



ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ A HLUKOVÉ ZNEČIŠTĚNÍ

Znečištění ovzduší a nadměrný hluk poškozují naše zdraví a životní prostředí. Zdrojem znečištění ovzduší je především průmysl, doprava, výroba energie a zemědělství. Strategie EU pro kvalitu ovzduší usiluje o dosažení plného souladu se stávajícími právními předpisy v oblasti kvality ovzduší do roku 2020 a stanoví dlouhodobé cíle pro rok 2030. Směrnice o hluku ve vnějším prostředí napomáhá identifikovat hladiny hluku v EU a přijímat potřebná opatření k jejich snížení na přijatelnou úroveň. Znečištění ovzduší a hlukové znečištění z konkrétních zdrojů upravují samostatné právní předpisy.

PRÁVNÍ ZÁKLAD

Články 191 až 193 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

OBECNÉ SOUVISLOSTI

Znečištění ovzduší může způsobovat kardiovaskulární, respirační i onkologická onemocnění a je hlavní environmentální příčinou předčasných úmrtí v EU. Některé látky jako arzen, kadmium, nikl a polycyklické aromatické uhlovodíky představují lidské genotoxické karcinogeny. Neexistuje žádná zjištěná prahová hodnota, pod níž by tyto látky nepředstavovaly nebezpečí. Znečištění ovzduší má také negativní vliv na kvalitu vody a půdy a v důsledku eutrofizace (nadměrné znečištění dusíkem) a kyselých dešťů poškozuje ekosystémy. Je tedy zasaženo zemědělství a lesy, jakož i materiál a budovy. Znečištění ovzduší má mnoho zdrojů, v první řadě je však způsobeno průmyslem, dopravou, výrobou energie a zemědělstvím. Znečištění ovzduší v Evropě se v posledních desetiletích sice celkově zlepšilo, nicméně dlouhodobý cíl Unie – „dosáhnout takové úrovně kvality ovzduší, která nebude mít nepříznivý dopad na lidské zdraví a životní prostředí“ – je stále ohrožen. Normy kvality ovzduší jsou často překračovány zejména v městských oblastech (tj. kritických místech z hlediska znečištění ovzduší), kde žije většina Evropanů. Většinu problematických znečišťujících látek v těchto oblastech dnes představují jemné částice, oxid dusičitý a přízemní ozon.

V městských oblastech stoupají hladiny hluku ve venkovním prostředí, a to zejména kvůli rostoucímu objemu dopravy a zintenzivnění průmyslových a rekreačních činností. Podle odhadů je téměř 20 % obyvatel EU vystaveno hladinám hluku, které jsou pokládány za nepříjemné. Tento stav se může odrazit na kvalitě života, vést k závažnému stresu, vyvolávat poruchy spánku a mít nepříznivé zdravotní dopady, například působit kardiovaskulární potíže. Hluk má rovněž dopad na zvířata žijící ve volné přírodě.



VÝSLEDKY DOSAŽENÉ V BOJI PROTI ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ

Od doby, kdy EU poprvé začala s tímto problémem v 70. letech 20. století bojovat, se kvalita ovzduší v Evropě velmi zlepšila. Koncentrace látek, jako je oxid siřičitý (SO₂), oxid uhelnatý (CO), benzen (C₆H₆) a olovo (Pb), byla od té doby významně omezena. EU má k řešení znečištění ovzduší tři různé právní mechanismy: definování všeobecných norem kvality ovzduší pro koncentrace látek znečišťujících ovzduší ve vnějším prostředí; stanovení vnitrostátních mezních hodnot celkových emisí znečišťujících látek; a koncipování právních předpisů ve vztahu ke konkrétním zdrojům znečištění, jako jsou předpisy omezující průmyslové emise nebo stanovující normy pro emise z vozidel, energetickou účinnost nebo jakost paliv. Tyto právní předpisy jsou doplněny strategiemi a opatřeními na podporu ochrany životního prostředí a jejího začlenění do dalších odvětví.

A. Kvalita vnějšího ovzduší

Na základě cílů [tematické strategie o znečišťování ovzduší](#) z roku 2005 (omezit výskyt jemných částic o 75 %, přízemního ozonu o 60 % a ohrožení přirozeného životního prostředí v důsledku acidifikace a eutrofizace o 55 % – vše do roku 2020 ve srovnání s úrovněmi z roku 2000) nabyta v červnu 2008 účinnosti revidovaná směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší, jež slučuje většinu stávajících právních předpisů v této oblasti. Z dřívější rámcové směrnice o kvalitě ovzduší je dosud v platnosti jenom [čtvrtá „dceřiná směrnice“](#), která stanoví cílové hodnoty (méně přísně než mezní hodnoty) pro arsen, kadmium, rtuť, nikl a polycyklické aromatické uhlovodíky.

Cílem [směrnice 2008/50/ES](#) o kvalitě vnějšího ovzduší je snížit znečištění ovzduší na úroveň, která minimalizuje škodlivé dopady na lidské zdraví a životní prostředí. Určuje za tím účelem opatření k vymezení a stanovení cílů kvality vnějšího ovzduší (tj. mezní hodnoty, které nesmí být překročeny nikde v EU) ve vztahu k nejdůležitějším látkám znečišťujícím ovzduší (oxid siřičitý, oxid dusičitý, oxidy dusíku, (jemné) částice, olovo, benzen, oxid uhelnatý a ozon). Členské státy mají povinnost vymežit zóny a aglomerace za účelem posouzení a řízení kvality vnějšího ovzduší, sledování dlouhodobých tendencí a zpřístupnění informací veřejnosti. Tam, kde je kvalita ovzduší dobrá, musí být zachována; tam, kde jsou překročeny mezní hodnoty, je třeba přijmout opatření.

Na konci roku 2013 zahájila Evropská komise Program Čisté ovzduší pro Evropu se dvěma klíčovými cíli: soulad se stávajícími právními předpisy do roku 2020 a novými cíli v oblasti kvality ovzduší pro období do roku 2030. Hlavním legislativním nástrojem k dosažení těchto cílů je revidovaná [směrnice o národních emisních stropích](#), která stanoví přísnější národní emisní stropy pro klíčové znečišťující látky – oxid siřičitý, oxidy dusíku, nemethanové těkavé organické sloučeniny, amoniak a jemné částice – s cílem omezit jejich škodlivé účinky na životní prostředí a snížit jejich dopady na zdraví o polovinu oproti úrovni v roce 2005. Směrnice vyžaduje od členských států, aby vypracovaly národní programy omezování znečištění ovzduší. Směrnice rovněž transponuje závazky v oblasti snižování znečištění do roku 2020 přijaté EU a jejími členskými státy v rámci revidovaného Göteborgského protokolu o omezování acidifikace, eutrofizace a přízemního ozonu k Úmluvě Evropské hospodářské komise



OSN (EHK OSN) o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států. V rámci tohoto programu byla přijata také nová směrnice za účelem snížení emisí některých znečišťujících látek do ovzduší ze [středních spalovacích zařízení](#), jako jsou zařízení používaná k výrobě elektřiny či k vytápění domácností.

B. Silniční doprava

Bylo přijato několik směrnic, jejichž cílem je snížit znečištění ze silniční dopravy stanovením výkonnostních emisních norem pro různé kategorie vozidel, např. pro osobní vozidla, lehká užitková vozidla a vozidla nákladní, autobusy a motocykly, a regulací jakosti paliv. Současné emisní normy Euro 5 a Euro 6 pro osobní automobily a lehká užitková vozidla stanoví mezní hodnoty emisí pro řadu látek znečišťujících ovzduší, zejména pro oxidy dusíku a pevné částice. Členské státy jsou povinny zamítnout schválení, registraci, prodej a zavádění vozidel (a příslušných náhradních zařízení k regulaci znečišťujících látek), která tyto mezní hodnoty nedodržují. Od září 2017 se používá realističtější zkušební cyklus: „Emise v reálném provozu“ (RME) jsou nyní testovány na nové modely automobilů tak, aby odrážely skutečné jízdní podmínky. Kromě toho existují [pravidla](#) upravující shodnost v provozu (která vyžadují, aby vozidla nadále splňovala normy v době jejich oběhu), životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, palubní diagnostické systémy (OBD), měření spotřeby paliva a přístup nezávislých provozovatelů k informacím o opravách a údržbě vozidla. Podobná pravidla platí i pro [těžká nákladní vozidla](#), jako jsou autobusy a nákladní automobily. Nedávno bylo přijato nové nařízení o [schvalování typu motorových vozidel a dozoru nad trhem s nimi](#), které se bude uplatňovat od 1. září 2020 a jehož cílem je zvýšit kvalitu a nezávislost technických služeb a ověřit, zda vozidla, která jsou již v provozu na silnici, tyto požadavky splňují.

C. Emise z ostatních druhů dopravy

S cílem snížit znečištění ovzduší z lodí, které jsou údajně zodpovědné za 50 000 případů předčasných úmrtí každý rok, stanovila EU mezní hodnoty [obsahu síry](#) v palivech určených pro námořní plavidla v evropských mořích. Všeobecné mezní hodnoty obsahu síry se do roku 2020 sníží z 3,5 % na 0,5 % v souladu s mezními hodnotami odsouhlasenými Mezinárodní námořní organizací. V některých ustanovených „kontrolních oblastech emisí oxidů síry“ (SECA), jako jsou Baltské moře, Lamanšský průliv a Severní moře, platí od roku 2015 ještě přísnější norma ve výši 0,1 %. Další výkonnostní emisní normy byly stanoveny pro [nesilniční pojízdné stroje](#), jako jsou rypadla, buldozery a řetězové pily, a rovněž pro zemědělské a lesní traktory a rekreační plavidla, jako jsou sportovní lodě.

D. Průmyslové emise

[Směrnice o průmyslových emisích](#) se týká velmi znečišťujících průmyslových činností, jež se významnou měrou podílejí na znečištění v Evropě. Konsoliduje a spojuje všechny příslušné směrnice (o spalování odpadu, těkavých organických sloučeninách, velkých spalovacích zařízeních, integrované prevenci a omezování znečištění atd.) do jednotného legislativního nástroje, aby bylo usnadněno provádění právních předpisů a minimalizováno znečištění z různých průmyslových zdrojů. Tato směrnice stanoví povinnosti, jež musí splňovat veškerá průmyslová zařízení, zahrnuje soupis opatření na ochranu vody, ovzduší a půdy a slouží jako základ pro vydávání provozních licencí



a povolení pro průmyslová zařízení. Využívá integrovaný přístup a zohledňuje celkovou environmentální výkonnost zařízení, včetně využívání surovin nebo energetické účinnosti. Ústřední úlohu hraje koncept „nejlepších dostupných technik“ (BAT), stejně jako flexibilita, inspekce v oblasti ochrany životního prostředí a účast veřejnosti.

VÝSLEDKY DOSAŽENÉ V BOJI PROTI HLUKU

Přístup EU k hlukovému znečištění má dvě části: obecný rámec pro určení úrovní hlukového znečištění, které vyžadují opatření na úrovni členských států i na úrovni EU; a řadu právních předpisů týkajících se hlavních zdrojů hluku, jako je hluk ze silniční, letecké a železniční dopravy a hluk ze zařízení pro venkovní použití.

[Rámcová směrnice o hluku ve venkovním prostředí](#) má za cíl snížit hladinu expozice hluku ve venkovním prostředí prostřednictvím harmonizace ukazatelů hluku a metod hodnocení a prostřednictvím shromažďování informací o expozici hluku v podobě „hlukových map“ a zpřístupňování dostupných informací veřejnosti. Členským státům na tomto základě ukládá povinnost vypracovat akční plány pro řešení problémů s hlukem. Hlukové mapy a akční plány musí být nejméně jednou za pět let revidovány.

Nařízení o [hladině akustického tlaku motorových vozidel](#) zavádí novou zkušební metodu pro měření emisí hluku, snižuje současné mezní hodnoty hluku a zahrnuje další ustanovení týkající se emisí hluku do postupu schvalování typu. Další nařízení stanoví mezní hodnoty hluku pro mopedy a motocykly. Tyto právní předpisy doplňují další předpisy upravující testování a omezování hodnot [hluku odvalování pneumatik](#) a jejich postupného snižování.

Od června 2016 platí [pravidla EU týkající se hluku v letecké dopravě](#) v souladu s „vyváženým přístupem“, který vytvořila Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), pro letiště s více než 50 000 pohyby civilních letadel ročně. Tento přístup se skládá ze čtyř hlavních prvků, jejichž cílem je stanovit nákladově nejúčinnější způsob řešení hluku z letecké dopravy na každém jednotlivém letišti: snižování hlučnosti u zdroje prostřednictvím provozování moderních letadel, udržitelné hospodaření s pozemky v blízkosti letišť, přizpůsobení provozních postupů v zájmu omezení dopadu hluku v místě a v případě nutnosti zavedení provozních omezení, jako je zákaz nočních letů.

V souvislosti se [směrnicí o interoperabilitě železnic](#) stanoví [technická specifikace pro interoperabilitu](#) týkající se hluku maximální hladiny hluku, který mohou způsobit nová (konvenční) železniční vozidla. [Nařízení o zohledňování nákladů způsobených emisemi hluku](#) pobízí k dovybavení nákladních vozů nízkohlučnými kompozitními brzdovými špalíky.

Velká průmyslová a zemědělská zařízení spadající do působnosti směrnice o průmyslových emisích mohou získat povolení na základě použití nejlepších dostupných technologií jako referenčního rámce. Regulován je rovněž hluk vydávaný stavebními stroji (např. rypadly, nakladači, zařízeními k přemísťování zeminy a věžovými jeřáby) a rovněž rekreačními loděmi nebo zařízeními určenými k použití ve venkovním prostoru.



ÚLOHA EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Evropský parlament hraje při tvorbě progresivní politiky v oblasti životního prostředí za účelem boje proti znečištění ovzduší a hluku rozhodující úlohu.

Poslanci Evropského parlamentu například hlasovali pro velmi výrazné snížení škodlivého obsahu síry v lodních palivech do roku 2020 z 3,5 % na 0,5 % a úspěšně bojovali proti pokusům o prodloužení této lhůty o pět let. V souladu s doporučeními Světové zdravotnické organizace Parlament rovněž požadoval přísnější předpisy pro kvalitu ovzduší, zejména pokud jde o jemné částice. Poté, co bylo v USA zjištěno, že skupina Volkswagen používala podvodný software ke snížení zjištěných emisí oxidů dusíku, zřídil Parlament k prošetření této věci dočasný vyšetřovací výbor pro měření emisí v automobilovém průmyslu (EMIS). Ve své závěrečné zprávě požaduje, aby byly členské státy a výrobci automobilů pohnáni k odpovědnosti, a naléhavě je žádá, aby z trhu stáhli vysoce znečišťující automobily nebo je modernizovali.

V souvislosti s hlukem ve venkovním prostředí Parlament opakovaně zdůraznil potřebu dalšího snižování mezních hodnot a lepších postupů měření. Požadoval stanovení hodnot EU pro hluk v okolí letišť a rovněž žádal, aby opatření ke snižování hluku byla rozšířena na vojenská podzvuková proudová letadla. Dále schválil postupné zavádění nových, nižších mezních hodnot hluku pro osobní vozidla a s úspěchem se zasadil o zavedení označení, která spotřebitele informují o hladině hluku, podobně jako tomu je v nynějších režimech pro palivovou účinnost, hluk pneumatik a emise CO₂.

Tina Ohliger
05/2019

