer. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_en

27 Európai Bizottság. (2022). Az EU várossmissziója: Meet the Cities.

a küldetés része az EU Zöld Megállapodásának, és a kiválasztott városok "Éghajlat-város szerződések" alapján technikai, szabályozási és pénzügyi támogatást kapnak. Az EU a 2021-23-as időszakban összesen mintegy 360 millió eurót költ a misszióhoz kapcsolódó kutatásra és innovációra. Ha az EU és a városok komolyan gondolják a klímasemlegesség céljának elérését, a kibocsátásmentes közlekedésre való átállás alapvető fontosságú lesz.

Ezek a fejlemények azt mutatják, hogy az alacsony kibocsátási övezetek létrehozását és a gépjárműforgalom ambiciózus szabályozását minden politikai szinten támogatják, ami erős lendületet ad a szakpolitikának. Ezeket a tájékoztató következő fejezeteiben elemezzük.



Photo: Damon Evans / Clean Cities Campaign

https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/funding/documents/ec_rtd_he-cities-mission-reveal-factsheet.pdf

I) Az alacsony kibocsátási övezetek új hulláma van kialakulóban

Felgyorsította az alacsony kibocsátási övezetek kijelölését Európában az elmúlt évek minden politikai szinten növekvő lendülete. Ebben a fejezetben az EU-27, az Egyesült Királyság és Norvégia tendenciáit elemezzük a 2019 és 2025 között. Az adatgyűjtés folyamatát és módszertanát az **1. keretes írás** ismerteti.

1. KERET: Módszertan

A LEZ-ekre és ZEZ-ekre vonatkozó adatokat a Sadler Consultants által kezelt „Urban Access Regulations Database” adatbázisból vettük, amelynek projektjét az Európai Bizottság finanszírozta. A Sadler Consultants adta a projekt irányítóbizottságát.²⁸ Az adatbázist az Európai Bizottság referenciaként használja. Ebben a tájékoztatóban a bevezetőben meghatározott alacsony kibocsátási övezetek valamennyi típusát figyelembe vesszük.

Az adatbázisban a városok által megerősített adatok garantálják a LEZ-ekre vonatkozó megbízható információkat Európa-szerte. Ha egy adott városban egynél több LEZ van, az adott várost akkor is csak egyszer veszi számba a nyilvántartás. Mivel minden nemzeti és helyi kontextus más és más, a városok és országok között jelentős különbségek vannak. Ez különösen igaz az olasz és – kisebb mértékben – a német rendszerre. Emellett néhány számításba vett LEZ-t fenntartásokkal kell figyelembe venni. A módszertan részletei a tájékoztató **1. mellékletében található.**

<https://urbanaccessregulations.eu/>

Az alacsony kibocsátási övezetek fő tendenciái a következők (lásd még **az 1. táblázatot**):

- **2019-ben 228 aktív, megvalósított LEZ** volt az adatbázis szerint.
- Ez a szám a jelen tájékoztató véglegesítésének időpontjára (2022 júniusára) **320 aktív, megvalósított LEZ-re** emelkedett²⁹ a Covid-19 világjárvány ellenére, ami **3 év alatt +40%-os** növekedés **(+92 LEZ)**.

²⁸ A Sadler Consultants által a következő honlapon található adatok összefoglalóiból származó adatok: <https://urbanaccessregulations.eu/>.

²⁹ Az adatgyűjtés 2022. június 16-án szűnt meg. Az Európai Bizottság 2021-ben 328 tervezett vagy megerősített LEZ-t számolt össze a 2021-es városi mobilitási keretrendszerében, ugyanezen forrás (urbanaccessregulations.eu) felhasználásával. Az eltérés vagy az elmúlt hónapokban bekövetkezett változásokból, vagy az övezetek számolásának eltérő módjából adódhat. A Bizottság például mind az aktív, mind a megerősített, közelgő LEZ-eket számolta.

- Ez a tendencia fel fog gyorsulni. A LEZ-ek száma **2025-re legalább 332-re** emelkedik, nem számítva a Franciaországban és Spanyolországban az új nemzeti előírások által jogilag előírt LEZ-eket (mivel ezeket a kijelöléseket sok esetben még nem erősítették meg a városok, lásd a részleteket alább). Ha a jogszabályok által meghatározott övezeteket is figyelembe vesszük, akkor a teljes szám **507-re (+58%)** emelkedik 2025-ig (**+187 LEZ**). A villanymobilitásról és az alternatív üzemanyagokról szóló új lengyel törvény³⁰ következtében valószínűleg további új LEZ-ek jönnek létre, de erre vonatkozóan még nem áll rendelkezésre előrejelzés.
- Másol, mint például a bolgár fővárosban, Szófiában tervezik a LEZ kijelölést. Tervek szerint 2022 novemberében indul, a pontos időpont a folyamatban lévő nyilvános konzultáció eredményétől és a városi tanács 2022. július végi szavazásától függ.³¹ Ráadásul a bevezetést egy bírósági ítélet írja elő,³² ezért a lehető leghamarabb létre kell hozni. Két további bolgár városnak is létre kell hoznia egy LEZ-t 2025-ig, ahogyan azt a 2022-2026 közötti időszakra vonatkozó nemzeti helyreállítási és fenntarthatósági terv előírja.³³

1. táblázat: A megvalósult LEZ-ek trendje 2019-től 2025-ig.

