



ZNEČISTENIE OVZDUŠIA A HLUKOVÉ ZAŤAŽENIE

Znečistenie ovzdušia a nadmerný hluk škodia nášmu zdraviu a životnému prostrediu. Zdrojom znečistenia ovzdušia sú najmä priemysel, doprava, výroba energie a poľnohospodárstvo. Stratégia EÚ pre kvalitu ovzdušia sa zameriava na dosiahnutie úplného súladu s platnými právnymi predpismi o kvalite ovzdušia do roku 2020 a stanovuje dlhodobé ciele do roku 2030. Smernica o environmentálnom hluku pomáha určiť hladinu hluku v EÚ a prijať potrebné opatrenia, aby ju znížila na prijateľnú úroveň. Osobitné právne predpisy upravujú znečistenie ovzdušia a hlukové zaťaženie zo špecifických zdrojov.

PRÁVNY ZÁKLAD

Články 191 až 193 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

VŠEOBECNÝ KONTEXT

Znečistenie ovzdušia môže spôsobiť kardiovaskulárne a respiračné ochorenia, ako aj rakovinu a je poprednou environmentálnou príčinou predčasných úmrtí v EÚ. Niektoré látky, ako napr. arzén, kadmium, nikel a polycyklické aromatické uhľovodíky, predstavujú pre ľudí genotoxické karcinogény a neexistuje identifikovateľný prah, pod ktorým by tieto látky už nepredstavovali riziko. Znečistenie ovzdušia má tiež negatívny vplyv na kvalitu vody a pôdy a poškodzuje ekosystémy prostredníctvom eutrofizácie (nadmerné znečistenie dusíkom) a kyslého dažďa. Postihnuté sú preto poľnohospodárstvo a lesy, ako aj materiály a stavby. Znečistenie ovzdušia má veľa zdrojov, ale pochádza predovšetkým z priemyslu, dopravy, výroby energie a poľnohospodárstva. Hoci sa znečistenie ovzdušia v Európe vo všeobecnosti počas posledných desaťročí znižuje, dlhodobý cieľ Únie, t. j. dosiahnuť takú úroveň kvality ovzdušia, ktorá nemá významný negatívny vplyv na ľudské zdravie a životné prostredie, je stále ohrozený. Normy kvality ovzdušia sa často porušujú najmä v mestských oblastiach (tzv. miesta s vysokým znečistením), v ktorých žije väčšina Európanov. Najproblematickejšími znečisťujúcimi látkami sú v súčasnosti jemné tuhé častice, oxid dusičitý a prízemný ozón.

Úrovně environmentálneho hluku v mestských oblastiach stúpajú, a to najmä v dôsledku nárastu objemu dopravy a intenzívnejších priemyselných a rekreačných činností. Odhaduje sa, že približne 20 % obyvateľov EÚ musí znášať úrovně hluku, ktoré sa považujú za neprijateľné. Môže to ovplyvniť kvalitu života ľudí a viesť k značnému stresu, poruchám spánku a nepriaznivým účinkom na ľudské zdravie, ako sú kardiovaskulárne problémy. Hluk má tiež vplyv na voľne žijúce organizmy.



ÚSPECHY DOSIAHNUTÉ V BOJI PROTI ZNEČIŠŤOVANIU OVZDUŠIA

Potom, čo EÚ začala proti znečisťovaniu v 70. rokoch 20. storočia bojovať, sa kvalita ovzdušia výrazne zlepšila. Koncentrácie látok ako oxid siričitý (SO₂), oxid uhoľnatý (CO), benzén (C₆H₆) a olovo (Pb) sa odvtedy významne znížili. EÚ má na kontrolu znečisťovania ovzdušia tri rôzne právne mechanizmy: vymedzenie všeobecných noriem kvality ovzdušia týkajúcich sa koncentrácií znečisťujúcich látok v okolitom ovzduší; stanovenie národných limitov celkových emisií znečisťujúcich látok a vypracovanie právnych predpisov týkajúcich sa špecifických zdrojov, napríklad kontrola priemyselných emisií alebo stanovenie noriem emisií áut, energetickej účinnosti alebo kvality palív. Tieto právne predpisy dopĺňajú stratégie a opatrenia na podporu ochrany životného prostredia a ich integrácia do iných odvetví.

A. Kvalita okolitého ovzdušia

Na základe cieľov [tematickej stratégie o znečistení ovzdušia](#) prijatej v roku 2005 – znížiť koncentráciu jemných tuhých častíc o 75 %, koncentráciu prízemného ozónu o 60 % a hrozby pre životné prostredie vyplývajúce z okysľovania a eutrofizácie o 55 % – všetko do roku 2020 v porovnaní s úrovňami z roku 2000) nadobudla v júni 2008 účinnosť revidovaná smernica o kvalite okolitého ovzdušia, ktorá zlúčila väčšinu existujúcich právnych predpisov v tejto oblasti. V súčasnosti platí len [štvrtá „dcérska smernica“](#) predchádzajúcej rámcovej smernice o kvalite ovzdušia, ktorá stanovuje cieľové hodnoty (menej prísne než limitné hodnoty) pre arzén, kadmium, ortuť, nikel a polycyklické aromatické uhľovodíky.

Cieľom [smernice 2008/50/ES](#) o kvalite okolitého ovzdušia je znížiť znečistenie ovzdušia na úroveň, ktorá minimalizuje škodlivé vplyvy na ľudské zdravie a životné prostredie. Na tento účel stanovuje opatrenia na vymedzenie a stanovenie cieľov kvality okolitého ovzdušia (t. j. limitov, ktoré sa nesmú prekročiť nikde v EÚ) vo vzťahu k hlavným znečisťujúcim látkam (oxid siričitý, oxid dusičitý, oxidy dusíka, jemné tuhé častice, olovo, benzén, oxid uhoľnatý a ozón). Členské štáty sú povinné vymedziť zóny a aglomerácie s cieľom posudzovať a riadiť kvalitu okolitého ovzdušia, sledovať dlhodobé trendy a sprístupňovať tieto informácie verejnosti. Ak je kvalita vzduchu dobrá, musí sa zachovať; ak sa prekročia limitné hodnoty, je potrebné konať.

Na konci roka 2013 spustila Európska komisia program Čisté ovzdušie pre Európu, ktorý má dva kľúčové ciele: dosiahnutie súladu s existujúcimi právnymi predpismi do roku 2020 a nové ciele v oblasti kvality ovzdušia na obdobie do roku 2030. Hlavným legislatívnym nástrojom na dosiahnutie týchto cieľov je revidovaná [smernica o národných emisných stropoch](#), v ktorej sa stanovujú prísnejšie národné emisné stropy pre päť kľúčových znečisťujúcich látok – oxid siričitý, oxidy dusíka, nemetánové prchavé organické zlúčeniny, amoniak a jemné tuhé častice – s cieľom obmedziť ich škodlivé účinky na životné prostredie a znížiť ich vplyv na zdravie na polovicu v porovnaní s rokom 2005. Od členských štátov sa v nej vyžaduje, aby vypracovali národné programy kontroly znečistenia ovzdušia. Touto smernicou sa tiež transponujú záväzky znižovania emisií na rok 2020, ktoré prijala EÚ a jej členské štáty v rámci revidovaného Göteborgského protokolu o znížení acidifikácie, eutrofizácie a prízemného ozónu k Dohode Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov



(EHK OSN) o diaľkovom znečisťovaní ovzdušia presahujúcim hranice štátov. Ako súčasť programu bola tiež prijatá nová smernica na zníženie znečistenia ovzdušia zo [stredne veľkých spaľovacích zariadení](#), akými sú zariadenia používané na výrobu elektrickej energie alebo na kúrenie v domácnostiach.

