



## 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 (SO<sub>2</sub>), oxid uhelnatý (CO), benzen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) 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) nabyla 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 CO<sub>2</sub>.

Christian Kurrer  
01/2021