Forrás: Sadler Consultants

A 2019-ben aktív LEZ-ek száma	A jelenleg aktív LEZ-ek száma	A 2025-re tervezett LEZ-ek száma
228	320 (+40%)	507 (+58%)

A rendelkezésre álló információk szerint több ok is magyarázza a LEZ-ek ilyen erős növekedését:

- **Széleskörű vitát indítottak el a légszennyezés egészségügyi hatásaira vonatkozó új bizonyítékok** a közlekedésből származó légszennyezés visszaszorításának szükségességéről.³⁴ A Health Effect Institute által nemrégiben készített, 353 tanulmányt elemző meta-tanulmány például kimutatta, hogy a közlekedés okozta légszennyezésnek való kitettség összefüggésbe hozható olyan betegségekkel, mint a tüdőrák vagy

30 Internetowy System Aktów Prawnych (ISAP). (2021). *Ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw*. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20210002269>

31 Szófia városa. (2022). <https://www.sofia.bg/en/web/guest/ordinance-of-zones-with-low-emissions-in-the-atmosphere>

32 Szófia városi bíróság. (2021).

<https://legalacts.justice.bg/Search/GetActContentByActId?actId=TsmKsL1O7fU%3D>

33 Pénzügyminisztérium - Bolgár Köztársaság. (2022). Élénkítési és fenntarthatósági terv. <https://www.minfin.bg/bg/1562>

34 Boogaard et al. (2022). Hosszú távú kitettség a közlekedés okozta légszennyezésnek és kiválasztott egészségügyi eredmények: A Systematic Review and Meta-Analysis. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S016041202200188X#f0005>

különböző szívbetegségek. Ezek a bizonyítékok az Egészségügyi Világszervezet levegőminőségi iránymutatásainak frissítésébe is beépültek.

- Az **EU környezeti levegőminőségi irányelvét** 2008-ban fogadták el, és a tagállamok számára többek között jogszabályi határértékek betartását írja elő. Egyes rendelkezések azonban csak késleltetve léptek életbe, és az Európai Bizottság a legtöbb eljárást csak az elmúlt években indította a köteleességszegő tagállamok ellen.
- **A civil társadalom** és az állampolgári tudományos projektek **által indított bírósági ügyek** szintén éreztették hatásukat. Az azokra válaszul elfogadott szakpolitikák, beleértve az alacsony kibocsátási övezetek kijelölését is gyakran csak késleltetve érvényesülnek.
- A fent említett fejleményekre válaszul több tagállam **új jogszabályokat** fogadott el, amelyek ösztönzik vagy kötelezik a városokat az alacsony kibocsátási övezetek bevezetésére. Ezeket az új jogi előírásokat a következő fejezetben részletesebben ismertetjük.

II) Erősíteni fogják a lendületet a tervezett új LEZ-ek és a kialakulóban lévő tagállami előírások

2019 óta számos új jogszabályt vezettek be tagállamok. Franciaország és Spanyolország esetében ezek a jogszabályok odáig mennek, hogy bizonyos városok számára kötelezővé teszik a LEZ-bevezetését. A legjelentősebb tagállami előírások a következők:

- A 2021-ben elfogadott francia éghajlati és ellenállóképességi törvény („**Loi Climat & Résilience**”) kötelezővé teszi a LEZ-eket a 150 000 lakosnál nagyobb városok (azaz körülbelül **42 város**) számára. A törvény szerint az említett LEZ-ek hatálybalépésének legkésőbb 2025-ig be kell fejeződnie. Ez az ambíció növekedését mutatja a 2019-es mobilitási törvényhez („Loi d'orientation et mobilité”) képest, amely még csak az európai levegőminőségi normákat megsértő francia városokban tette kötelezővé a LEZ bevezetését. Emellett az új törvény 119. cikke kimondja, hogy a törvényes levegőtisztasági határértékeket rendszeresen megsértő városoknak ki kell tiltaniuk **2023-ban a Crit'air 5 (Euro 3), 2024-ben a Crit'air 4 (Euro 4), 2025-ben pedig a Crit'air 3 (dízel Euro 5a és benzin Euro 4)** járműveket. Nincs azonban olyan ütemterv, amely kijelölné a dízel- és benzinüzemű járművek városi forgalomból való kivonásának menetrendjét, annak ellenére, hogy a **2.** mellékletben kifejtettek szerint 2040-ig tervezik a belső égésű motorral hajtott járművek értékesítésének fokozatos megszüntetését.
- **Spanyolországban** a szintén 2021-ben elfogadott **törvény az éghajlati és energetikai átmenetről („ley de cambio climático y transición energética”)** kötelezővé teszi a LEZ-eket az 50 000 lakosnál nagyobb

városok (azaz **149 város**) számára, legkésőbb 2023-tól. Az alacsony kibocsátási övezetekről szóló, április 19-én közzétett királyi rendeletervezet³⁵ 5. cikke kimondja, hogy **ezek az új LEZ-ek elsősorban a dízel Euro 3-as és régebbi, valamint a benzin Euro 2-es és régebbi járművekre vonatkoznak majd**, azzal a lehetőséggel, hogy a jövőben a szigorítás a dízel Euro 6, illetve a benzin Euro 4, 5 és 6-os szintre fokozható. A rendelet végleges változata 2022 harmadik negyedévének vége felé várható.

- Végezetül a **lengyelországi új törvény a villanymobilitásról és az alternatív üzemanyagokról** a városok hatáskörébe utalja az alacsony kibocsátási övezetek létrehozását, ami lehetővé teszi, hogy olyan városok, mint Varsó vagy Krakkó bevezessék azokat.³⁶ A Villanyjárműveket Támogató Lengyel Alapítvány (FPPE) készülő tanulmánya szerint Krakkó és Varsó 2022 végére, illetve 2023 második negyedévének végére indít alacsony kibocsátási övezetet. Más városok is érdeklődést mutatnak a LEZ-ek létrehozása iránt Lengyelországban, többek között Lodz, Wroclaw, Zabrze, Gliwice, Rzeszow, Bydgoszcz és Gdansk is.
- **A holland kormány** a közelmúltban³⁷ városokkal, közlekedési vállalatokkal és más érdekelt felekkel írt alá megállapodást a nemzeti éghajlat-változási megállapodás részeként,³⁸ ami 2025-re **kötelezővé teszi teherszállító járművek nulla kibocsátási zónáinak kijelölését** a legnagyobb városokban. Hasonló megállapodást írtak alá nagyvárosok egymás között a nulla kibocsátású taxik kötelezővé tételéről 2025 után³⁹. Részletesebb magyarázatot a tájékoztató utolsó része tartalmaz.

Meg kell jegyezni, hogy a legtöbb érintett városban nincs pontos terv, illetve ütemezés a LEZ-ek létrehozására. A fent említett jogszabályok Franciaországban 42 várost, Spanyolországban pedig 149 várost érintenek. A 42 érintett franciaországi város közül nyolcban már van LEZ. Ugyanez mondható el három spanyolországi városról. Következésképpen az új előírások **146 új LEZ-t létrehozását** hozzák el **Spanyolországban, és 34 új LEZ-ét Franciaországban.**

35 Ministerio para y la transición ecológica y el reto demográfico. (2022). *Proyecto de real decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones*. https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/proyectorrealdecretozonasdebajasemisiones_tcm30-539525.pdf

36 Krakkó 2019-ben megpróbált nulla emissziós zónát létrehozni, de végül felfüggesztette az intézkedést.

37 Hollandia kormánya. (2021). *Új megállapodások a CO₂-kibocsátás nélküli városi szállításokról*. <https://www.government.nl/latest/news/2021/02/11/new-agreements-on-urban-deliveries-without-co2-emission>.

38 Hollandia kormánya. (2019). *Éghajlatügyi megállapodás - Hollandia*. <https://www.klimaataakkoord.nl/documenten/publicaties/2019/06/28/national-climate-agreement-the-netherlands>

39 Eltis. (2021). *A hollandiai városokban a taxik és bérautók 2025-re nulla károsanyag-kibocsátásúvá válnak*. <https://www.eltis.org/in-brief/news/taxis-and-rental-cars-cities-netherlands-be-zero-emission-2025>

III) A legtöbb alacsony kibocsátási zónát szigorítani fogják – és a nulla kibocsátási övezetek is a láthatáron vannak

Új alacsony kibocsátási övezetek bevezetése mellett tanúi lehetünk 27 meglévő zóna bővítésének vagy szigorításának. Olyan nagy európai városokban történik mindez, amelyekben ambiciózus LEZ-ek vannak, például:

- A londoni ULEZ-t 2021. október 25-én a korábbi hatszorosára bővítették.
- A brüsszeli LEZ-t szigorították, és 2021. január 1-jétől nem engedélyezik benne Euro 5-nél idősebb dízelüzemű járművek használatát.
- A Párizs környéki LEZ-t 2023-ban hasonlóképpen korszerűsítik, és csak a Crit'air 2 járműveket, azaz csak az Euro 5-ös dízel és az Euro 4-es benzinüzemű autók és annál jobbak használatát engedélyezik benne. 2024-ben csak a Crit'air 1 (azaz Euro 6-os járművek) vagy annál korszerűbbek lesznek használhatók Párizs nagy részén, majd 2030 után csak a Crit'air 0 járművek (nulla kibocsátási járművek), ami Párizs nagy részét nulla kibocsátási övezetté teszi.

Megindult a (részleges) ZEZ kijelölés első hulláma

A LEZ-ek kiterjesztése és szigorítása mellett folyamatban van nulla kibocsátási övezetek kijelölése. Az adatok azt mutatják, hogy nem kevesebb, mint 35 ZEZ kijelölését erősítették meg 2030-ig.⁴⁰ Még ha a legtöbbjüket (kezdetben) részleges, például csak áruszállításra vonatkozó övezetként tervezik is, kilenc közülük minden járműtípusra vonatkozik majd (Amszterdam, Helmond, Eindhoven, Bergen, Közép-London, Párizs környéke, Oxford, Koppenhága és Oslo).

2022-ben Oxfordban indult el az Egyesült Királyság első ZEZ-e, de a londoni Islington és Hackney kerület már 2018-ban elindította kísérleti programját. Emellett számos, a C40 hálózathoz tartozó város is aláírta a „Zöld és egészséges utcákról szóló nyilatkozatot”, vállalva, hogy 2030-ra városuk egy jelentős területe nulla kibocsátásúvá válik.⁴¹ Ezek közé a városok közé tartozik Párizs, London, Koppenhága, Amszterdam, Barcelona, Berlin, Heidelberg, Milánó, Oslo, Róma, Rotterdam, Varsó, Birmingham, Liverpool, Oxford és Greater Manchester.

Számos város részletesebb terveket is készített, például:⁴²

40 4 hamarosan továbbiakkal bővíülhetnek, mivel Dánia nemrégiben elfogadott egy törvényt, amely felhatalmazza az 5 városokat, hogy nulla kibocsátási zónát vezessenek be, amint azt a következő szakasz kifejti.

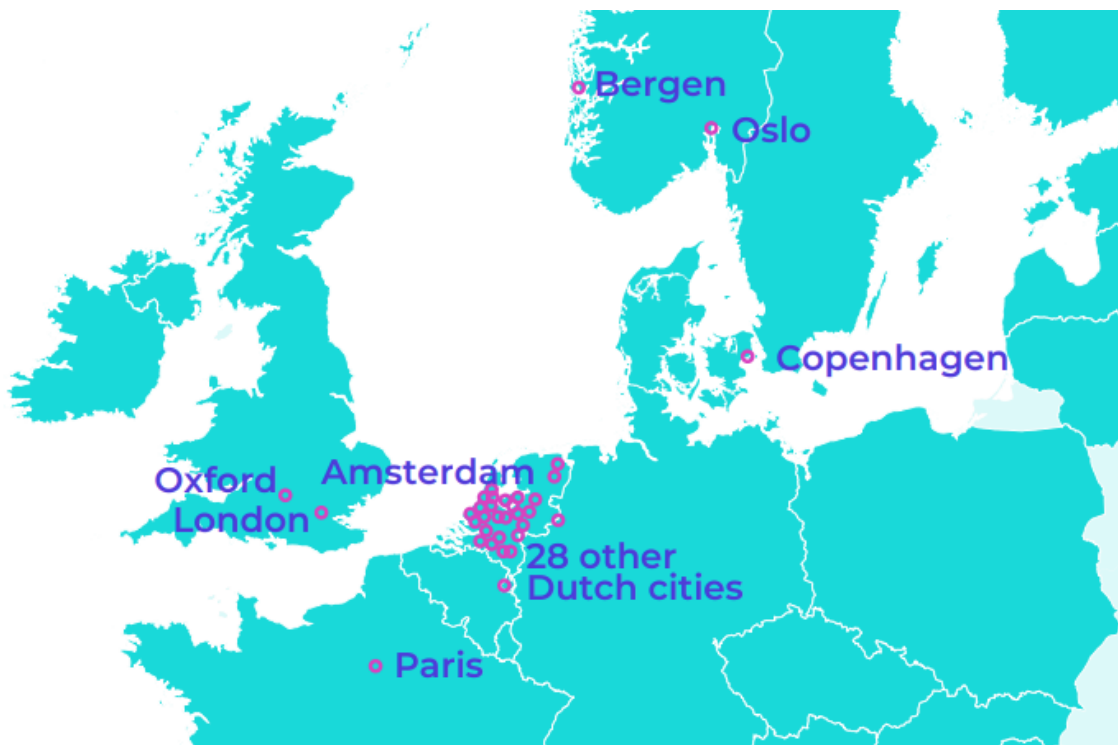
41 C40 városok. 2017. Zöld és egészséges utcákról szóló nyilatkozat.

<https://www.c40.org/declarations/green-healthy-streets-declaration/>

42 A Sadler Consultants által nyújtott információk.

- Robbanómotoros járművek 2030-tól nem közlekedhetnek Nagy-Párizsban.
- Koppenhága 2025-re szén-dioxid-mentessé kíván válni, és 2023-tól kísérleti jelleggel autómentes és nulla kibocsátási területek létrehozását tervezi.⁴³
- Amszterdamban stratégiát fogadtak el a kibocsátásmentes közlekedés megvalósításáról 2030-ig (beleértve egy ZEZ-t is).
- Eindhoven 2030-ra tervezi egy ZEZ létrehozását.⁴⁴
- A norvégiai Bergen is nagyon ambiciózus, 2030-ra fosszilis tüzelőanyag-mentessé akar válni, nevezetesen a teljes belvárost lefedő, 2023-tól fokozatosan bevezetendő ZEZ révén.
- Brüsszel fővárosi régióban azt tervezik, hogy 2030-ban betiltják a dízel- és dízelhibrid M1 és N1 kategóriájú járművek használatát, majd 2035-ben a benzin/hibrid/LPG/CNG járműveket.⁴⁵
- Stockholm 2025-től akarja fokozatosan bevezetni a ZEZ-t, és a városközpont 2030-ra fosszilis tüzelőanyag-mentessé válik.⁴⁶

Több város, például Oslo és Brüsszel is dolgozik olyan programokon, amelyek célja, hogy a város bizonyos részein megszüntessék a gépjárműforgalmat.



2. ábra: A 2030-ig bevezetendő nulla kibocsátási övezetek

43 Meg kell jegyezni, hogy a bioüzemanyaggal működő járművek valószínűleg továbbra is engedélyezettek lennének ezekben az övezetekben.

44 Eindhoven városa. (2020). *A nulla kibocsátási övezet felé.*

<https://www.eindhoven.nl/projecten/nul-emissiezone/op-weg-naar-een-nul-emissiezone>

45 En pratique : Pour tout savoir sur le fonctionnement de la LEZ de la Région bruxelloise. (2022). *Lez. brüsszel.* <https://lez.brussels/mytax/fr/practical?tab=Agenda#>

46 A Sadler Consultants által megszerzett információk. Stockholm városa azonban a benzin- és dízelüzemű autók alternatívájaként támogatja a bioüzemanyagok bizonyos típusait.

A nulla emissziós övezetek kijelölését nemzeti előírások is ösztönözni fogják

Az alacsony kibocsátási övezetekhez hasonlóan a nulla kibocsátási övezetek kialakítása is a nemzeti kontextustól és jogszabályoktól függ.⁴⁷ Európában már létezik néhány ilyen jogszabály:

- Egy **holland** törvény 2025-re kötelezővé teszi áru fuvarozási nulla kibocsátási övezet kijelölését 30-40 nagyvárosban (ebből 29-et már kijelöltek).
- **Dániában** 2021 szeptemberében megállapodás született az országos és a helyi szintek között, amely lehetővé teszi a városokban a LEZ-ekre vonatkozó előírások szigorítását, és az áttérést ZEZ-ekre.⁴⁸
- A 2021-2030-as időszakra vonatkozó 2021-es éghajlatváltozási tervében **Norvégia** kiterjesztette a közúti közlekedésről szóló törvény hatályát. Hamarosan lehetővé válik a városok számára bizonyos járművek közlekedésének klímavédelmi célú betiltása, ami azt jelenti, hogy egyes városok hamarosan jogszerűen hozhatnak létre ZEZ-eket.⁴⁹
- **Franciaország** első jogi LEZ- és ZEZ-szabályozása 2015-től hatályos. Az „Energiaátmenet a zöld növekedésért” törvény megengedte a városokban a forgalomkorlátozást, majd ezt követte a „Mobilitás orientációja” törvény 2019-ben és 2021-ben a már említett „Éghajlati és ellenállási” törvény.
- A **2000. évi közlekedési törvény** lehetővé teszi az **Egyesült Királyság** helyi közlekedési hatóságai számára, hogy városi hozzáférési szabályrendszereket fogadjanak el, így lehetővé vált nulla kibocsátási övezetek létrehozása is.

Más nemzeti kötelezettségvállalások és stratégiák is hatással lehetnek – például a robbanómotoros járművek értékesítésének betiltási határideje – a városi mobilitásra. Ezeket a tájékoztató **2. melléklete** sorolja fel. Európai szinten a szabályozás ugyanebben az irányban halad. Az Európai Parlament 2022. június 8-án megszavazta a robbanómotoros személygépkocsik és kisteherautók értékesítésének megszüntetését 2035-től.

47 Nemzetközi Tiszta Közlekedési Tanács (ICCT). (2021). *A városok nulla kibocsátási zónáinak globális áttekintése és fejlődésük előrehaladása*. <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/global-cities-zez-dev-EN-aug21.pdf>

48 Dánia kormánya. (2021). *Aftale mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten om: Miljøinitiativer i grønne byer and en hovedstad i udvikling*. Retrieved from <https://mst.dk/luft-stoej/luft/miljoezoner/skaerpede-miljoezonekrav-for-dieselpersonbiler-og-undtagelsesmuligheder/>

49 Nemzetközi Tiszta Közlekedési Tanács (ICCT). (2021). *A városok nulla kibocsátási zónáinak globális áttekintése és fejlődésük előrehaladása*. <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/global-cities-zez-dev-EN-aug21.pdf>

Következtetések és szakpolitikai ajánlások

Kimutattuk, hogy az alacsony kibocsátási övezetek széles körben használt eszköznek számítanak az európai városokban a közlekedésből származó kibocsátások és a légszennyezés megfékezésére, és hogy a kijelölésük újabb hulláma van kialakulóban. 2019 óta az alacsony kibocsátási övezetek száma **228-ról 320-ra** nőtt **(+40%)**. A jelenlegi tervek és a nemzeti jogszabályok által meghatározott követelmények szerint a LEZ-ek száma 2025-re eléri az **507-et** (2022-hez képest **+58%**). Ezenkívül **27** meglévő alacsony kibocsátási övezetet bővítenek vagy szigorítanak.

Az is világos, hogy az alacsony kibocsátási övezet csak egy köztes lépés az egészséges levegő és a kibocsátásmentes közlekedés felé vezető úton. Önmagában nem elegendő az EU „nulla szennyezéssel kapcsolatos célkitűzéseinek” teljesítéséhez, és nem teszi elérhetővé a városok éghajlati célkitűzéseit. Különösen igaz ez arra a 100 városra, amely sikeresen pályázott az EU „Éghajlatsemleges és intelligens városokért” elnevezésű, 2030-as határidőt kitűző küldetésre. Csak a nulla kibocsátású közlekedés teszi lehetővé számukra, hogy elérjék ezt a célt, ezért szükség van nulla kibocsátási övezetekre (ZEZ).

Mivel a járművek számának csökkentése a kibocsátást is csökkenti, a korlátozott forgalmú övezetek (LTZ) és a nagyméretű gyalogos övezetek – akár nulla kibocsátási járművekre vonatkozó követelményekkel, akár anélkül –, valamint az útkialakítás olyan változtatásai is szerepet játszanak, amelyek a járműforgalom megszüntetésére vagy a fenntartható mobilitás előnyben részesítésére irányulnak az egyéni gépjárműközlekedéssel szemben, továbbá a fenntartható mobilitási lehetőségek fokozott biztosítására, beleértve az áruszállítás lehetőségeit is.⁵⁰

Kutatásunk azt mutatja, hogy a (részlegesen) nulla kibocsátási övezetek kijelölésének első hulláma már folyamatban van, jelenleg három (részleges) nulla kibocsátási övezet van európai városokban. A jelenlegi, elfogadott és közzétett tervek szerint 2030-ig összesen **35** ZEZ-t hoznak létre, amelyek közül kilenc minden járműre vonatkozik majd. Tekintettel az éghajlati válság és a közegészségügyi vészhelyzet sürgősségére, nagyon valószínű, hogy hamarosan sokkal több ilyen zónát készítenek elő Európa városaiban.

A Tiszta Városok Kampány szerint ezen eredmények következményei egyértelműek:

50 ReVeAL. (2022). Alacsony kibocsátási övezetek és egyéb hozzáférési szabályok: Mi és miért.
https://urbanaccessregulations.eu/images/stories/Reveal/Lucy_Sadler_ReVeAL_conference_updated.pdf

A városok

- Haladéktalanul kezdjék meg az alacsony kibocsátási övezetek kijelölését, különösen ha még nincsenek ilyen intézkedéseik. Ezeket az övezeteket kapcsolják össze a közterületeknek az aktív, közösségi és közösségi közlekedés számára történő átcsoportosításával.
- Világos utat jelöljenek ki a nulla kibocsátási övezetek létrehozására legkésőbb 2030-ig. Ez különösen fontos azon 100 városban, amelyeket kiválasztottak az „EU klímasemleges és intelligens városokért folytatott missziójába”.

A kormányok

- Segítsék elő alacsony és nulla kibocsátási övezetek kijelölését, például támogató vagy kötelező jogszabályok elfogadásával.,
- Hozzák létre a helyi hatóságok számára a szükséges jogi hatásköröket és adjanak forrást az alacsony és nulla kibocsátási övezetek kijelöléséhez, betartatásához és fejlesztéséhez.

Az Európai Unió

- Adjon a városoknak célzott támogatást és segítse elő a legjobb gyakorlatok cseréjét.
- Szabja az uniós finanszírozás feltételül a hatékony, tiszta levegőre vonatkozó politikákat is tartalmazó *fenntartható városi mobilitási terv* (SUMP) elfogadását.

A Tiszta Városok Kampány minden politikai szinten felszólítja a döntéshozókat, hogy teljes mértékben használják ki a rendelkezésre álló eszközöket a hatékony alacsony és nulla kibocsátási övezetek kialakításához, és továbbra is elősegíti az információcserét és egy megbízható tudásbázis létrejöttét.



Mellékletek

1. melléklet: További magyarázatok a módszertanhoz

A LEZ-ek **számbavételét** a Sadler Consultants a Tiszta Városok Kampány számára az eredetileg az Európai Bizottság finanszírozott urbanaccessregulation.eu adatbázisából származó adatok felhasználásával végezte.

Bizonyos esetekben azonban néhány fenntartással kell élni:

- Ahol ez lehetséges volt, a téli alacsony kibocsátási övezeteket (WLEZ) – azaz a csak télen aktív LEZ-eket – és a tartományi rendszereket összevonták az ugyanazon a területen meglévő állandó LEZ-ekkel (Nichelinoban például van WLEZ és LEZ is, így csak egyszer vették figyelembe).
- Bár néhány város, mint Amsterdam (ahol hat LEZ-változatot különböztetnek meg⁵¹) vagy Milánó (LEZ CS + LEZ B terület + Téli LEZ + Tartományi LEZ) többféle LEZ-t is kijelölt (külön területeken, illetve azért, mert különböző típusú járművek érintettek), az áttekinthetőség kedvéért azok a jelen tájékoztatóban egyetlen LEZ-nek számítanak. Ezek a különböző rendszerek idővel egyetlen rendszerré fognak összeolvadni (például Amsterdam esetében).
- Hasonlóképpen, az agglomerációs és a városi szintek közötti átfedő rendszerek (például Párizs és Nagy-Párizs; Firenze és Nagy-Firenze) egyetlen rendszernek számítanak ebben a tájékoztatóban.
- Néhány rendszer esetében **bizonytalanság** tapasztalható: a **barcelonai alacsony kibocsátási zónát** nemrégiben a spanyol bíróság megsemmisítette,⁵² de a város fellebbezett a döntés ellen, így a rendszer jövője bizonytalan; a **lille-i LEZ-nek** 2022-ben kellett volna elindulnia, de valószínűleg 2025-ig elhalasztják, hasonlóan a **prágai LEZ-hez, amely a rendelkezésre álló információk szerint jelenleg függőben van.**
- **A német LEZ-ek** hasonló problémákkal küzdenek, mint az olaszok. A végrehajtási problémákon túlmenően soknak a korlátai elavultak. A legtöbbet 2008 és 2013 között hozták létre, és a legtöbb esetben a benzinüzemű járművek esetében Euro 2-es, a dízelüzeműek esetében pedig Euro 4-es behajtási normák érvényesek, kiegészítő intézkedések nélkül (pl. sürgősségi rendszer vagy dugódíj). Viszont néhány város kisebb területein vannak Euro 6-os dízel LEZ-ek. Míg az európai városok általában legalábbis tervezik a nagyobb és ambiciózusabb LEZ-ek kijelölését, az adatbázisból kiderült, hogy a német városok nem csak, hogy nem terveznek semmilyen korszerűsítést, de a partnerektől kapott információk

51 Amsterdam városa. (2019). Politika: Clean Air.

<https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/>

52 El País. 2022. *La justicia anula el veto a los coches contaminantes en Barcelona "por excesivo"*. <https://elpais.com/espana/catalunya/2022-03-21/la-justicia-anula-el-veto-a-los-coches-contaminantes-en-barcelona-por-excesivo.html>

szerint néhányban közülük megkérdőjelezzik a hasznosságukat és következésképpen a létezésüket is. Pedig, ahogy a tájékoztató bevezetőjében is írtuk, a WHO egyértelműen kijelentette, hogy nincs biztonságos légszennyezettségi szint.



2. melléklet: A robbanómotoros járművek értékesítése fokozatos megszüntetésének tagállami tervei

A városi szintű terveken és szakpolitikákon kívül néhány átfogó, ambiciózus intézkedés tagállami szinten is születik. Bár közvetlenül nem kapcsolódnak a LEZ-ekhez, a benzin- és dízelüzemű járművek értékesítésének betiltására vonatkozó tervek még mindig relevánsak, mivel hatással lesznek a légszennyezésre. A 2. melléklet összefoglalja a főbb európai tagállami terveket, a Sadler Consultants-tól származó információk és a 2021-es ICCT-tájékoztató alapján:⁵³

- A 2018-2029 közötti időszakra vonatkozó nemzeti közlekedési tervében **Norvégia** vállalta, hogy 2025-től az új személygépkocsik és kisteherautók villanyhajtásúak – akkumulátorosak vagy hidrogénes üzemanyag cellásak – lesznek.⁵⁴
- 2019-ben a **holland** parlamenti koalíció megállapodott abban, hogy 2030-ig minden új autónak kibocsátásmentesnek kell lennie.⁵⁵
- **Dániában** elfogadtak egy cselekvési tervet a benzin- és dízelüzemű autók értékesítésének 2030-ig történő leállításáról.
- **Izland** a 2020-as éghajlat-változási cselekvési tervében vállalta, hogy 2030-tól betiltja új benzin- és dízelüzemű személygépkocsik regisztrációját.⁵⁶
- **Szlovéniában** a 2030 után forgalomba helyezett új autók szén-dioxid-kibocsátása legfeljebb 50 g CO₂/km lehet.⁵⁷
- Az **ír** kormány 2019-ben ígéretet tett a fosszilis üzemanyaggal működő személygépkocsik értékesítésének 2030-ig tartó nemzeti szintű betiltására,⁵⁸ de a 2020-as és 2021-es éghajlat-változási cselekvési tervben nem tettek említést erről, ami kevésbé teszi biztossá a dolgot.

53 International Council on Clean Transportation (ICCT), (2021), Update on government targets for phasing out new sales of internal combustion engine passenger cars (frissített kormányzati célkitűzések a belső égésű motorral hajtott személygépkocsik értékesítésének fokozatos megszüntetésére), letölthető:

https://theicct.org/sites/default/files/publications/update-govt-targets-ice-phaseouts-jun2021_0.pdf

54 Norvégia kormánya. (2021). *Norvégia elektromos*.

https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/veg_og_vegtrafikk/faktaartikler-vei-og-ts/norge-er-elektrisk/id2677481/

55 Holland Vállalkozási Ügynökség. (2019). Mission Zero - Powered by Holland.

<https://www.rvo.nl/sites/default/files/2019/06/Misson%20Zero%20Powered%20by%20Holland.pdf>

56 Izland kormánya, (2020) "Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum [Éghajlatváltozási cselekvési terv]", <https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Adgerdaaetlun%20i%20loftslagsmalum%20onnur%20utgafa.pdf> .

57 Republika Slovenija, (2017) "Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju v Republiki Sloveniji [Piacfejlesztési stratégia a Szlovén Köztársaság közlekedési ágazatában a megfelelő alternatív üzemanyag-infrastruktúra létrehozására],"
<https://e-uprava.gov.si/download/edemokracija/datotekaVsebina/298735?disposition=inline> .

58 Írország kormánya. (2019). Éghajlatvédelmi törvényjavaslat.

<https://assets.gov.ie/25419/c97cdecddf8c49ab976e773d4e11e515.pdf>

- Az **Egyesült Királyság** ígéretet tett arra, hogy 2030-ig megszünteti a dízel- és benzinüzemű autók értékesítését, ugyanakkor 2035-ig engedélyezi a plug-in hibrid elektromos járművek és a nem tölthető hibridek értékesítését.
- **Franciaország** 2019-ben elfogadta a mobilitási törvényt (LOM: Loi d'orientations et Mobilités), amelynek egy rendelkezése 2040-re teszi az új robbanómotoros személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek értékesítésének megszüntetését.
- **Spanyolország** az említett, az éghajlatváltozásról és az energetikai átállásról szóló új törvénye szintén tartalmaz egy hasonló rendelkezést 2040-re vonatkozóan.



3. melléklet: Az alacsony kibocsátási övezetek olaszországi szabályozása

Annak megállapítása, hogy a szennyező járművekre vonatkozó intézkedések és korlátozások milyen intézkedéseket és korlátozásokat tükröznek, az alacsony kibocsátási övezet modellje Olaszországban sok szempontból is bonyolult:

- 1) a jogszabályi környezet, amely az évek során számos új jogi rendelkezéssel egészült ki, főként a levegőminőséggel kapcsolatos európai irányelvek alkalmazásával;
- 2) a felelőségek és hatáskörök tökéletlen felosztása a régiók, tartományok és önkormányzatok között az alkotmány V. címének reformjával megkezdett decentralizáció keretében;
- 3) az alacsony kibocsátási övezet fogalmát meghatározó országos jogszabály hiánya;
- 4) a többszörös sürgősségi beavatkozások és változó geometriájú intézkedések, amelyek az igazgatási környezetet törvények, keretmegállapodások, emlékeztetők és rendeletek szövevényes dzsungelévé alakítják át;
- 5) az övezetek számának meghatározása, mivel egyes régiókban többféle LEZ létezik. Van, amelyik egy egész régióra kiterjed (és egyetlen övezetnek minősül, az egyes települések megnevezése nélkül), valamint vannak kisebb terület övezetek a nagyvárosokban.

A környezetszennyező járművek forgalmát korlátozó főbb jogszabályi források:

- Állami szinten számos törvény, miniszterelnöki rendelet és miniszteri rendelet, amelyek az 1980-as években megállapított első levegőminőségi előírásokkal kezdődően megteremtették a régiók, tartományok és települések szabályozási keretét.
 - Például a Környezetvédelmi Minisztérium 163/1999-es miniszteri rendelete meghatározza azokat a környezetvédelmi kritériumokat és egészségügyi szolgáltatásokat, amelyek alapján a polgármesterek intézkedéseket fogadnak el a szennyező járművek közlekedésének korlátozására. A legfrissebb, 155/2010 számú törvényerejű rendelet viszont a régiók és autonóm tartományok hatáskörébe utalja a rövid távú beavatkozásokat leíró cselekvési tervek elkészítését olyan esetekre, amikor fennáll a veszélye annak, hogy a szennyező anyagok szintje meghalad bizonyos riasztási küszöbértékeket.
- Regionális szinten vannak levegőminőségi tervek (PRIA és PRQA), valamint különféle interregionális megállapodások, mint például a Pó-völgyi megállapodás a levegőminőség javításáról, amelyet a Környezetvédelmi Minisztérium és Emilia-Romagna, Lombardia, Piemont és Veneto régiók kötöttek. Ez utóbbi meghatározza a jogi keretet mind a LEZ-ek, mind pedig a Sadler/Európai Bizottság városi hozzáférési szabályzatok

adatbázisa⁵⁹ szerinti „téli LEZ-ek” (azaz csak télen érvényes LEZ-ek), valamint a „vészhelyzeti intézkedések” (azaz a közlekedés ideiglenes korlátozása bizonyos szennyezőanyagok túl magas koncentrációja esetén, ami gyakran egész télen át fennáll).

- Önkormányzati vagy fővárosi szinten a polgármesteri rendeletek és az önkormányzati tanácsok határozatai, amelyek forgalomkorlátozási rendszereket hoznak létre, mint például a milánói B terület.
- Az olyan aktív városi szintű - alacsony kibocsátási - övezetek mellett, mint a milánói B övezet vagy a pármái Area Verde, vannak az alábbiak:
 - Téli LEZ-ek, aminek jellemzője, hogy a területe kiterjedt, több száz település (méret és átlagos szennyezettségi szintek szerint osztályozott) teljes területét magába foglalja, enyhe alkalmazási mechanizmusokkal (például a helyi rendőrség által végzett egyszerű szűrőpróbaszerű ellenőrzésekkel) és gyakran korlátozott időtartamú.
 - a szennyező járművek forgalmának korlátozására irányuló sürgősségi intézkedések, amelyeket a polgármesterek a fent említett állami és regionális szabályozás alapján fogadtak el. Ezek az intézkedések időben rendkívül korlátozottak és bizonyos riasztási küszöbértékek átlépésétől függnnek. Nemcsak a nemcsak a gépjárműforgalmat érintik, hanem az épületek fűtését és más ágazatokat is.
 - Városi vagy nagyvárosi szintű LEZ-ek, amelyek papíron léteznek ugyan, de városonként eltérő okokból nem alkalmazzák őket.

Végezetül, a forgalomkorlátozási rendszerek alkalmazásáért vagy koordinálásáért felelős egyetlen hatóság hiánya azt jelenti, hogy az egyes érintett szervek nem tudnak elszáolni a közlekedési módok közötti arány megváltoztatására, a nem szennyező járművek vásárlásának ösztönzésére kapott támogatásokkal.

59 Lásd Sadler Consultants. (2022). Alacsony kibocsátási övezetek.
<https://urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main>