B. Cestná doprava

Bolo prijatých niekoľko smerníc na obmedzenie znečistenia ovzdušia z cestnej dopravy stanovením emisných noriem pre rôzne kategórie vozidiel, ako sú automobily, ľahké úžitkové vozidlá, nákladné vozidlá, autobusy a motocykle, a reguláciou kvality palív. Súčasné emisné normy Euro 5 a Euro 6 pre automobily a ľahké úžitkové vozidlá stanovujú emisné limity pre viaceré znečisťujúce látky, najmä oxidy dusíka a tuhé častice. Členské štáty nesmú udeliť typové schválenie ani povoliť registráciu, predaj a zavedenie vozidiel (a náhradných zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok), ktoré nespĺňajú tieto limity. Od septembra 2017 sa používa realističnejší skúšobný cyklus: nové modely automobilov sa testujú na emisie pri skutočnej jazde (Real Driving Emissions – RDE), aby odrážali skutočné podmienky jazdy. Okrem toho existujú [pravidlá](#) pre zhodu v prevádzke (ktoré vyžadujú, aby vozidlá naďalej spĺňali normy v čase ich prevádzky), životnosť zariadení na reguláciu znečisťovania, palubné diagnostické systémy (OBD), meranie spotreby paliva a prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel pre nezávislé subjekty. Podobné pravidlá platia aj pre [ťažké úžitkové vozidlá](#), ako sú autobusy a nákladné vozidlá. Nedávno bolo prijaté nové nariadenie o [typovom schvaľovaní a o dohľade nad trhom s motorovými vozidlami](#), ktoré sa bude uplatňovať od 1. septembra 2020 a ktorého cieľom je zvýšiť kvalitu a nezávislosť technických služieb a overiť, či vozidlá, ktoré už jazdia na cestách, spĺňajú tieto požiadavky.

C. Iné emisie pochádzajúce z dopravy

S cieľom znížiť znečistenie ovzdušia z lodí, ktoré sú údajne zodpovedné za 50 000 prípadov predčasných úmrtí každý rok, stanovila EÚ limitné hodnoty pre [obsah síry](#) v palive v nádržiach námorných lodí pôsobiacich v európskych moriach. Všeobecný limit týkajúci sa síry sa do roku 2020 zníži z 3,5 % na 0,5 % v súlade s limitmi schválenými Medzinárodnou námornou organizáciou. Od roku 2015 platí ešte prísnejšia norma na úrovni 0,1 % v určitých oblastiach označených za oblasti kontroly emisií síry, ako sú Baltské more, Lamanšský prieliv a Severné more. Ďalšie emisné normy boli stanovené pre [necestné pojazdné stroje](#) (napríklad bagre, buldozéry a reťazové píly), ako aj pre poľnohospodárske a lesné traktory a rekreačné plavidlá, napríklad športové člny.

D. Emisie pochádzajúce z priemyslu

[Smernica o priemyselných emisiách](#) sa vzťahuje na priemyselné činnosti, ktoré sa veľkou mierou podieľajú na znečistení v Európe. Konsoliduje a zlučuje všetky príslušné smernice (o spaľovaní odpadov, prchavých organických zlúčeninách, veľkých spaľovacích zariadeniach, integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia atď.) do jedného súdržného legislatívneho nástroja s cieľom uľahčiť vykonávanie právnych predpisov a minimalizovať znečistenie z rôznych priemyselných zdrojov. Stanovuje povinnosti, ktoré musia plniť všetky priemyselné zariadenia, obsahuje zoznam opatrení na zamedzenie znečisteniu vody, ovzdušia a pôdy a slúži



ako základ na vypracúvanie prevádzkových licencií alebo povolení pre priemyselné zariadenia. S využitím integrovaného prístupu berie do úvahy celkový environmentálny výkon zariadenia vrátane použitia surovín alebo energetickej účinnosti. