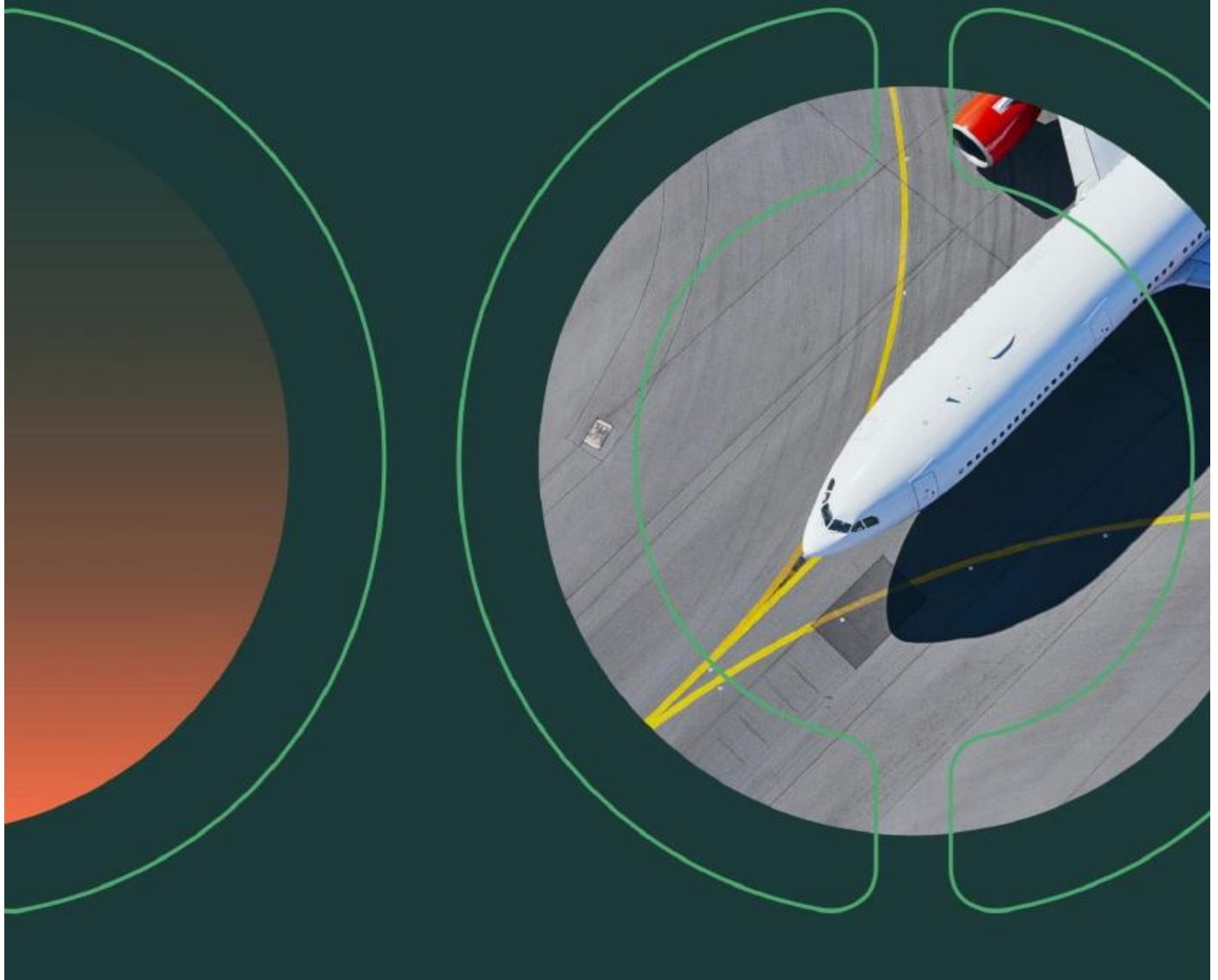




Eszköztár: Jogi lehetőségek a repülőterek bővítésének megtámasztására

Jogi eszköztár 2026. május 5.

Eszköztár: Jogi lehetőségek a repülőterek bővítésének megtámadására

Jogi eszköztár 2026. május 5.

Mi is ez az eszköztár?

Ez az eszköztár segít a **Stay Grounded** szervezetet az EU repülőterei kapacitásának maximalizálásában és korlátozásában úgy, hogy helyesen mérjék fel a lehetséges jogi és kampánybeli módokat. Hangsúlyozza:

- Hogyan lehet a jelenlegi uniós jogszabályok keretében bevezetni olyan szabályozásokat, mint a repülőtéri kapacitás korlátozása vagy más módon csökkentése? Milyen kampányok tervezhetőek ilyen korlátozások érdekében?
- Lehetséges jogi lehetőségek az új repülőterek vagy repülőtér-bővítések megtámadására.

Ez az eszköztár az uniós jogra összpontosít. Nem célja a teljesség, hanem inkább a jogi kihívások és kampányok legígéretesebb útvonalait és lehetőségeit kívánja felvázolni. Emellett néhány releváns példát is bemutat a nemzeti jog által bevezetett korlátozásokra és határértékekre. Nem nyújt teljes áttekintést az európai repülőterekre vonatkozó nemzeti jogszabályokról. Jogi lépések megtétele előtt mindig kérni kell helyi vagy uniós jogi tanácsot az adott ügyben a releváns joghatóságban képzett ügyvédektől.

Ezt az eszköztárat az **Opportunity Green** készítette a **Stay Grounded** számára. Kizárólag általános tájékoztatási célokat szolgál, és nem minősül jogi tanácsadásnak. Az **Opportunity Green** nem ügyvédi iroda, és semmilyen kifejezett vagy hallgatóságos garanciát nem vállal a jelen dokumentumban szereplő információk pontosságára, és nem vállal felelősséget a jelen dokumentumra támaszkodva hozott intézkedésekért. Minden jogi lépés megtétele előtt független jogi tanácsot kell kérni.

Az **Opportunity Green** 2026. május 5-én bocsátotta a **Stay Grounded** szervezet számára rendelkezésre a jelen eszköztár végleges változatát. Azóta előfordulhattak olyan jogszabályi változások, amelyek nem szerepelnek ebben az eszköztárban. Az **Opportunity Green** azóta nem frissítette ezt az eszköztárat, és nem vállal felelősséget az eszköztárban bármely más fél által végrehajtott módosításokért.

Hogyan használjuk az eszköztárat?

Az eszköztár három részre oszlik.

Az „A” SZAKASZ: Ajánlások (4. oldal) tartalmazza a repülőtér-bővítések elleni jogi fellépés lehetséges módjaira vonatkozó legfontosabb ajánlásainkat.

A „B” SZAKASZ: Kapacitás-korlátozások és határértékek (7. oldal) ismerteti az uniós jog szerinti főbb lehetséges módokat a repülőtéri korlátok és limitek bevezetésére, valamint a felhasználható korlátok főbb típusait.

A „C” SZAKASZ: Jogi utak (10. oldal) ismerteti a repülőtér-bővítések uniós jog szerinti megtámadásának legfontosabb jogi útjait, valamint a főbb jogi akadályokat. Bemutat néhány példát a jogi kihívásokra, és a legfontosabb forrásokat és kapcsolattartókat. A szakasz a következő főbb témaköröket tárgyalja:

- 1. Levegőminőség (10. oldal)**
- 2. Biológiai sokféleség (17. oldal)**
- 3. Éghajlatváltozás (21. oldal)**
- 4. Zaj (27. oldal)**

A „D” SZAKASZ (32. oldal) a **Stay Grounded** számára készült; a hálózat számára leghasznosabb módon kitöltve: Hasznos kapcsolatokat és forrásokat tartalmaz az eszköztárban tárgyalt korlátozásokkal kapcsolatban.

„A” SZAKASZ: Ajánlások

A repülőtéri kapacitás-korlátozások és határértékek mérlegelésekor, valamint a repülőtér-bővítések környezeti hatásainak kezelésekor számos jogi keret alkalmazandó.

Kapacitás-korlátozások és határértékek

Ez az eszköztár azt mutatja be, hogy a jelenlegi uniós jogszabályok értelmében viszonylag kevés jogi akadálya van annak, hogy a tagállamok repülőtéri kapacitás-korlátokat és határértékeket vezessenek be. A nemzeti jogszabályok által létrehozott potenciális akadályoktól függetlenül számos jogi út áll a tagállamok rendelkezésére a repülőtéri kapacitás jogszerű csökkentésére az uniós jog alapján. Amint azt ebben az eszköztárban tárgyaljuk,

- a) a légi közlekedési szolgáltatásokról szóló rendelet (20. cikk) (Air Services Regulation (Article 20)),
- b) a résidő-rendelet (6. és 8. cikk) (Slot Regulation (Articles 6 and 8)),
- c) a tagállamok levegőminőségi terve a környezeti levegő minőségéről szóló irányelv alapján (Member States' air quality plan under the Ambient Air Quality Directive), és
- d) Natura 2000 terület védelme az élőhelyvédelmi irányelv 6. cikkének (3) bekezdése alapján (protection of a Natura 2000 site pursuant to Article 6(3) of the Habitats Directive)

négy jogszerű utat jelent a repülőtéri kapacitás korlátozás vagy határérték alkalmazására. Ez ehhez kapcsolódóan jogi eszközöket és lehetőségeket biztosít az érintett egyének vagy csoportok számára a repülőtéri kapacitás csökkentésének követelésére. Az akadály vitathatatlanul inkább a politikai akarat, mint a jogi akadály, és mint ilyen, a potenciális korlátozások és határértékek érvényesítésére vonatkozó főbb ajánlásaink a következők:

1. Érdekvédelem és ismeretterjesztés a tagállamok azon képességéről, hogy jogszabályi korlátozásokat írjanak elő - a résidő-rendelettel és a légi közlekedési szolgáltatásokról szóló rendelettel összhangban. A jogi téren kívül a tudatosság növelését kormányzati tisztviselők és a helyi parlamenti képviselők körében fontos érdekérvényesítési eszköznek kell tekinteni, amely az erőteljesebb tetteket ösztönzi.

2. Jogi és politikai kampányok az uniós légi közlekedési jogszabályok folyamatban lévő lehetséges felülvizsgálatával kapcsolatban, annak érdekében, hogy ezek az eszközök ne csökkenjenek, hanem inkább erősödjenek.

Jogi lehetőségek a repülőtér-bővítések megtámadására

Ez az eszköztár számos különböző megközelítést vázolt fel, amelyek potenciálisan alkalmazhatók új repülőterek vagy repülőtér-bővítések megtámadására. Ezek közé tartozik: a levegőminőség, a biodiverzitás, az éghajlatváltozás és a zajszennyezés. A jogi kihívások összetettek, és az ebben az eszköztárban található elemzés szükségszerűen magas szintű. További kutatásokat és szakértői jogi tanácsadást kell kérni, mielőtt bármilyen jogi lépést tennénk. Azt is meg kell jegyezni, hogy a tagállamok nemzeti törvényeinek biztosított mérlegelési jogköre (különösen a zajjal és a levegőminőséggel kapcsolatban, valamint a nemzeti szakpolitikai eszközök és a jelen eszköztár által nem vizsgált törvények, amelyek a repülőtéri kapacitás és bővítés nemzeti vagy regionális megközelítését szabályozhatják) akadályozhatja az alábbiakban meghatározott ajánlások végrehajtását. A legígéretesebb útvonal kiválasztása tényérékeny vizsgálatot igényel, és a jogi kihívások gyakran horizontálisak, így több kérdést is érintenek.

Fő ajánlásaink a következők:

1. **Ígéretes a környezeti hatásvizsgálat (KHV) útvonal:** Az EU KHV-irányelvvel kapcsolatos közelmúltbeli esetjog (a tengeri olaj- és gázkitermelési/fosszilis üzemanyag-projektek összefüggésében) kimutatta, hogy **a KHV-knak tartalmazniuk kell a projektekből eredő minden valószínűsíthető szennyezést** (amennyiben ezek kapcsolódnak a projekt tervezett, elkerülhetetlen tevékenységéhez, és ezért logikusan előreláthatónak tekinthetők), függetlenül attól, hogy ezek a szennyezések hol keletkeznek, és függetlenül attól, hogy ezeket a szennyezéseket figyelembe lehet-e venni más projektek esetében. ¹ Ezt a precedenst követve analógia alapján azzal érvelhetünk, hogy **az új repülőterek és repülőtér-bővítések KHV-jainak tartalmazniuk kell az érkező és induló járatok összes szennyezését** (és a nem CO₂-szennyezéseket). Potenciálisan kihívást jelenthet, ha ezeket a szennyezéseket nem veszik jelentősen figyelembe az értékelés részeként. Általánosságban elmondható, hogy a KHV-nak a projekt a helyi lakosok egészségére és jólétére, a zajszintre és a biológiai sokféleségre gyakorolt hatását is bizonyítania kell. A nyilvánosság részvétele az EU és a kötelező érvényű nemzetközi szokásjog értelmében a KHV-folyamat előfeltétele is. Ez viszont egy átlátható eljárási folyamatot jelent az érintett egyének számára, hogy a helyzetükre leginkább vonatkozó indokok alapján kifogást emeljenek (pl. a túlzott nitrogénszint nem megfelelő értékelése alapján). Ha ezt az eljárást nem követik, az érintettek a kifogások alapján bírósági felülvizsgálati eljárást indíthatnak.
2. **Új Levegőminőségi Irányelv (Air Quality Directive):** A tagállamoknak 2026. december 11-ig át kell ültetniük az új uniós Levegőminőségi Irányelvet a nemzeti jogrendszerükbe, beleértve a tagállamok által elérendő rövid és hosszú távú szennyezőanyag-határértékeket (az I. mellékletben meghatározottak szerint). Ennek tartalmaznia kell a légszennyezés által érintett személyek és szervezetek kártalanítására vonatkozó rendelkezéseket is, és a levegőszennyezés és -minőség jobb nyomon követéséhez (monitoring) kell vezetnie. Ez a jövőben új perspektívát kínál a jogi kihívásokhoz.
3. **A zajon túl:** A zaj az egyik legnagyobb erőpróbát jelentő alap a repülőtér-bővítések megtámadására, az EU Kiegyensúlyozott Megközelítésről szóló rendelete (Balanced Approach Regulation) szerinti korlátozó mechanizmus miatt, amely előírja, hogy a zajjal kapcsolatos aggályokra válaszul a működési korlátozásokat csak végső megoldásként lehet bevezetni. Bár a zajszennyezés rendkívül súlyos, és jelentős hatással van a helyi lakosságra, a tiltakozás más indokai gyümölcsözőbbnek bizonyulhatnak. Hosszú távú kampánycélokból az EU jogalkotási felülvizsgálati munkáit célszerű követni. Ennek keretében az EU Kiegyensúlyozott Megközelítésről szóló rendeletének felülvizsgálatakor hasznos a bizonyítékok benyújtása (call for evidence) és/vagy a nyilvános konzultációban való részvétel. Az érintett személyek és csoportok elméletileg hozzájárulhatnak a felülvizsgálati folyamathoz, és kérdéseket fogalmazhatnak meg a rendelet uniós és nemzetközi éghajlat-változási jogszabályokkal való ellentmondásával kapcsolatban. ²
4. **Monitoring:** Amennyiben a tagállamoknak az uniós jogszabályok céljai és célkitűzései értelmében időszakos jelentési kötelezettségük van, a jelentést, valamint a jelentésben vállalt intézkedések megfelelő végrehajtását és megvalósítását ellenőrizni kell. (Ilyen például a levegőminőségi cselekvési tervek benyújtása minden évben; 2026 decemberétől a 2024-es irányelv szerinti mintavételi pontként a magas szennyezőanyag-kibocsátású repülőtéri „gócpontok” nyilvántartása; valamint az irányelv szerinti levegőminőségi cselekvési terv szerinti levegőminőség javítását célzó mérséklő intézkedések– amelyet részletesen alább tárgyalunk). Az ezzel a folyamattal kapcsolatos mulasztások jogi kifogás alapját képezhetik. A jelentéstételi követelményekkel kapcsolatos további információkért lásd az alábbi levegőminőségről szóló szakaszt.

5. **Jogi tanácsadás kérése:** Ha kifogást kíván emelni egy repülőtér bővítése ellen, és úgy gondolja, hogy van rá alapja, fontos, hogy a lehető leghamarabb jogi tanácsot kérjen. A hazai jogszabályok és eljárások eltérőek, ezért az adott repülőtér helye szerinti joghatóságban jártas ügyvédtől kell tanácsot kell kérni. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a kifogásokra szigorú határidők vonatkozhatnak (az uniós szintű szabályok a határidőket a tagállamok belátására bízzák, azonban a határidőnek „észszerűnek” kell lennie a hatékony részvétel lehetővé tétele érdekében), ezért fontos, hogy haladéktalanul jogi tanácsot kérjen.

„B” SZAKASZ: Kapacitás-korlátozások és határértékek

A tagállamok számos okból, az uniós jog megsértése nélkül, jogszabályi úton bevezethetnek kapacitás-korlátozásokat a repülőtereken, többek között az éghajlatváltozásra vagy a légszennyezésre válaszul. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy ezek a korlátozások összhangban legyenek az uniós jogszabályok bizonyos követelményeivel, de általában (a zajszennyezés kivételével, amelyre korlátozó eljárás vonatkozik) a tagállamok szabadon alkothatnak jogszabályokat a repülőterek kapacitásának korlátozására vonatkozóan.

A figyelembe veendő legfontosabb uniós jogszabályok a következők:

1. **Légi szolgáltatásokról szóló rendelet** (Air Services Regulation) – Ez a rendelet közös szabályokat ír elő az EU belső piacán a légi szolgáltatásokra vonatkozó műveletekre, valamint a piacra lépésre és az árképzésre vonatkozóan. Feltéve, hogy a tagállam megfelelően indokolni tudja a korlátozás bevezetését, és hogy az mentes a diszkriminációtól, átlátható és arányos, a forgalmi jogok gyakorlása korlátozható vagy megtagadható, ha súlyos környezeti probléma áll fenn (a 20. cikk értelmében).
2. **Résidő rendelet** (Slot Regulation) – Feltéve, hogy a korlátozást jogszabály határozza meg, a környezeti okokból (beleértve az éghajlatváltozást) bevezetett korlátozásnak „környezeti korlátozásként” kell működnie, amelyet a résidő-koordinátoroknak figyelembe kell venniük a repülőtéri résidők elosztáskor. A légitársaságoknak feltételes joguk van a „történelmi résidőkre” (olyan résidőkre, amelyeket a korábban kiosztott időszak 80%-ában felhasználtak), de ez nem abszolút vagy tulajdonjog, és elméletileg változhat.³ Ez azt jelenti, hogy a légitársaságok csak akkor kapnak elsőbbséget a történelmi résidő megtartására, ha bizonyos jogi feltételek továbbra is teljesülnek (és visszavonhatók, ha működési vagy környezeti korlátok ezt megkövetelik). Mint ilyen, a résidő-rendeletben semmi sem akadályozza meg jogszabályi korlátozás bevezetését.
3. **Kiegyensúlyozott Megközelítés Rendelete** (Balanced Approach Regulation) – Amennyiben a tagállamok kezelni kívánják a repülőgépek túlzott zajterhelését, a Kiegyensúlyozott Megközelítés Rendeletet kell követni, amely előírja, hogy az üzemeltetési korlátozásokat csak végső megoldásként szabad alkalmazni, miután más zajcsökkentő intézkedéseket teljes mértékben megvizsgáltak és elégtelennek találtak. A zajalapú korlátozásokat ezért ez a rendelet korlátozza.

Röviden, a tagállamok széleskörű mérlegelési jogkörrel rendelkeznek a repülőtéri korlátozások és -határértékek bevezetésében, amennyiben a Légi szolgáltatásokról szóló rendelet és a Résidő rendelet jogszerű utat biztosít a repülőtéri forgalom csökkentésére.

A bevezethető kapacitás-korlátozások és határértékek típusai a következők:

- 1. Rövid távolságú járatok** – Például **Franciaország 2022-ben rövid távolságú repülőutakra tilalmat vezetett be minden olyan Franciaországon belüli útvonalon, ahol naponta több, két és fél óránál rövidebb közvetlen vasúti összeköttetés van (Spanyolország is hasonló tilalmat vezetett be).** Ezt a korlátozást az Európai Bizottság vezette be és hagyta jóvá a Légi szolgáltatásokról szóló rendelet (lásd feljebb) alapján. Az Európai Bizottság annak értékelésekor, hogy fennállnak-e súlyos környezeti problémák, szükségesnek ítélte a fenntartható közlekedési lehetőségek előmozdítását, tekintettel Franciaország azon kötelezettségeire, hogy sürgősen csökkentse az üvegházhatású gázok (ÜHG) szennyezését, és ösztönözze a közlekedés dekarbonizációját - mind az Európai Klímatörvény (European Climate Law), mind az Európai zöld megállapodás (Green Deal) értelmében. Tekintettel azonban a tilalom hatálya alá tartozó járatok kis számára⁴, a döntést bírálták amiatt, hogy figyelmen kívül hagyja a hosszú távú repülés negatív hatásait.
- 2. Éjszaka** – A zajszennyezés egészségügyi hatásai súlyosbodnak, ha a zaj éjszaka jelentkezik. Ezért az éjszakai járatok csökkentése előnyös lehet a túlzott zajszintet elszenvedő helyi lakosok számára. Például a Leeds Bradford Repülőtér Akciócsoport (Group for Action on Leeds Bradford Airport, GALBA) sikeres kampányt vezetett, mikor a repülőtér megpróbálta megtámadni a korábban bevezetett éjszakai repülési korlátozást. Az ügy nyilvános vizsgálattal zárult, amely fenntartotta a helyi lakosok túlzott repülőgépzaj elleni védelmét célzó tervezési feltételeket. A zürichi repülőtéren 2010 óta szinte az összes éjszakai művelet tilos. A római Ciampino repülőtér pedig éjszakai korlátozásokat és napi 65 járatra vonatkozó korlátozást vezetett be, miután több mint 2000 panasz érkezett az igazságszolgáltatáshoz a polgároktól, amelyekben a levegőminőségi és zajszintre vonatkozó előírások betartását követelték.
- 3. Szennyezőanyag-specifikus határértékek** – A repülőterek és a tagállamok bevezethetnek konkrét ÜHG-szennyezési „plafonokat” vagy „határértékeket” annak érdekében, hogy biztosítsák az ebben az eszköztárban tárgyalt uniós és nemzetközi jog szerinti többszörös éghajlati, környezetvédelmi és egészségügyi kötelezettségek teljesítését. A szennyezőanyag-specifikus határértékek hatékonyságáról további információkat a C.3. szakaszban, az „Éghajlatváltozás” című részben talál. Egy koalíciós megállapodásban a holland kormány bejelentette, hogy CO₂-szennyezési korlátozást vezet be a Schiphol és a Lelystad repülőtéren, amelynek értelmében a két repülőtér együttes CO₂-szennyezésének 2030-ra alacsonyabbnak kell lennie, mint a Schiphol repülőtéren 2024-ben. Mindezt még nem iktatták törvénybe.

Közelgő jogszabály-felülvizsgálat és konzultációk: érdekképviselési lehetőségek

Az uniós légi közlekedési jogszabályok jelenlegi menete lehetőséget kínál a közvélemény érdeklődő tagjainak érdekképviselésre. Mikor a jogszabályok felülvizsgálat alá kerülnek, az Európai Bizottság valószínűleg lehetőséget biztosít nyilvános konzultációra a jelenlegi jogszabályok hatékonyságáról - beleértve azt is, hogy azok hogyan viszonyulnak a környezeti, társadalmi és éghajlati intézkedésekhez. A nemrég bejelentett vagy függőben lévő felülvizsgálatok a következők:

- **Légi közlekedés – az uniós repülőtéri jogszabályok alkalmassági vizsgálata:** a nyilvános konzultáció 2025. október 28-án zárult. Az Opportunity Green, a Transport & Environment és más civil szervezetek kifejezetten a Részidő-rendelet szerinti repülőtéri kapacitás-korlátozás bevezetésének jogszerűségére összpontosító válaszokat nyújtottak be. További hírek a hivatkozott oldalon a későbbiekben várhatóak.
- **Légi közlekedés – EU légi közlekedési szabályok** (EU air services rules) felülvizsgálat: a nyilvános konzultáció 2025. december 15-én lezárult.
- **EU kibocsátáskereskedelmi rendszer (Emissions Trading System, ETS)** légi közlekedés (felülvizsgálat): **2027-től várhatóan a nemzetközi járatokra is kiterjed**, ez azonban jelentős iparági ellenállást vált majd ki.
- **2024. évi környezeti levegőminőségi irányelv** (Ambient Air Quality Directive 2024) átültetés: 2026. december 11-ig a tagállamoknak át kell ültetniük a frissített irányelv szigorúbb rendelkezéseit a nemzeti jogrendszerbe. Az ezen időpontig a nemzeti jogszabályokban rögzítendő szennyezési küszöbértékeket az irányelv I. melléklete tartalmazza.

C. RÉSZ: Jogi utak

1. Helyi levegőminőség

Bevezetés

A repülőgépek szennyezése a repülőtereken és azok környékén a helyi légszennyezés egyik fő forrása, komoly kockázatot jelentve a helyi lakosokra és a környezetre. A repülésből származó szennyező anyagok számos súlyos egészségügyi hatást okoznak (beleértve a rákot, a szív- és érrendszeri és légzőszervi betegségeket, a stroke-ot és termékenységi problémákat), és korai halálesetekhez vezethetnek.

A levegőminőséggel kapcsolatos egészségügyi problémák aránytalanul nagyban sújtják az alacsony jövedelmű közösségeket és a repülőtéri dolgozókat, akik között gyakran nagyobb számban vannak nem fehér etnikai háttérűek és marginalizált népekből származók.

Mikor a csoportok a helyi környezetükben szembesülnek a légszennyezéssel, meg kell jegyezni, hogy az üvegházhatású gázok szennyezését és más szennyező anyagokat az éghajlatváltozással és a biológiai sokféleséggel kapcsolatos törvények is szabályozzák.⁵ Egy, néhány, vagy az összes meglévő korlátozás megkérdőjelezése javíthatja a helyi levegő minőségét - elősegítve a közösség egészségügyi helyzetét. Ezzel együtt biztosíthatja, hogy a repülőterek és az államok csökkentsék az üvegházhatású gázok szennyezését, összhangban az éghajlatváltozással és a környezetvédelemmel kapcsolatos kötelezettségeikkel. További információért lásd a C.3. szakaszt „Éghajlatváltozás”, és a C.2. szakaszt „Biodiverzitás” címszó alatt.

Jogi keret

Nemzetközi szint⁶

- A nemzetközi **Polgári Repülési Szervezet (Civil Aviation Organisation, ICAO)** a Chicagói Egyezmény⁷ keretében öt, repülőgép-hajtóműből származó szennyező anyaggal foglalkozik, bár **a szabványok hagyományosan inkább a kor technológiáját tükrözték, mintsem az innovatív zöld technológiákat ösztönözték volna, vagy az egészségügyi célokat vették volna figyelembe.** A tagállamoknak el kell fogadniuk ezeket a nemzetközi szabványokat ahhoz, hogy azok kötelező érvényűek legyenek. Az ICAO nem kötelező érvényű iránymutatást is nyújt a repülőtéri levegőminőség kezelésére vonatkozóan, amelyet az EU a megfelelő keretrendszerében idéz.

- Az **Egészségügyi Világszervezet (World Health Organization, WHO)** globális levegőminőségi iránymutatásokat ad bizonyos szennyező anyagok biztonságos expozíciós szintjeire vonatkozóan, és közzétett egy forráscsomagot az EU számára „Az egészség védelme a környezeti levegő minőségének kezelésével” (Protecting health through ambient air quality management) címmel. Ez azonban nem tartalmaz konkrét rendelkezéseket a repülőtér-irányítással kapcsolatban.

EU-szint

2024/2881/EU irányelv a környezeti levegő minőségéről: A két korábbi, levegőminőségről szóló irányelvet (2004/107/EK és 2008/50/EK) felváltó 2024-es levegőminőségi irányelv (Ambient Air Quality Directive 2024/2881/EU) 12 légszennyező anyag szintjét szabályozza levegőminőségi célokkal, és meghatározott szennyezőanyag-határértékek túllépésekor felügyeli a tagállamok által elfogadott levegőminőségi tervek és ütemtervek megfelelő végrehajtását; azzal a céllal, hogy 2050-re elérjék a nulla szennyezési célkitűzést, és időközi célként 2030-ra elérjék a levegőszennyezés egészségügyi hatásainak 55%-os csökkentését. A tagállamoknak két évük van arra, hogy a rendelkezéseket átültessék a nemzeti jogba (azaz 2026. december 11-ig).

- **WHO-hoz való igazodás:** Az irányelv célja, hogy a szabványokat közelebb hozza a WHO által ajánlott légszennyezési szintekhez (a 2021-es iránymutatások szerint). Az uniós szintek összességében jelenleg nem harmonizáltak.
- **Légszennyezési gócpontok és repülőterek:** A felülvizsgált 2024-es levegőminőségi irányelv bevezeti a „légszennyezési gócpontokat” (air pollution hotspots) Ezek különösen magas légszennyezési koncentrációnak kitett területek, amelyek különleges ellenőrzést igényelnek. Ezek a gócpontok magukban foglalják a nagy szennyező források által érintett helyszíneket, például a repülőtereket. Az irányelv kimondja, hogy „alapvető fontosságú a levegőminőség szisztematikus ellenőrzése a légszennyezési gócpontokban”, és megfelelő intézkedéseket kell tenni az egészségügyi hatások minimalizálása érdekében ezekben a gócpontokban (35. preambulumbekzdés).

A IV. melléklet további információt tartalmaz a szennyezési gócpontok mintavételi pontjainak megfelelő telepítéséről, beleértve azt is, hogy ahol releváns és mennyire lehetséges, a tagállamoknak további adatokat kell szolgáltatniuk azokon a területeken, ahol az érzékeny lakosság és a veszélyeztetett csoportok ki vannak téve a légszennyezésnek (pl. lakóövezetek, iskolák, kórházak, idősek otthonai vagy irodaterületek).

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 23 uniós repülőtérre vonatkozó adatalemzése megerősíti, hogy a repülőterek jelentős légszennyezési források lehetnek, ezért a légszennyezési gócpontokra vonatkozó követelményekkel összhangban fokozott megfigyelő hálózatokra lehet szükség. Ahol a repülőtereket a felülvizsgált irányelv értelmében légszennyezési gócpontként jelölik meg, ez fokozott ellenőrzési kötelezettségeket von maga után, és megköveteli a tagállamoktól, hogy célzott intézkedéseket hozzanak az egészségügyi hatások csökkentése érdekében – közvetlen végrehajtási utat hozva létre ott, ahol a repülőterek körüli környezeti NO_x-koncentráció tartósan meghaladja a szigorúbb 2030-as határértékeket.

- **Igazságszolgáltatáshoz és kártérítéshez való hozzáférés:** A felülvizsgált irányelv szigorúbb korrekciós előírásokat is bevezet. A megfelelő érdekeltsgű polgárok⁸ és szervezetek jogosultak megtámadni a mintavételi pontokkal, levegőminőségi tervekkel és levegőminőségi ütemtervekkel kapcsolatos összes döntés anyagi vagy eljárási jogszerűségét (27. cikk). Továbbá kártérítést kérhetnek, ha egészségkárosodásuk az irányelv bizonyos rendelkezéseit (különösen a levegőminőségi tervek,

levegőminőségi ütemtervekre és rövid távú cselekvési tervekre vonatkozó rendelkezéseket) átültető nemzeti szabályok szándékos vagy gondatlan megsértése következtében következett be.⁹

A bizonyítási teher annak bizonyítása, hogy a kárt „szándékosan vagy gondatlanul” okozták-e. A kártérítést a tagállamok illetékes hatóságától, vagy magától a repülőtértől kell követelni.

Az irányelv nem megfelelő végrehajtása esetén a Bizottság szankciókat is kiszabhat a 29. cikk értelmében.

- **Emberi jogok védelme:** A tagállamoknak a nemzeti jogszabályokban biztosítaniuk kell az igazságszolgáltatáshoz és a kártérítéshez való hozzáférést az irányelv VII. fejezete értelmében. A (49) preambulumbekzdés kimondja, hogy „az ebben az irányelvben előírt **szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük**”, mivel közvetlenül vonatkoznak:
 - (i) az élethez és a személyi sértetlenséghez való jog védelmének kötelezettségére,
 - (ii) az egészségügyi ellátáshoz való jogra az emberi egészség és a környezetvédelem tekintetében, valamint
 - (iii) a környezet minőségének javítására a fenntartható fejlődés elvével összhangban.

Hazai szint

Ezen eszköztár keretein kívül esik a levegőminőségre vonatkozó nemzeti jogszabályok és az egyes tagállamok levegőminőségi tervei hatékonyságának vizsgálata. Meg kell jegyezni, hogy a tagállamoknak át kell ültetniük a környezeti levegő minőségéről szóló irányelvet a nemzeti jogba ahhoz, hogy az kötelező érvényű legyen. Az irányelv azonban hatálybalépését követően új lehetséges végrehajtási lehetőségeket kínál (lásd alább az „Igazságszolgáltatáshoz való hozzáférés és kártérítés a levegőminőségről szóló irányelv alapján” című részt).

Kampány esettanulmány: kerozin kipufogógáz-szennyezés

Számos országban az ipari pontszerű forrásokból származó szennyező anyagok, például a NO_x, az ultrafinom részecskék, a policiklusos aromás szénhidrogének (PAH-ok) és a korom szennyezés szigorú szabályozási ellenőrzések alá esik. Ugyanakkor a repülőterekről származó ugyanilyen szennyezés – amely nem egyetlen pontszerű forrásból, hanem egy lokalizált mobil forráscsoportból (repülőgépek) származik – gyakran kívül esik a hasonló helyi abszolút korlátozásokon. Számos joghatóságban a repülőtéri forgalmi rendeletek és az azzal egyenértékű eszközök nem írnak elő kötelező érvényű szennyezési határértékeket ezekre a szennyező anyagokra, ami jelentős szabályozási rést teremt. A környezetvédelmi és egészségügyi érdekcsoportok kampányolhatnak a repülőterek közelében élő közösségek és a repülőtéren dolgozók, valamint a hagyományos ipari létesítmények közelében élők közötti egyenlőtlenségek ellen.

Hollandia és négy skandináv ország szabályozó szervei az Európai Vegyianyag-ügynökség (European Chemicals Agency, ECHA) eljárásán keresztül kérték a kerozin kipufogógáz-szennyezés veszélyességi értékelését; azzal az ajánlással, hogy a besorolást 1B-re emeljék, amely jelenése: „munkahelyi kitettség esetén valószínűleg rákkeltő”.

Ha az ajánlást hivatalosan elfogadnák, akkor az közelebb hozná a kerozin kipufogógázt a dízel kipufogógáz-szennyezés besorolásához. Azt 2012-ben emberre rákkeltőnek minősítették (IARC 1. csoport), és ezt követően jelentős szabályozási változásokat eredményezett mind a foglalkozási kitettség határértékei, mind az üzemanyag-összetételi szabványok tekintetében.

A repülőtéri dolgozók védelméért folytatott kampányok ezen új bizonyítékok alapján, valamint az elővigyázatosság elvének (precautionary principle) alkalmazása ott, ahol a károsodás kockázata kellően megalapozott, még ha még nem is teljesen számszerűsített, hiteles stratégiát képviselnek – mind a szennyezési szintek csökkentése, mind pedig olyan védőintézkedések előírása érdekében, mint a repülőik földi gurulásaihoz elektromos rendszerek bevezetése.

A kampányút megvalósíthatóságával kapcsolatos fejleményekért kérjük, vegye fel a kapcsolatot a hollandiai Natuur & Milieu szervezettel.

Felhasználható-e a légszennyezés a repülőjáratok korlátozásának igazolására?

- **Igen**, a levegőszennyezés kapacitás-korlátozásokhoz és határértékekhez vezethet (lásd a „B” Szakaszt). A zaj-határértékekkel ellentétben a légszennyezés mérséklésére irányuló intézkedések nem tartoznak a „kiegyensúlyozott megközelítés” (balanced approach) hatálya alá. Ezért a korábban vázolt korlátozási mechanizmusok (például az éjszakai repülési korlátozások, vagy a szennyezőanyag-specifikus határértékek) alkalmazhatók mérséklési intézkedésként. Ez elméletileg megfelelhet mind a tagállamok levegőminőségi terveinek, mind pedig a jelenlegi levegőminőségi irányelvek, mind a 2024-es irányelvnek.

Mivel a felülvizsgált irányelv jóval nagyobb, uniós szintű levegőminőség-javítási célokat ír elő, valamint előírja a „légszennyezési gócpontok” hatásainak nyomon követését és csökkentésükre irányuló megfelelő intézkedések megtételét; ez egyértelműen megerősíti a tagállamok számára azt az érvet, hogy ezen az alapon vezessenek be felső határt, különösen akkor, ha az adott repülőtér „légszennyezési gócpontként” azonosították.

Vannak-e jogi lehetőségek az új vagy meglévő repülőterek megtámadására a levegőszennyezés alapján?

- **Az igazságszolgáltatáshoz és a kártérítéshez való hozzáférés a levegőminőségi irányelv alapján:**

Új lehetőség

2026. december 11-től, miután a tagállamok átültették a 2024-es irányelvet a nemzeti jogba, a magánszemélyek és szervezetek kártérítést követelhetnek, ha a levegőminőségi szabályok megsértésével az emberi egészséget károsították. Ez továbbra is egy kipróbálatlan út, de egy potenciális új lehetőséget kínál a repülőterek szennyezésének kezelésére.

A kártérítési igényekre vonatkozó nemzeti szabályok és eljárások nem tehetik „lehetetlenné vagy túlzottan nehézé a kártérítéshez való jog gyakorlását” (28. cikk (2) bekezdés). A tagállamok elévülési időket állapíthatnak meg a kártérítési igények benyújtására (azaz a feltételezett kár bekövetkeztétől számított három hónap). Ugyanakkor az elévülési időszak csak akkor kezdődhet meg, ha a jogsértés megszűnt, és az érintett személytől ésszerűen feltételezhető, hogy tudja, hogy a jogsértés miatt kárt szenvedett.

Meg kell jegyezni, hogy a vonatkozó nemzeti jogszabályok megsértése esetén alkalmazandó szankciókat az irányelv nem határozza meg (29. cikk). Arra sincs garancia, hogy ez a jogi út a repülőtéri kapacitás csökkenéséhez vezetne.

Bár a bizonyítékokkal és az ok-okozati összefüggésekkel kapcsolatban nehéz kérdések merülhetnek fel, a felülvizsgált irányelv a levegőszennyezés egészségügyi hatásai alapján egy lehetséges jövőbeli utat kínál a repülőtéri kapacitás megtámadására. Javasoljuk, hogy kövessék az irányelv végrehajtását, és az ezen az alapon benyújtott esetleges panaszokat a nemzeti jogba való átültetést követően értékeljék újra.

Ezenkívül az érintett nyilvánosság tagjainak hozzáféréssel kell rendelkezniük egy bíróság vagy más, törvény által létrehozott független és pártatlan szerv előtti felülvizsgálati eljáráshoz, hogy megtámadhassák a mintavételi pontokkal és a levegőminőségi tervekkel kapcsolatos döntéseket. Az irányelv meghatározza a felülvizsgálati eljárás követelményeit is, amelyeknek

- (i) tisztességesnek, méltányosnak, időszerűnek és nem kirekesztően drágának kell lenniük,
- (ii) nem szabad túlzottan nehézre vagy lehetetlenné tenni, és
- (iii) megfelelő és hatékony jogorvoslati mechanizmusokat kell biztosítaniuk, beleértve adott esetben a tiltó intézkedést is.

Megjegyezzük, hogy az érintett félnek valószínűleg először ki kell mérítenie a nemzeti joghatóságára vonatkozó belföldi panasztételi eljárást.

Lehetséges kampányutak a repülőtér-bővítés megtámadására

A légszennyezés felhasználható a repülőterek kapacitás-korlátozásáért folytatott kampányhoz (a fentiek szerint). Ezenkívül vannak más területek is, amelyeket érdemes lehet megfontolni a kampánymunka során:

- **Célzott kampány a repülőtéri „gócpontokon”:** 2026. december 11-től kezdődően a tagállamok mintavételi pontokat vezetnek be olyan helyeken, ahol nagy a kockázata a légszennyezettségi határértékek túllépésének, valószínűleg beleértve a nagy repülőterek közelségét is. Az ilyen mintavételi pontok segítenének a szakpolitikai beavatkozás és/vagy jogi érvelések bizonyítékainak biztosításában. Ha ezt a rendelkezést nem ültetik át, a polgárok és az érdekelt szervezetek ezen az alapon megtámadhatják a nemzeti jogrendszert.
Ellenőrzés hiányában a kérelmezők bizonyítási nehézségekkel szembesülnek: nehéz bizonyítani, hogy egy repülőtér nagy kockázatot jelent a határértékek túllépésére, anélkül, hogy pontosan azokat az adatokat kapnánk, amelyeket az ellenőrzés biztosítana. Ez azonban független szakértői vizsgálatok és nem kormányzati szervezetek vagy érintett közösségek által megrendelt levegőminőségi modellezés révén megoldható. Jogi tanácsot kell kérni arról, hogy az ilyen bizonyítékok mennyire elfogadottak és döntőek az adott nemzeti joghatóságban.
- **Nitrogénszint a repülőtéri csomópontokban:** A felülvizsgált környezeti levegőminőségi irányelv előírja a tagállamok számára, hogy szigorúbb szennyezőanyag-értékeket tartsanak be a helyi levegőminőség tekintetében. A nitrogén-oxidok jelentős szennyező anyagok a repülőtereken (2022-ben az összes európai közlekedési szennyezés 14%-át tették ki), ezért a szennyezőanyag-határértékekhez képest ellenőrizni kell őket. Az ezzel kapcsolatos kampányolás ösztönözheti a repülőtéri kapacitások csökkentését.
- **Ultrafinom részecskék (ultrafine particles, UFP):** Kampányt kell indítani azért, hogy az uniós levegőminőségi határértékek tartalmazzák az ultrafinom részecskéket, illetve hogy azokat hazai szinten is elismerjék. El kell érni, hogy a tagállamok kötelesek legyenek fellépni a légiközlekedés szennyezéseinek teljes körével kapcsolatban (ahol uniós levegőminőségi határértékek léteznek a szurok- és finom szálló porra, az UFP-t az irányelv nem szabályozza, és a tagállamoknak csak „felmerülő

aggodalomra okot adó tényezőként” kell ellenőrizniük az UFP-szinteket). Az EU-nak és a tagállamoknak az elővigyázatosság elvét kell alkalmazniuk, és mindent meg kell tenniük az UFP-szintek ellenőrzése és csökkentése érdekében, tekintettel az UFP káros egészségügyi hatásaira vonatkozó új tudományos adatokra. A müncheni repülőtér körüli UFP-szinttel kapcsolatos folyamathoz kapcsolódó tudományos kutatások jól példázzák, hogy a tagállamok hol tehetnek egyoldalú lépéseket ebben a kérdésben.

- **PFAS:** A gyakran „örök vegyi anyagokként” emlegetett anyagok rákkeltőek, és leggyakrabban a tűzoltó habokban találhatóak meg. Hollandia, Németország, az Egyesült Királyság és Franciaország repülőterei körül számos lakóövezetben azonosítottak PFAS-gócponthoz, amit a tűzoltáshoz és tűzoltó gyakorlatokhoz használt hab okoz. Az EuroAirport Basel-Mulhouse repülőtér környékén lakók számára ez az ivóvíz betöltéséhez vezetett, miután magas szintet találtak az ivóvízben és a helyi lakosok vérmintáiban. Becslések szerint 60 000 lakost érint a PFAS-nak való kitettség.
- **Kerozin kipufogógáznak való foglalkozási kitettség:** A repülőtéri munkavállalói csoportok támaszkodhatnak a hollandiai és a négy skandináv ország szabályozó testületeinek ajánlására, miszerint a kerozinmotorok kipufogógázát az anyagok és keverékek osztályozásáról, címkézéséről és csomagolásáról szóló 1272/2008/EK rendelet (a továbbiakban: CLP-rendelet) értelmében 1B kategóriájú anyagként kell besorolni – ami a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján feltételezhetően rákkeltő. Egy kétlépéses kampánystratégia a következő lenne: először a besorolás hivatalos uniós elfogadásáért kellene kiállni. Ez a második lépésben a rákkeltő anyagokról és mutagénekről szóló irányelv (2004/37/EK) szerinti kötelező érvényű foglalkozási kitettségi határértékek követelésének alapjául szolgálna. Alapot adna olyan szabályok bevezetésére is, amelyek előírják a káros összetevők, például a PAH-ok és az aromás vegyületek csökkentését a repülőgép-üzemanyag összetételében.

Esettanulmányok

Jelen sorok írásakor az Opportunity Green nem tud olyan repülőtér elleni kifogásról sem, amely kizárólag a levegőminőségi előírásokra épülne. A következő esettanulmány egy példa arra, hogyan lehet független szakértői vizsgálatokat alkalmazni a jogi beavatkozások megerősítésére:

- **Közösségek a Gatwick Zajszennyezése Ellen (Communities Against Gatwick Noise Emissions, CAGNE):** A CAGNE az aggódó lakosok és közösségi környezetvédelmi csoportok ernyőszervezete, amely Anglia délkeleti részén, a Gatwick repülőtér és környékén található területeket fedi le. A Gatwick második kifutópályájának bővítésével kapcsolatos konzultációs szakaszban a CAGNE válaszaiban tudományos adatokat talált a repülőtér körüli UFP-koncentrációkról. A CAGNE azóta megtámadta a fejlesztési engedélyről szóló döntést, többek között a levegőminőség, az üvegházhatású gázszennyezés értékelésében talált hiányosságokra, valamint a túlzott üzemanyag-technológiai feltételezésekre való támaszkodásra hivatkozva. Bár a Legfelsőbb Bíróság elutasította a keresetet, a felperesek fontolgatják a fellebbezést.

Figyelembe véve az amerikai és az uniós jogrendszer eltérését a csoportos keresetekre vonatkozóan, az érintett európai csoportok és magánszemélyek a következő esettanulmányból tanulságokat vonhatnak le: a) a környezeti kártérítési perekben folytatott csoportos perek, bár összetettek, egyre elterjedtebbek az EU-ban, és széles körű sajtóvisszhangot generálnak, ami segíti a kampányt, és b) a kollektív keresetek benyújtása csökkentheti a perköltségeket, és hatékonyabb peres eljárást biztosíthat több felperes egyidejű meghallgatásában:

- **Codoni kontra Port of Seattle, USA,** Washington állam nyugati kerületi bírósága, 23-cv-295. sz.: a Sea-Tac repülőtér és két légitársaság ellen indított Seattle-i tömeges kereset felperesei 300 000 lakos, akik a Seattle-Tacoma nemzetközi repülőtér öt mérföldes körzetében hat városban élnek. Azt állítják, hogy

egészségüket károsan befolyásolja a repülőtér üzemeltetésének „egyedi kémiai ujjlenyomata” (utalás repülőgépek szennyezéseire, például szén-monoxidra, ólomra és a finom porra). A kérelmezők Washington állam törvényei alapján gondatlanság, testi sértés, folyamatos szándékos birtokháborítás és közrendzavarás miatt indítazzak kártérítési igényeket. Az elnöklő bíró időközben elutasította a légitársaságok azon érvelését, miszerint a szövetségi törvény felülírja a légitársaságok útvonalait és a tiszta levegőre vonatkozó előírásokat szabályozó törvényekkel kapcsolatban a kérelemben előterjesztett, az állami törvényekre vonatkozó állításokat.

Esettanulmányok a korábbi EU környezeti levegőminőségi irányelv szerinti légszennyezési előírások megsértéséről:

- **Az Európai Unió Bírósága C664/18. sz. ügy: Európai Bizottság kontra Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága [2021]:** Az Európai Bíróság megállapította, hogy az Egyesült Királyság és Észak-Írország szisztematikusan és tartósan túllépte a nitrogén-dioxidra vonatkozó határértékeket. Nem hozott megfelelő intézkedéseket a határértékek betartásának biztosítására, ami ellentétes a levegőminőségi irányelv 13. cikkének (1) bekezdésével, illetve 23. cikkének (1) bekezdésével. Ez az ítélet röviddel a kilencéves Ella Adoo-Kissi-Debrah halálának kivizsgálását követte, akinek halálát az Egyesült Királyságban elsőként tulajdonították a légszennyezésnek. Mindez alátámasztja a biztonságos levegőminőségi előírások fontosságát. Az ítélet megállapította, hogy „Ella otthona közelében a nitrogén-dioxid (NO₂) szintje meghaladta az Egészségügyi Világszervezet és az Európai Unió irányelveit”. Ez az ítélet felhasználható olyan kampányok alátámasztására, amelyekben egy brit repülőtér környékén túlzott nitrogénszintet tapasztalnak, hiszen a bíróság arra utasította az Egyesült Királyság kormányát, hogy „biztosítsa, hogy a határértékek túllépésének időtartama a lehető legrövidebb legyen”.
- **Az Európai Unió Bírósága C-723/17. sz. Craeynest és mások kontra Brüsszel Hoofdstedelijk Gewest és Brüsszel Instituut voor Milieubeheer ügy [2019]:** A környezeti levegő minőségéről szóló irányelv (2008/50/EK) értelmezésére vonatkozó előzetes döntéshozatal iránti kérelem egyértelművé tette, hogy a nemzeti bíróság feladata annak ellenőrzése, hogy egy adott zónában található mintavételi pontokat az irányelvnek megfelelően alakították-e ki. Ha ez nem így történt, akkor „minden szükséges intézkedést meg kell tennie az illetékes nemzeti hatósággal szemben, például határozatot kell hoznia annak biztosítása érdekében, hogy a mintavételi pontokat az irányelvben meghatározott, kritériumoknak megfelelően helyezték el” (a 30 pont szerint ahol a legmagasabb a szennyezőanyag-koncentráció). Ennek következményei vannak a felülvizsgált irányelv megfelelő végrehajtására nézve, ahol a tagállamoknak mostantól mintavételi pontokat kell biztosítaniuk a legszennyezettebb repülőtereken a levegőminőségi terveik részeként. Az alapeljárás felperesei Brüsszel lakosai és egy angol jog alapján működő nonprofit egyesület voltak, amelynek tevékenységi központja Belgiumban volt.¹⁰

2. Biológiai sokszínűség (biodiverzitás)

Bevezetés

A repülőtér-bővítések hatása a természetre és a biodiverzitásra azonnal érezhető, és idővel további romlást okoz. A kifutópályák és a repülőtéri infrastruktúra bővítése céljából végzett terület tisztítás elpusztítja a vadon élő állatok számára a természetes ökoszisztémákat, és a megtisztított terület típusától függően különböző súlyosságú szennyezéseket bocsát ki. A repülőtér-bővítési projektekből származó 1., 2. és 3. körbe tartozó szennyezések szintén biodiverzitás-csökkenést okoznak; a repülőtér-bővítésekből származó 3. körbe tartozó ÜHG-szennyezés túlnyomórészt a többlet repülőgép-járatokból származnak.

Az üzemeltetési biztonsági intézkedések szintén pusztítják a biodiverzitást, például a „veszélyes” vadon élő állatok elriasztására irányuló szándékos „élőhely-felszámolás” és az állatok elpusztítása révén. Ez általában a madarak elpusztítását jelenti, amelyre az engedélyt általában a repülés biztonságának érdekében adják ki.

Az európai természeti sokszínűség szintek szerint az EU összes élőhelyének 81%-a rossz állapotban van. Az emberi egészség, az éghajlat, és a biodiverzitás közötti elválaszthatatlan kapcsolat miatt az eredeti természeti állapot helyreállítása pozitív hatással lehet az emberi egészségre is, miközben csökkenti az ÜHG-szennyezést - a Párizsi Megállapodás legfeljebb 1,5°C-os hőmérséklet-emelkedési céljával összhangban.

Jogi keret

Nemzetközi szint

- A nemzetközi **Polgári Repülési Szervezet (Civil Aviation Organisation, ICAO)** alig épít be biodiverzitási hatásokat a repülés szabályozási keretébe. Az ICAO 2025-ös környezetvédelmi jelentése szerint az ICAO 16. Melléklete (amely nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat határoz meg) értelmében a repülőterek mostantól „integrálják a biológiai sokféleséggel kapcsolatos szempontokat fenntarthatósági stratégiáikba”, mivel kötelesek egyensúlyt teremteni az üzembiztonság és a természetvédelmi erőfeszítések között. Célzott kötelezettségvállalások nélkül azonban ez nagy mozgásteret biztosít a tagállamok számára a 16. Melléklet értelmezésében. Az ICAO nemzetközi légi közlekedésre vonatkozó szén-dioxid szennyezés ellentételezési és csökkentési rendszere (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) a biológiai sokféleség bizonyos szintű védelmét célozza az alternatív repülőgép-üzemanyagok elterjedésének fenntarthatósági kritériuma alapján. A CORSIA listája a választható üzemanyagokról nem ismeri el az államilag védett természeti területekről származó biomasszát megfelelő üzemanyagként,¹¹ „kivéve, ha bizonyítékot szolgáltatnak arra vonatkozóan, hogy a tevékenység nem ütközik természetvédelmi célokkal”. Ennek ellenére a lista megenged problémás alapanyagokat, például a pálmaolajat, amelynek közismerten közismert kapcsolata van az erdőirtással és az emberi jogi visszaélésekkel. Mindezek miatt a CORSIA-ra nem lehet támaszkodni a légi közlekedési ágazatban a biológiai sokféleség érdemi védelmének elérése érdekében.
- A 2022-es **Kunming-Montreal Globális Biodiverzitási Keretrendszer (GBF)** működőképessé teszi az Egyesült Nemzetek Biodiverzitás Egyezményét (United Nations Convention on Biological Diversity (Biodiversity Convention)), és egy globális keretrendszert biztosít, amelynek célja, hogy 2030-ig megállítsa és visszafordítsa a biológiai sokféleség csökkenését. A 196 aláíró fél, köztük az Európai Unió által is elfogadott GBF négy hosszú távú célt tartalmaz 2050-ig, valamint 23 cselekvésorientált célkitűzést 2030-ig. Az egyezményt aláíró feleknek nemzeti célokat és cselekvési terveket kell benyújtaniuk. Az EU cselekvési terve többek között az Európai Zöld Megállapodást (European Green Deal) és a természet-

helyreállítási törvényt (Nature Restoration Law) idézi a GBF céljainak elérése érdekében. A Biodiverzitási Egyezménynek és a GBF-nek nincsen közvetlen végrehajtási mechanizmusa. Ehelyett a keretrendszer az államilag vezetett kötelezettségek, a nemzetközi együttműködés és a hivatalos felülvizsgálati folyamat kombinációjára támaszkodik.

EU-szint

Számos szakpolitikai eszköz és törvény alkotja az EU biológiai sokféleség védelmére vonatkozó keretrendszerét. A repülőtér-bővítések szempontjából a legfontosabbak az Élőhelyvédelmi Irányelv, a Natura 2000 hálózat és a Természetvédelmi Rendelet.

- **Az EU 92/43/EEC élőhelyvédelmi irányelve (Habitats Directive)** előírja a tagállamok számára, hogy szigorú védelmi rendszert hozzanak létre a területükön, beleértve a következőket: 1) az élőhelyvédelmi irányelv IV. mellékletében felsorolt fajok védelme; 2) az élőhelyvédelmi irányelv I. és II. mellékletében felsorolt területek és fajok kijelölése, védelme és kezelése; 3) a Bizottsággal, az EAA-val és tudományos szakértőkkel közösen közösségi jelentőségű természetvédelmi területek (Sites of Community Importance, SCI) létrehozása a Natura 2000 hálózat részévé tétele érdekében; és 4) a közösségi jelentőségű természetvédelmi területek különleges természetvédelmi területté (Special Areas of Conservation, SAC) való kijelölése, és intézkedések meghozatala a területek jó állapotának fenntartása vagy helyreállítása érdekében. A 4) ponttal kapcsolatban a tagállamoknak az irányelv 17. cikke értelmében jelentést kell tenniük a védett fajok és élőhelyek természetvédelmi állapotáról. A 2013–2018 közötti időszakra vonatkozó jelentéstételi ciklus eredményei szerint az élőhelyeknek csak 15%-a van „jó” állapotban. A 2019–2024 jelentéstételi időszak megállapításai a cikk írásakor még nem jelentek meg. A 15. és 16. cikk értelmében eltérések engedélyezettek a fajok befogása vagy megölése tekintetében, különösen akkor, ha erre „a légi közlekedés biztonsága érdekében” szükség van.¹²
- Több mint 27 000 természetvédelmi terület alkotja a **Natura 2000 hálózatot**. Ha egy projekt várhatóan jelentős negatív hatással lesz egy Natura 2000 területre, akkor a tagállamnak az Élőhelyvédelmi Irányelv 6. cikkének (3) és (4) bekezdése szerint megfelelő hatásvizsgálati eljárást kell követniük. Az engedélyezési eljárással kapcsolatos további útmutatás [itt található](#).¹³ A hatéves jelentéstételi ciklus lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy azonosítsa a meg nem felelés eseteit, és potenciálisan jogi lépéseket tegyen. (Lásd alább az Amsterdam Schiphol repülőtérrel szóló esettanulmányt, amely amely egy sikeres gyakorlati példát mutat be erre vonatkozólag.¹⁴)
- **Az EU 2024/1991/EK Természetvédelmi Rendelet (Nature Restoration Regulation)** egyesíti a kötelező helyreállítási célokat az egyes élőhelyekre és fajokra vonatkozóan, valamint a természet helyreállítására vonatkozó hosszú távú célokat. A tagállamoknak 2026 szeptemberéig be kell nyújtaniuk a rendeletnek megfelelő Nemzeti Helyreállítási Terveiket, amelyekben bemutatják, hogyan fogják teljesíteni a célokat; a terv tartalmát a 15. cikk részletezi.

A fentiekhez hasonlóan a nemzeti jogi keretek kezelése kívül esik ezen eszköztár keretein. Kérjük, olvassa el ebben a fejezetben az „esettanulmányok” részt, ahol példát talál arra, hogyan használható a Natura 2000 természetvédelmi engedély a repülőtér-bővítés megkérdőjelezésére.

Felhasználható-e a biológiai sokszínűség a repülőjáratok korlátozásának igazolására?

- Igen, a biodiverziást fenyegető kockázat korlátozásokhoz vagy határértékek megszabásához vezethet (lásd korábban a „B” SZAKASZ: Kapacitás-korlátozások és határértékek c. részt). Figyelembe véve: 1) az átfogó, felhasználóbarát és interaktív Natura 2000 hálózati weboldalt, 2) a különleges természetvédelmi területek nyilvános részvétellel történő monitoringjának lehetőségét, 3) Natura 2000 keretrendszerbe tartozó területek jelentős számát és 4) a tagállamoknak a természetvédelmi engedélyek elfogadásában vagy elutasításában biztosított mérlegelési jogkört a Natura 2000 terület „jelentős kárt” okozó „valószínűség” alapján; komoly lehetőségek vannak a repülőtéri korlátozások biológiai sokféleségre épülő érvényesítésére.

Vannak-e lehetőségek az új vagy meglévő repülőterek biológiai sokféleségre épülő jogi megtámadására?

- Az Élőhelyvédelmi Irányelv 6. cikkének (3) bekezdése (amennyiben már átültették a nemzeti jogba) potenciálisan a repülőtér-bővítési projekt elutasításához vezethet a repülőtér hatása alapján:

Minden olyan tervet vagy projektet, amely nem kapcsolódik közvetlenül a terület kezeléséhez, vagy ahhoz nem szükséges, de valószínűleg jelentős hatással lesz arra – akár önmagában, akár más tervekkel vagy projektekkel együttesen –, megfelelő vizsgálatnak kell alávetni a területre gyakorolt hatásai tekintetében, tekintettel a terület természetvédelmi céljaira. Tekintettel a területre gyakorolt hatások vizsgálatának következtetéseire, valamint a (4) bekezdés rendelkezéseire, az illetékes nemzeti hatóságok csak azután hagyják jóvá a tervet vagy projektet, miután meggyőződtek arról, hogy az nem fogja hátrányosan befolyásolni az érintett terület integritását, és adott esetben a nyilvánosság véleményét is kikérték.

Ebből eredően a tervezési kérelemmel összefüggésben kifogást lehet benyújtani, ha

- a) nem végeztek el megfelelő vizsgálatot a természetvédelmi területre gyakorolt hatásokról, és/vagy
- b) egy olyan bővítési tervet fogadtak el, amelyben nem győződtek meg megfelelően arról, hogy az nem fogja hátrányosan befolyásolni az érintett terület integritását.

A Holohan and Others v An Bord Pleanála [2018] ügyben a Bíróság kimondta, hogy az ilyen vizsgálatoknak el kell oszlatniuk minden ésszerű tudományos kétséget, és ki kell zárniuk a projektnek a védett területre gyakorolt hatását.

Potenciális kampánylehetőségek a repülőtér bővítésének megtámadására

- **Biodiverzitás Egyezmény és a Globális Biodiverzitási Keretrendszer:** A 2022-ben elfogadott nemzetközi biodiverzitás jogi keretrendszer új fórumot jelent az uniós szintű, a biológiai sokféleséget befolyásoló repülőterekkel kapcsolatos fokozottabb fellépésért folytatott kampányokhoz. Magas kibocsátású, fejlett régióként az EU-nak vezető szerepet kell vállalnia a természet helyreállítását célzó jogszabályok és szakpolitikai eszközök elfogadásában, beleértve a légi közlekedést is.
- **Élőhelyvédelmi irányelv:** Az élőhelyvédelmi irányelv hatékonyságáról szóló hatéves jelentéstételi időszak egy frissített „A természet állapota az Európai Unióban” című jelentésben zárul. A jelentés megállapításai továbbra is rávilágíthatnak a tagállamok gyenge végrehajtására az élőhelyek védelmének és helyreállításának terén.
- **Természetvédelmi rendelet:** A tagállamoknak 2026 szeptemberéig be kell nyújtaniuk első nemzeti helyreállítási terveiket (National Restoration Plan), amelyekben bemutatják, hogyan fogják teljesíteni a Természetvédelmi rendelet céljait. A nem kormányzati szervezetek vagy az aggódó polgárok panaszt tehetnek a Bizottságnál, ha egy tagállam ezt nem teszi meg.

Esettanulmányok

- **Hollandia: Amszterdam Schiphol repülőtér természetvédelmi engedély ügye (2025. június 4.):** A hollandiai Natura 2000 területeket érintő túlzott nitrogénszennyezés miatt a Környezetvédelmi Mobilizáció (Mobilisation for the Environment, MOB) civil szervezet más szervezetekkel együtt 2022-ben hivatalosan kérte az amszterdami Schiphol repülőtér vizsgálatát (amely akkoriban nem rendelkezett természetvédelmi engedéllyel). Miután a miniszter úgy döntött, hogy természetvédelmi engedélyt ad ki a Schiphol repülőtér bővítésére, a MOB 2025-ben megtámadta ezt a döntést a hágai kerületi bíróságon. A bíróság úgy ítélte meg, hogy a kiadott természetvédelmi engedély nem volt kellően megalapozott illetve előkészített, ezért a jogerős engedélyt hatályon kívül helyezte. Ebben az esetben a bíróság széles körben vizsgálta Hollandia biodiverzitási kötelezettségeit a repülésből származó szennyezések hatásának mérlegelésekor, és megállapította, hogy az ellentételezések nem használhatók fel a kapacitás növelésére, hanem a nitrogénszint általános csökkentésére. Az ítélet óta a holland Minisztertanács kétéves ideiglenes természetvédelmi engedélyt adott a Schiphol repülőtérnek, ami azt jelenti, hogy a repülőtér működhet, amíg új engedélyt kér.

3. Éghajlatváltozás

Bevezetés

A repülés jelentős hatása az éghajlati válságra jól megalapozott a tudományban és a jogban. Becslések szerint a **repülés a globális felmelegedés 6-9%-áért felelős** a mai napig, figyelembe véve mind a CO₂-, mind pedig a nem CO₂-szennyezést. Az **Európai Parlament Környezetvédelmi Bizottsága (ENVI)** megállapította, hogy az ágazat „több évtizedes tartós növekedése” várhatóan folytatódik, és hogy „a légi közlekedés és a szennyezés várhatóan több mint kétszeresére nő 2050-ig”.

A repülés nem CO₂-szennyező, rövid életű éghajlati kényszerítő tényezőinek hatásaitól függetlenül a repülőgépek CO₂-szennyezésének 2025 és 2030 között kell tetőznie ahhoz, hogy összhangban legyen a Párizsi Megállapodással (legfeljebb +1,5°C 2050-re – a szerk.). A valóság azonban az, hogy **a nemzetközi repülés jelenlegi fejlődési pályája 2050-re kitűzött +4°C pályával van összhangban**. A Nemzetközi Bíróság (International Court of Justice, ICJ) nemrégiben megerősítette, hogy a Párizsi Megállapodásban és a legjobb elérhető tudományos adatokban meghatározott 1,5°C-os hőmérsékleti cél az elsődleges cél a mindenki számára biztonságos és élhető jövő biztosítása érdekében. Az e szint feletti bármilyen fokozatos felmelegedés több pusztító átbillenési pontnak k teszi ki a bolygót. Ugyanakkor 2024 volt az első év, amikor a globális felmelegedés 1,5°C-kal meghaladta az iparosodás előtti szintet.

Ennek ellenére **a légiközlekedési ipar általánosságban továbbra is a megszokott módon („business-as-usual”) működik, prioritásként kezelve az ágazat növekedését**; beleértve egyes esetekben a repülőtér-bővítés tervezését is. Lényegessé válik, hogy a keresletcsökkentés prioritásként kezelendő legyen annak biztosítása érdekében, hogy a légiközlekedési ágazat tisztességesen, jogszerűen és gyorsan csökkentse az éghajlatváltozáshoz való jelentős hozzájárulását.

Jogi keret

Nemzetközi szint

Minden államnak, beleértve az EU-t és tagállamait is, a nemzetközi jog értelmében önálló és egymással összefüggő kötelezettségei vannak a jelentős éghajlati károk megelőzése érdekében. Ezek a kötelezettségek minden ágazatra vonatkoznak, beleértve a légi közlekedést is.

2025. július 23-án a Nemzetközi Bíróság kiadta régóta várt tanácsadó véleményét az éghajlatváltozással kapcsolatos állami kötelezettségekről (lásd itt¹⁵: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/187/187-20250723-adv-01-00-en.pdf>). A tanácsadó vélemény jelentős következményekkel jár a légi közlekedésre és a repülőtér-bővítésre nézve:

- Minden országnak „minden rendelkezésére álló eszközt” fel kell használnia a légi közlekedésből származó ÜHG-szennyezésből eredő belföldi és határokon átnyúló károk megelőzésére irányuló intézkedések elfogadása érdekében a nemzetközi szokásjog értelmében.
- Az államoknak kellő gondossággal kell eljárniuk a magánszereplők, köztük a légitársaságok szennyezésének szabályozása során.

- A jelentős környezeti károk megelőzése érdekében kellő gondossággal kell eljárni, és minden országnak többek között megfelelő környezeti hatásvizsgálatot kell végeznie (beleértve az üvegházhatású gázok szennyezésének lehetséges további hatásait is) minden olyan tervezett tevékenység esetében, amely határokon átnyúló összefüggésben kárt okozhat.
- Az együttműködés szokásos jogelve előírja minden ország számára, hogy szakpolitikákat és intézkedéseket fogadjon el a globális felmelegedés 1,5°C-ra való korlátozása érdekében.
- A Párizsi Megállapodás értelmében minden félnek kellő gondossággal kell eljárnia annak érdekében, hogy éghajlat-változási terve (Nationally Determined Contribution, NDC) tükrözze a „lehető legmagasabb ambíciót”, és más tervekkel együtt képes legyen elérni az 1,5°C-os hőmérsékleti célt. Ebből arra lehet következtetni, hogy az éghajlat-változási terveknek szükségszerűen tartalmazniuk kell a nemzetközi légi közlekedésből származó szennyezéseket e kötelezettség teljesítése érdekében.¹⁶
- Az ENSZ Tengerjogi Egyezménye (Convention on the Law of the Sea) értelmében az egyezmény feleinek „minden szükséges intézkedést meg kell tenniük a bármilyen forrásból származó tengeri szennyezés megelőzése, csökkentése és ellenőrzése érdekében”¹⁷, beleértve a „jövőbeli vagy potenciális szennyezést”¹⁸, beleértve a légi közlekedésre vonatkozó intézkedéseket is.
- Minden országnak a nemzetközi emberi jogi normákkal összhangban a lehető legmagasabb ambícióval kell csökkentenie a légi közlekedésből származó szennyezéseket.

Amennyiben e kötelezettségek bármelyikét megszegik, a Nemzetközi Bíróság megállapította, hogy ez az állami felelősség joga szerint nemzetközileg jogellenes cselekménynek minősül, amely olyan jogorvoslatokat vonhat maga után, mint a jóvátétel, a cselekmény megszüntetése és az újbóli elő nem fordulásról szóló nyilatkozat. A bíróság megjegyezte, hogy a kár bekövetkezésének megállapításához eseti érzékeny vizsgálatra van szükség az oksági összefüggés megállapításához. A bíróság azonban egyértelművé tette, hogy a fosszilis tüzelőanyag-fogyasztás (427. bekezdés), valamint a projekt lehetséges további hatásainak nem megfelelő környezeti kockázatértékelése (295–298. bekezdés) a jelentős környezeti kár megelőzésére irányuló kellő gondosság két elmulasztásának minősül.

EU-szint

Az Európai Unió jogszabályok és szakpolitikai eszközök csomagját fogadta el az éghajlatváltozással kapcsolatban a légi közlekedésből származó szennyezések hatásának kezelése, enyhítése és csökkentése érdekében. Ezeket az alábbiakban röviden ismertetjük:

- **EU Klímátörvény:** Az (EU) 2021/119 rendelet (the ‘European Climate Law’) az európai zöld megállapodás keretében jogilag kötelező érvényű célt határoz meg, amely szerint Európa gazdasága és társadalma 2050-re klímasemlegessé válik. A törvény emellett köztes célként tűzi ki az üvegházhatású gázok szennyezésének legalább 55%-os csökkentését 2030-ra, valamint a nettó üvegházhatású gázok szennyezésének 90%-os csökkentését 2040-re az 1990-es szinthez képest. Ezek a célok minden ágazatra vonatkoznak, beleértve a légi közlekedést is.

- **Környezeti hatásvizsgálatról szóló irányelv:** (Environmental Impact Assessment Directive: Directive 2011/92/EU, as amended by Directive 2014/52/EU; a továbbiakban: KHV Irányelv) meghatározza azokat a projekteket, amelyek esetében KHV-t kell végezni (4. és 5. cikk). A 3. cikk (1) bekezdése előírja, hogy a KHV „azonosítsa, leírja és értékeli” a projekt „közvetlen és közvetett hatásait” többek között a „talajra, vízre, levegőre, éghajlatra és tájra”.

Egyre több joggyakorlat¹⁹ foglalkozott a „projekt közvetett hatásainak” jelentésével, jellemzően fosszilis üzemanyag kitermelési projektek hatásvizsgálatának érvényességét értékelve. Az Emberi Jogok Európai Bíróságának (European Court of Human Rights) a *Greenpeace Nordic and Others v Norway* ügyben hozott ítélete az Egyesült Királyság bíróságai és az Európai Szabadkereskedelmi Társulás (European Free Trade Association, EFTA) Bírósága által felállított korábbi precedensekre építve arra a következtetésre jutott, hogy a környezeti hatásvizsgálatnak „átfogó értékelést kell nyújtania a várható kőolajtermelés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásairól, amely többek között magában foglalja az égésből származó szennyezések értékelését” (335. bekezdés). Mindeközben idézte a Nemzetközi Bíróság (ICJ AO) ítéletét, miszerint az ilyen környezeti hatásvizsgálatoknak „a legjobb elérhető tudományos ismeretek alapján kell értékelniük az üvegházhatású gázok szennyezéséhez hozzájáruló tevékenységek lehetséges ún. downstream hatásait” (324. bekezdés).²⁰

Ez azt mutatja, hogy **a valószínűsíthető downstream szennyezéseket, bárhol is történjenek földrajzilag, és függetlenül attól, hogy egy másik projekt esetében is értékelték-e őket, bele kell foglalni a környezeti hatásvizsgálatba.** Bár ezek a megállapítások a fosszilis üzemanyagok kitermelésére irányuló projektekre vonatkoztak, analógia útján vitathatatlanul alkalmazhatók a repülőtér-bővítési projektekre is, különösen akkor, ha a Nemzetközi Bíróságnak az államok eljárási kötelezettségeinek széles körű értelmezését vesszük figyelembe, miszerint minden olyan tervezett tevékenység esetében, amely jelentős, határokon átnyúló károk kockázatát hordozza magában, környezeti hatásvizsgálatot kell végezni.

- **EU résidő-rendelet és légi közlekedési szolgáltatásokról szóló rendelet** (Slots Regulation and Air Services Regulation): Amint azt a korábbi „B” szakaszban tárgyaltuk, ezek az eszközök jogi utat biztosítanak a tagállamok és az illetékes hatóság számára a repülőtereken lévő légitársaságok résidőinek csökkentésére az éghajlatváltozásra vagy a környezeti károk kockázatára válaszul.²¹
- **EU kibocsátáskereskedelmi rendszer (EU Emissions Trading System, ETS):** Az európai zöld megállapodást végrehajtó jogszabályok közé tartozik többek között a 2003/87/EK irányelv (Directive 2003/87/EC (as amended by Regulation 2018/842), amely létrehozta az EU ETS-t. Ez kibocsátáskereskedelmi rendszerként működik a szennyezések ágazati szintű csökkentése érdekében. **A nemzetközi járatok nem tartoznak az ETS hatálya alá (bár ez 2027-ben kibővíthet),** így az európai járatok (és szennyezések) jelentős részére nem vonatkozik az EU kibocsátáscsökkentési keretrendszer.

Ennek az eszköztárnak a hatókörén kívül esik mind a nemzeti éghajlat-változási jogszabályok, mind az egyes tagállamok uniós jog végrehajtásának hatékonysági vizsgálata.

Felhasználhatók-e éghajlati elemek a repülési korlátozások igazolására?

- Igen, az éghajlatváltozás mérséklése felső határértékekhez vagy korlátozásokhoz vezethet (lásd a „B” Szakaszt). A fosszilis tüzelőanyag-alapú tevékenységeket elősegítő nagyszabású projektek, mint például a repülőterek, valószínűleg nemzetközi, uniós és hazai éghajlati kötelezettségeket vonnak maguk után. Az ilyen kötelezettségek teljesítése érdekében az államoknak fontolóra kell venniük a korábbi „B” Szakaszban vázolt felső határértékek bevezetését.

Van-e lehetőség az új vagy meglévő repülőterek jogi megtámadására éghajlatváltozás-mérséklésre hivatkozva?

Igen, vannak lehetséges módok a repülőtéri kapacitás és bővítési projektek jogi megtámadására a repülés éghajlati hatásaira hivatkozva.

Új lehetőség

A KHV-irányelvvel kapcsolatos közelmúltbeli esetjog (beleértve az Egyesült Királyság Legfelsőbb Bíróságának Finch-ügyben hozott ítéletét, az EFTA-bíróság tanácsadó véleményét a *The Norwegian State v Greenpeace Nordic, Nature and Youth Norway* ügyben, valamint az Emberi Jogok Európai Bíróságának a *Greenpeace Nordic and Others v Norway* ügyben hozott ítéletét) megmutatta, hogy **a KHV-knak tartalmazniuk kell a projektek valószínűsíthető utólagos/ másodlagos („downstream”) szennyezéseit, függetlenül attól, hogy ezek a szennyezések hol keletkeznek** (és függetlenül attól, hogy ezeket a szennyezéseket figyelembe veszik-e más projektek tekintetében).

Ezt a joggyakorlatot a repülőterekre alkalmazva, **az új repülőterekre és repülőtér-bővítésekre vonatkozó környezeti hatásvizsgálatoknak az érkező és induló járatok összes szennyezését tartalmazniuk kell.** Úgy véljük, fennáll a lehetősége annak, hogy minden olyan környezeti hatásvizsgálatot jogilag megtámadjunk, amely ezt elmulasztja.

- **Környezeti hatásvizsgálatok jogi megtámadása**

Amint a fenti keretes részben megjegyeztük, jogilag megtámadható az a környezeti hatásvizsgálat, amely nem vette megfelelően figyelembe az új repülőtérrel vagy repülőtér-bővítés hatására induló és érkező többlet járatok 3. körbe tartozó szennyezéseit és a nem CO₂-szennyezéseket. Egy ilyen jogi támadásban más érvek is felvethetők, beleértve az alternatív repülőgép-üzemanyagok felhasználásába való túlzott bizalmat egy repülőtér-bővítési projekt környezeti hatásvizsgálatában.

- **Nemzetközi jogsértések, nemzetközi jogra épülő kifogás**

Elméletileg, a Nemzetközi Bíróság éghajlatváltozásról szóló tanácsadó véleményében foglalt érvelést követve, egy állam megtámadhat egy másik államot, amiért az nem akadályozta meg a környezet jelentős károsodását, és ez magában foglalhatja a légi közlekedési ágazattal és a nemzetközi légi közlekedéssel kapcsolatos téttlenséget is.

Ezenkívül a Nemzetközi Bíróság megállapításai felhasználhatók a repülőtér-bővítésekkel szembeni egyéb jogi kihívások alátámasztására és megerősítésére. Egyre gyakoribbak a hazai és regionális bíróságokhoz benyújtott, a Nemzetközi Bíróság tanácsadó véleményének megállapításaira hivatkozó kérelmek.

A repülőtér-bővítés megtámadásának lehetséges kampányútjai

Az éghajlatváltozás mérséklése felhasználható a repülőterek kapacitáskorlátozásáért folytatott kampányokhoz. A fenti jogi érvek kampányokban való felhasználása (például egy nyilvános párbeszéd-kampány, vagy konzultációs válaszok gyűjtése) segíthet abban, hogy jogi alapot biztosítsunk a kormányoknak a repülőterekkel kapcsolatos légi közlekedés/specifikus igények kielégítéséhez.

- **CO₂, nem CO₂ és specifikus repülési korlátozások a repülőtereken:** A Schiphol repülőtér éghajlati hatásának csökkentésére alapozott általános repülési korlátozásából²² tanulva a repülőterek rendelkeznek eszközökkel arra, hogy specifikus ÜHG-szennyezési „plafonokat” vezessenek be. Ezzel biztosíthatják az ebben az eszköztárban tárgyalt uniós és nemzetközi jog szerinti többszörös éghajlati, környezetvédelmi és egészségügyi kötelezettségek teljesítését.
Egy, a repülőtéri résidő-csökkentések hatékonyságáról, mint az az Amszterdami Schiphol repülőtéri ÜHG-szennyezés mérséklésére irányuló stratégiáról szóló tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy az általános korlátozások bevezetése helyett hasznosabb a hosszú távú járatok megcélzása és az átfogó szakpolitikák elfogadása a jelentős szennyezés-csökkentés elérése érdekében. Tudósok és civil szervezetek azzal érvelnek, hogy általános repülési korlátozások helyett az üvegházhatású gázok szennyezésének korlátozása és a célzott repülési korlátozások bevezetése az éghajlati szempontból előnyösebb, mivel ez közvetlenül a szennyezést célozza meg. Ez nem hagy mérlegelési jogkört a korlátozandó repülési típusok tekintetében – ami például arra juthat, hogy végül csak rövid távú járatokat célozza, ami így csak kisebb szennyezés-csökkentést eredményez.²³
- **EU ETS bővítés: Az Európai Bizottság az EU repülőterein induló és oda érkező nemzetközi járatokra a légi közlekedésre vonatkozó ETS kiterjesztését tervezi.** Az érintett csoportok számára bölcs lenne azon dolgozni, hogy ezt az álláspontot ne vonják vissza az aktuális politikai környezetben és az EU környezetvédelmi jogszabályainak „egyszerűsítési” (simplification) erőfeszítéseivel összefüggésben. Ha az ETS hatályát kiterjesztik, akkor az EU tagállamainak csökkenteniük kell a nemzetközi repülésből származó szennyezést. Ez pedig növeli a korlátozások bevezetésének szükségességét.

- **A repülőterek összehangolása az éghajlati kötelezettségekkel:** A *Greenpeace Netherlands and citizens of Bonaire v The Netherlands* (2026) ügyben hozott ítéletet követően fokozott nyomás nehezedik az államokra, hogy a repülőtereket hangolják össze az éghajlati célokkal. A döntés megállapította, hogy a holland klímátörvényben (valamint az uniós célokból) foglalt szennyezés-csökkentési előírások nincsenek összhangban a Párizsi Megállapodással és az ENSZ-egyezménnyel, mivel nem veszik figyelembe teljes mértékben a nemzetközi légi közlekedésből származó szennyezéseket.

Esettanulmányok

- **A Luton repülőtér** bővítésére vonatkozó fejlesztési engedély kifogásolására a Luton and District Association for the Control of Aircraft Noise, „LADACAN” bírósági felülvizsgálati keresetet nyújtott be az Egyesült Királyság Legfelsőbb Bíróságához a londoni Luton repülőtér bővítésére vonatkozó fejlesztési engedélyt megadó államtitkársági döntéssel kapcsolatban. A vizsgált indokok között szerepelt a javasolt bővítés éghajlatra gyakorolt hatásai teljes körű figyelembevételének elmulasztása, ellentétben a *Finch*-ügyben hozott ítélettel; különös tekintettel a bejövő nemzetközi járatok szennyezésére és a nem CO₂-szennyezések éghajlatra gyakorolt valószínűsíthető jelentős hatásaira. A bíró elutasította a keresetet, megállapítva, hogy a repülőterek nemzeti szakpolitikai nyilatkozata (Airport’s National Policy Statement) a 3. körbe tartozó szennyezések figyelembevételét csak a kimenő járatokra korlátozta, összhangban a kormány karbon-szennyezési költségvetésével, amely nem veszi figyelembe a nemzetközi légi közlekedésből származó szennyezések teljes körét. Úgy tudjuk, hogy a LADACAN fellebbezni készül a döntés ellen.
- **Az Egyesült Királyság Jet Zero Stratégiájának Bírósági Felülvizsgálati Kihíváscsoportja** a *Group for Action on Leeds Bradford Airport (GALBA)* és a *Lehetséges (Possible)* nevű civil szervezet bírósági felülvizsgálatot indított az Egyesült Királyság Legfelsőbb Bíróságán a „Jet Zero Stratégia”, az Egyesült Királyság kormányának a nettó nulla repülési szennyezés 2050-re történő elérésére irányuló szakpolitikája ellen. A vizsgált indokok között szerepelt, hogy a kormány konzultációs folyamata jogszerű volt-e, beleértve az új bizonyítékokat, amelyek azt mutatták, hogy az akkori miniszter már a konzultáció előtt a kereslet csökkentés (demand management) ellen döntött. A bíró elutasította a keresetet, és úgy ítélte meg, hogy a miniszter jogosult a kereslet csökkentés ellen dönteni, és azt kizárni a Jet Zero Stratégia konzultációs folyamatából. Más brit csoportok számára, amelyek támadni kívánják a kormány légi közlekedéshez való hozzáállását, ezt az ítéletet a Bíróság miniszteri döntések ellen való ítélkezéssel kapcsolatos kicsit sem hasznos vonakodásának bizonyítékaként kell értelmezni. Más szóval, azzal érvelhetünk, hogy a légi közlekedés iránti keresletcsökkentést bele kell foglalni az Egyesült Királyság jogszabályaiba ahhoz, hogy erre jogi kötelezettség álljon fel, és az Egyesült Királyság kormánya jelenleg rossz irányba halad ezzel kapcsolatban.

4. Zaj

Bevezetés

A repülőgép-forgalomból származó magas zajszintnek való hosszan tartó kitettség számos jelentős hatással lehet a fizikai és mentális egészségre és jóllétre.²⁴ Az EU-ban minden korosztályból minden ötödik ember olyan területen él, ahol a zajszint káros az egészségre. A marginalizált közösségekből származók között különösen gyakori a zajnak való kitettség, és kevésbé valószínű, hogy rendelkezésükre állnak a túlzott zaj káros hatásaihoz való alkalmazkodáshoz szükséges eszközök és képességek.²⁵

Becslések szerint Európában 12 500 iskolás gyermek szenved a repülőgép-zaj következtében tanulási zavarban az iskolában; a hosszú távú zajnak való kitettség becslések szerint évente 12 000 korai halálesetét okoz; és évente 48 000 új ischaemiás szívbetegség kialakulásához járul hozzá. Az EU zajszennyezés csökkentésére irányuló célkitűzései, valamint a tagállamokra vonatkozó kötelező jelentési küszöbértékek azonban jelenleg nincsenek összhangban az Egészségügyi Világszervezet (WHO) által meghatározott ajánlott szintekkel, így valószínűleg a fenti adatok alábecsültek.

A zajszennyezés a biológiai sokszínűségekre és a vadvilágra is veszélyt jelent, mivel a Natura 2000 hálózathoz tartozó védett területek 19%-a zajnak van kitéve, ami többek között a zajra érzékeny fajok populációinak csökkenéséhez vezet. (Lásd bővebben a C.2. szakaszt)

Az EU-n belül a zajterhelés általában nem csökkent az uniós zajkeret (EU noise framework) több mint 20 évvel ezelőtti végrehajtása ellenére. A jelen eszköztárban tárgyalt többi korlátozáshoz hasonlóan a fentiek valamelyikére vonatkozó intézkedések pozitív hatással lehetnek a zajszint csökkentésére.

Jogi keret

Nemzetközi szint

Nemzetközi szinten nincs egységes globális törvény a zajszennyezés kezelésére és csökkentésére, hanem több szakosított ügynökség foglalkozik vele.²⁶ A zajszennyezésről szóló nemzetközi keretrendszer általában nem-kötelező érvényű „bevált gyakorlat” (best practice) és útmutatást nyújt, korlátozott érdemi eszközökkel a repülőterek zajszennyezésének helyi szintű kezelésére Európában.

A repülőgép-zajjal kapcsolatban leginkább az **ICAO A41-2027. számú határozata**²⁷ (**Kiegyensúlyozott megközelítés a repülőgép-zajkezeléshez**; Balanced Approach to Aircraft Noise Management) releváns. A kiegyensúlyozott megközelítés a rendelkezésre álló intézkedések széles skálájának elemzéséből áll, nevezetesen

- 1) a repülőgépek zajának forrásnál történő csökkentése,
- 2) a földhasználat-tervezés és -gazdálkodás (land-use planning and management),
- 3) a zajcsökkentési üzemeltetési eljárások és
- 4) az üzemeltetési korlátozások.

A 2. cikk értelmében a tagállamoknak ezt a négy elemet repülőterenként kell vizsgálniuk, a költséghatékonyságot előtérbe helyezve. Ezt a módszertant az EU is elfogadta (lásd alább), és kimondja, hogy amennyiben az illetékes hatóság zajproblémát azonosított, üzemeltetési korlátozásokat csak végső megoldásként szabad alkalmazni, miután más zajcsökkentő intézkedéseket teljes mértékben megvizsgáltak, és elégtelennek találtak.

A WHO a közegészség védelme érdekében konkrét uniós repülőgép-zajszint-határértékeket ajánl az átlagos nappali és éjszakai expozícióra vonatkozóan. Ezeket még nem vették át az uniós jogszabályokba (lásd alább).

EU-szint

Uniós szinten a nagyobb repülőtereken a repülőgépek zaját a környezeti zajról szóló irányelv (Environmental Noise Directive, END, 2002/49/EC) és a kiegyensúlyozott megközelítésről szóló rendelet (Balanced Approach Regulation, BAR, 598/2014) szabályozza. Ezek együttesen biztosítanak általános keretet a zaj értékeléséhez és kezeléséhez.

- **END: A környezeti zajról szóló irányelv (Environmental Noise Directive, END, 2002/49/EC)** nem határoz meg kötelező érvényű határértékeket a zajra vonatkozóan, hanem jelentési küszöbértékeket, amelyek előírják minden tagállam számára, hogy időszakos cselekvési terveket nyújtson be a területén belüli zajszintre vonatkozóan, valamint a tagállamok által választott „prioritásaira...amelyeket a vonatkozó határértékek túllépése vagy más kritériumok határoznak meg” (8. cikk). Nincs közvetlen végrehajtási mechanizmus arra az esetre, ha a cselekvési tervek gyengék, késedelmesek vagy hatástalanok.²⁸
- **BAR: A kiegyensúlyozott megközelítésről szóló rendelet (Balanced Approach Regulation, BAR, 598/2014)** az uniós repülőtereken eljárási keretmegközelítést biztosít a zajjal kapcsolatos üzemeltetési korlátozások kezelésére, összhangban az ICAO kiegyensúlyozott megközelítésével (lásd korábban). Kimondja, hogy amennyiben az „illetékes hatóság” zajproblémát azonosított, az üzemeltetési korlátozásokat csak végső megoldásként szabad alkalmazni, miután a többi zajcsökkentő intézkedést teljes mértékben megvizsgálták és elégtelennek találták (5. cikk (3) bekezdés d) pont). Ezért a nemzeti jogalkotás szabad teret kap azzal kapcsolatban, hogy milyen szinten válik a zaj problémává, és hogyan alkalmazzák a kiegyensúlyozott megközelítést (feltéve, hogy az adott esetben alkalmazott megközelítés ésszerűen indokolható). Ezenkívül a fellebbezési jog (4. cikk) csak az üzemeltetési korlátozásokkal szembeni határozat megtámadására biztosít jogorvoslati lehetőséget (azaz, ha az üzemeltetési korlátozásokat ténylegesen zaj miatt alkalmazták).

Az Európai Bizottság megbízásából 2022-ben készült, az EU repülőtereinek zajcsökkentéséről szóló tanulmány az END és a BAR tagállami végrehajtásának elemzése után arra a következtetésre jutott, hogy „nincs bizonyíték arra, hogy megalapozott és egyértelmű zajcsökkentési célkitűzések születtek volna, amelyek számszerűsíthető eredményt vagy meghatározott célt tartalmaznának”, ami a jogszabályok széttagolt végrehajtásához vezetett az EU-ban.

A zaj káros egészségügyi hatásai számos alapvető emberi jogot is érinthetnek; az **Emberi Jogok Európai Egyezményének** (European Convention on Human Rights (ECHR) 2. cikke (az élethez való jog) és 8. cikke (a magán- és családi élethez való jog), valamint az egészséges környezethez való jog értelmében. A kormányoknak gyakorlati intézkedéseket kell tenniük az egyének védelme érdekében a zaj egészségügyi és környezeti kockázataival szemben.

Nemzeti szint

Nemzeti szinten a nemzeti jogalkotók határozzák meg a zajszint tényleges határértékeit és a zaj kezelésére szolgáló intézkedéseket. Jelen eszköztár nem vállalkozik az egyes nemzeti jogrendszer vizsgálatára, azonban az alábbiakban néhány általános megfigyelést ismertetünk, amelyek az Európai Bizottság 2022-es tanulmányának a tagállami érdekelt felekkel készített interjúk következtetéseiből származnak. Ezek hasznosak lehetnek a repülőterek zajalapú nemzeti jogi megtámadásának lehetséges útjainak azonosításában. Ugyanakkor kérjük, hogy vegye figyelembe, hogy minden jogi lépéssel kapcsolatban javasoljuk a helyi jogi szakértői tanácsadás igénybevételét.

- A zajproblémát többnyire egy adott környezetvédelmi engedély vagy tervezési feltétel keretében határozzák meg (nemzeti jogszabályok szerint), és az END vagy BAR folyamaton kívül esik.²⁹ (Lásd még a „C.2” szakaszt a biológiai sokszínűségről.
- Mivel a END nem határoz meg elérni kívánt mérhető eredményeket, ez akadályozza a jogszabályok hatékonyságát a repülőtéren zaj csökkentésében. Az uniós határértékek ellenére az illetékes hatóságoknak törekedniük kell arra, hogy SMART zajcsökkentési célokat tűzzenek ki, a 2022-es tanulmány ajánlásaival összhangban. Ha ezt egy végrehajtási mechanizmussal együtt határozzák meg, az nemzeti szinten lehetőséget biztosíthat a repülőterek túlzott zajszintjének jogi megtámadására.

Felhasználható-e a zaj a repülések korlátozásának indokaként?

Az EU-ban a BAR szerinti kiegyensúlyozott megközelítést kell követni az üzemeltetési korlátozások bevezetéséhez, így az ilyen korlátozások csak végső megoldásként alkalmazhatók. Szemléltetésképpen, ha egy tagállam illetékes hatósága zajjal kapcsolatos okokból éjszakai repülési korlátozásokat kíván bevezetni, akkor a 4. és 8. cikkben meghatározott eljárást és értékelési kritériumokat kell követnie annak bizonyítására, hogy ezt a korlátozást végső megoldásként hozták meg. A nemzeti hatóságnak hat hónapos felmondási idővel kell indokolnia ezt a döntést az Európai Bizottságnak, és a döntés ellen fellebbezési eljárásra is van lehetőség. Ez általában kedvezőtlen alap a határértékek bevezetésére.

Vannak-e lehetőségek új vagy meglévő repülőterek jogi megtámadására zaj alapján?

- **Konzultációs követelmények:** A tagállamok kötelesek nyilvános konzultációt folytatni a zajprobléma kezelésére szolgáló kiegyensúlyozott megközelítés alkalmazása során (BAR, 3. és 6. cikk (2) bekezdés), valamint a környezeti zajszennyezési irányelv cselekvési terveinek kidolgozása során (8. cikk (7) bekezdés). Az ilyen konzultációk lehetőséget adnak a zajjal kapcsolatos problémák és a jogszabályi határértékek be nem tartásának hangsúlyozására.³⁰
- **Környezetvédelmi engedélyezés és környezeti hatásvizsgálatok:** A zaj a környezetvédelmi engedélyekben és/vagy a fejlesztési tervezési feltételekben is szerepelhet (lásd bővebben ezen eszköztár C.2. (Biodiverzitás) C.3. (Klímaváltozás) szakaszait).

Lehetséges kampánylehetőségek a repülőterek bővítésének megkérdőjelezésére

WHO-hoz igazított zajhatárértékek: A WHO irányelveivel összhangban lévő, jogilag kötelező érvényű és szabványosított zajcsökkentési célkitűzések biztosítanák, hogy minden tagállam az emberi egészséget nem veszélyeztető repülőtéri zajszinteken belül vagy azok elérése felé haladjon. Az ilyen jogalkotási fejlesztésekre uniós és nemzeti szinten is lehetne törekedni (például SMART csökkentési célkitűzések elfogadásával, lásd fentebb az Európai Bizottság 2022-es tanulmányát). Siker esetén ezek a fejlesztések nagyobb eszközöket biztosítanának a zaj miatti repülőtéri korlátozások érvényesítésére.

Esettanulmányok

Schiphol repülőtér, Hollandia

A *State of the Netherlands v Foundation for the Protection of Aircraft Nuisance (RBV) [2023]* ügyben a Fellebbviteli Bíróság döntése a BAR-ral összhangban lévő kiegyensúlyozott megközelítés alkalmazására vonatkozott egy „egyéves kísérletre”, amely az éves járatszáma 500 000-ról 460 000-re csökkentette³¹ a zajszennyezés elleni küzdelem érdekében. A Bíróság a Kerületi Bíróság döntését hatályon kívül helyezve úgy ítélte meg, hogy az európai szabályozások nem vonatkoznak a javasolt intézkedésre, mivel a kísérleti szabályozás egy ideiglenes, rövid távú kísérlet, amely a jelenlegi zajszabályozások esetleges jövőbeli kiigazításainak előkészítésére szolgál, amelyek esetében az állam a „kiegyensúlyozott megközelítés” eljárását követi. Ez pozitív precedenst teremt a zajalapú korlátozások bevezetésére, még ha csak ideiglenesen is.

A fentebb említett közbenső ítélet követően az ügyben (*RBV v The State of the Netherlands [2024]*) azt vizsgálták, hogy az állam megsértette-e az Emberi Jogok Európai Egyezményét (ECHR): jogellenesen járt-e el azzal, hogy aránytalanul sok embert tett ki a Schipholba érkező és onnan induló légi forgalom okozta súlyos zavarásnak és alvászavaroknak. Mivel a Bíróság megállapította, hogy Hollandia jogellenesen járt el azzal, hogy nem érvényesítette a Schiphol repülőtér körüli mérési pontokra vonatkozó zajjal kapcsolatos jogszabályokat, kimondta, hogy megsértették a 8. cikket, és a megfelelő jogi védelem hiánya miatt a 13. cikket is.

Meg kell jegyezni, hogy az RBV kérte a bíróságot, hogy kötelezze az államokat a Schiphol repülőtéren közlekedő repülőgépek számának csökkentésére. A bíróság nem adott ilyen döntést, megállapítva, hogy a törvényhozásnak „miután megfelelően mérlegelte a légi közlekedésben érintett összes érdeket”, konkrét jogszabályokat és szabályozásokat kell alkotnia (rámutatva a kiegyensúlyozott megközelítésre). A holland kormányt azonban arra kötelezték, hogy az ítélettől számított 12 hónapon belül érvényesítse az alkalmazandó törvényeket és szabályozásokat, és hozzon létre egy olyan gyakorlati és hatékony jogi védelmet, amely mindenki számára elérhető, akit súlyos kellemetlenségek és alvászavarok érnek.

2026 márciusában a Holland Államtanács – Hollandia legfelsőbb közigazgatási bírósága – hatályon kívül helyezte a kormány azon határozatát, amely a Schiphol repülőtérén évente 478 000 járatra korlátozta a repülések számát. A bíróság megállapította, hogy a korlátozás nem volt megfelelően indokolt: kritikusan fontos, hogy nem vette figyelembe azt a tényt, hogy a különböző repülőgéptípusok jelentősen eltérő zajszintet produkálnak, ami azt jelenti, hogy egy numerikus repülési korlátozás önmagában nem állapít meg vagy garantál maximális zajterhelési szintet. A repülőtéri forgalmi rendelet további elemeit, beleértve a flottamegújítás kezelését is, nem találták kellően indokoltnak. Egy külön, 27 000 mozgásos éjszakai repülési korlátozást helybenhagytak, mivel azt egyik fél sem vitatta.

Az ítélet valószínűleg érdekesebb változtatásokat igényel a Schiphol repülőtér légiközlekedési gyakorlatában a jogilag előírt zajcsökkentési célok elérése érdekében. Az egyik legfontosabb tanulság az, hogy ha egy törvényi zajcsökkentési cél beépül a nemzeti jogba – mint például a holland kötelezettség, hogy a szomszédos közösségek zajszennyezését 20%-kal csökkentsék –, az tartós „jogi horgonnyá” válik a folyamatos jogi támadások és a végrehajtás számára. További Schiphol repülőtéri esettanulmányokért lásd a C.2 „biodiverzitás” és a C.3 „éghajlatváltozás” szakaszokat.

Heathrow repülőtér, Egyesült Királyság

A *Hatton and Others v. the United Kingdom [2003]* ügyben, amelyben olyanok indítottak keresetet, akik a Heathrow repülőtér közelében élnek vagy éltek, az Emberi Jogok Európai Bírósága (European Court of Human Rights, ECtHR) nem állapította meg az ECHR 8. cikkének megsértését a repülési korlátozás eltörlése utáni állítólagos zajszennyezés-növekedéssel kapcsolatban. A Bíróság úgy ítélte meg, hogy „az államnak széles mérlegelési jogkört kell biztosítani”, és hogy „nem lenne helyénvaló, ha a Bíróság e tekintetben különleges megközelítést alkalmazna a környezeti emberi jogok különleges státuszára hivatkozva”, amikor azt a tartalmi szempontot vizsgálja, hogy méltányos egyensúlyt teremtettek-e a gazdasági növekedési tényezők egymással versengő érdekei és a kérelmező magánéletének minősége között.³² Bár ez a tagállamoknak az uniós keretrendszer szerinti zajcsökkentési erőfeszítéseikhez való hozzáállásukban biztosított széleskörű mérlegelési jogkört mutatja, az ECHR Schiphol repülőtérrel kapcsolatos ügye (fentebb) a repülőterekkel kapcsolatos emberi jogok védelmének naprakész értelmezését nyújtja.

„D” SZAKASZ: a Stay Grounded szervezet elérhetőségei és más hasznos források

- Az [EU Zero Pollution Dashboard](#) egy interaktív „irányítópult”, amely 15 EU-régió környezetvédelmi célokkal kapcsolatos erőfeszítéseit méri, ide értve a zajszintet is, és felhasználható a helyi levegőminőség kutatására.
- Az Európai Bíróságnak van egy **esetjog-kereső eszköze** ([case law research tool](#)), ahol az uniós jogszabályok alkalmazásával és értelmezésével kapcsolatos ítéleteket lehet böngészni. Minden olyan eset, amely a levegőminőségi előírásokkal kapcsolatos kötelezettségekkel foglalkozik, fontos joggyakorlati forrást biztosít a repülőterek és a légi közlekedés hatására vonatkozó különféle rendelkezések értelmezésével kapcsolatban.
- Számos **Natura 2000 eszköz** ([Natura 2000 tool](#)) készült nyilvános használatra, például interaktív térképek és a legfrissebb levegőminőségi adatok az összes területről.

Hivatkozások

- 1) *R (on the application of Finch on behalf of the Weald Action Group) v Surrey County Council and others* [2024] UKSC 20
- 2) In addition, where WHO recommendations have been established, they should be implemented into EU legislation as ‘best available science’, notably on noise levels and air quality standards where these have not yet been adopted. Concerned individuals and groups should similarly monitor the EU legislative review process for provisions related to noise and air quality (in particular) and input to the consultation process where this opportunity arises, advocating for the adoption of WHO recommendations.
- 3) For more information on how the Slot Regulation can be invoked to reduce slot capacity at congested airports for environmental reasons see Opportunity Green’s briefing: ‘Reducing airport capacity on climate grounds under the EU Slot Regulation’
- 4) 3 out of 100 domestic flight paths: The French citizen assembly called for a ban of all air routes in France with a rail connection of less than 4 hours. The proposal was narrowed down to 2,5h and even this rule was still tailored on purpose to save certain routes (for instance Lyon-Marseille, 1h30 by train).
- 5) Note: while air quality standards are focused on LTO cycles, where emissions from landing and take-off have the greatest impact on localised air quality, this only accounts for 4% of all aviation emissions; the other 96% are emitted during the cruise phase and also impact health. See: Stay Grounded Health Factsheet, page 5.
- 6) Additional treaties governing atmospheric pollution but do not have a tangible route to challenge local air quality at EU airports include: the 1979 Geneva Convention on Long-Range Transboundary Pollution (CLRTAP) and the eight protocols to CLRTAP; the 1985 Vienna Convention for the Protection of the Ozone Layer.
- 7) Chicago Contention, Annex 16, Environmental Protection, Volume II, namely, nitrogen oxides (NO_x), carbon monoxide (CO) unburned hydrocarbons (HC), smoke and non-volatile particulate matter (nvPM). Most recently, the ICAO agreed a standard in 2019 for particulate matter, and CO₂ is regulated in a separate provision in the Chicago Convention, Annex 16, volume III.

- 8) Member States have discretion over what constitutes sufficient interest and impairment of right in keeping with the objective of giving the public concerned wide access to justice. The Directive clarifies any non-governmental organization that promotes the protection of human health or the environment and meeting any requirements under national law should be deemed sufficient.
- 9) See Ambient Air Quality Directive, Recital 49: “Where damage to human health has occurred as a result of a violation of the national rules transposing Article 19(1) to (5) and Article 20(1) and (2) of this Directive, and that violation has been committed intentionally or negligently, Member States should ensure that the individuals affected by such violations have the right to claim and obtain compensation for that damage from the relevant competent authority.”
- 10) Noted in the preliminary ruling was that the non-profit-making association was that one of the objects of the association is to protect the environment, and thus meeting the requirements of an interested party (Paragraph 21).
- 11) Biomass is an alternative aviation fuel feedstock made of organic material, e.g., forestry and wood, animal waste and agricultural crop residues. Biomass from energy crop-origins have highly competing uses with food supply and can be linked to deforestation risks. Therefore, this category of alternative aviation fuel has been excluded by some, but not all, fuel mandates and lists. See WRI, ‘Under New Guidance, ‘Sustainable’ Aviation Fuel in the US Could Be Anything But’ (9 May 2024).
- 12) See a ranking of EU Member States invoking this provision on the basis of air safety, where Poland, the UK, the Netherlands, Slovakia and Denmark comprise the top five countries with the highest number of reported derogations: [here](#).
- 13) The latest Commission summary report on the implementation of Article 6(4) for the period of 2012 – 2019 cited that a notification of concerning projects contained one “Airport improvement and expansion”.
- 14) However, it should be noted that the Dutch Council of Ministers has granted Schiphol Airport a two year long temporary nature permit following this decision.
- 15) For the full ICJ Advisory Opinion, please see [here](https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/187/187-20250723-adv-01-00-en.pdf): <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/187/187-20250723-adv-01-00-en.pdf>.
- 16) Opportunity Green, ‘States Must Address Climate Impacts from International Aviation and Shipping’ (Opportunity Green, 21 March 2024) <https://opportunitygreen.org/climate-law/press-releases/submission-to-the-international-court-of-justice> accessed 22 April 2026
- 17) At paragraph 346.
- 18) For the full ITLOS Advisory Opinion, please see [here](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/Advisory_Opinion/C31_Adv_Op_21.05.2024_orig.pdf): https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/Advisory_Opinion/C31_Adv_Op_21.05.2024_orig.pdf paragraph 198, and as clarified by the ICJ AO at paragraph 343 and 346.
- 19) Inter alia: R (Finch) v Surrey County Council (UKSC); The Norwegian State v Greenpeace Nordic, Nature and Youth Norway and; Greenpeace Nordic and Others v Norway, Application no 34068/21, Judgment of 28 October 2025 (ECtHR)
- 20) The court also referred to the Nordic Supreme Court Judgment which concluded an EIA “had to take into consideration both the risk of traditional environmental harm and that of the damaging effects of downstream GHG emissions from the extraction and subsequent combustion of petroleum (also referred to as “scope 3 emissions” or “combustion emissions”), including emissions abroad (“exported emissions”).”
- 21) EU Slot Regulation, Article 6(1) and 8. Please see, ‘Opportunity Green Reducing airport capacity on climate grounds under the EU Slot Regulation’ (October 2025) for full legal analysis.
- 22) For a full analysis of the cap, please see Pere Suau-Sanchez, Frédéric Dobruszkes and Giulio Mattioli, ‘Does cutting airport slots reduce climate impact? The case of Amsterdam airport’ (2025) 143 Transport and Environment.

- 23) Chris Lyle, 'COMMENTARY: Capping aviation emissions – a pressing necessity with a potential solution' (Green Air News, 27 June 2024); Transport & Environment, 'Above the clouds: European aviation emissions in 2023' (3 April 2024).
- 24) For example, high blood pressure, cardiovascular disease and premature mortality as well as chronic disturbance and stress.
- 25) Although we note that active mitigation produces better outcomes for people and planet compared to adaption.
- 26) For example: the International Labour Organization, Working Environment (Air Pollution, Noise and Vibration) Convention 1977, Articles 7 and 8. It is outside the scope of this toolkit to conduct a full analysis of the international legal framework regarding noise pollution.
- 27) Subsequent guidance documents on the application of the Balanced Approach can be found here: Balanced Approach, including guidance on the Balanced Approach (Doc 9829), land use and environmental control (Doc 9184), recommended method for computing noise contours around airports (Doc 9911), policies for charges for airports (Doc 9082), airport economics (Doc 9562) and manual for airport and air navigation tariffs (Doc 7100), amongst others.
- 28) The END only invites Competent Authorities to “consider or enforce mitigation measures” if self-determined limit values are exceeded, see: END, Definitions, Article 3(s).
- 29) See BAR Recital 20: *“This Regulation does not require the review of noise-related operating restrictions already in place at the date of its entry into force, including those resulting from court decisions or local mediation processes.”*
- 30) If the public are being denied access to this process, the Aarhus Convention on access to information, public participation and access to justice may provide an additional avenue to explore.
- 31) At the time of writing, this cap is set to a maximum of 475,000 – 485,000 yearly flights, starting in late 2025. See: European Commission, 'Commission adopts decision on Schiphol Airport noise reduction plan' (5 March 2025).
- 32) It should be noted this judgment precedes the precedent set in Verein KlimaSeniorinnen Schweiz and Others v. *Switzerland* which found that Article 8 (respect for private and family life) includes a right to effective protection by State authorities from the serious adverse effects of the climate crisis on lives, health, well-being and quality of life.

Fordítás:

Ez a kiadvány a STAY GROUNDED szervezet kiadványa alapján született:

Toolikt: legal avenues to challenge airport expansion – Legal toolkit 5th May 2026

<https://stay-grounded.org/project/toolkit-legal-avenues-airport-expansion/>

A magyar nyelvű fordítását az MTVSZ és a FFE készítette 2026-ban.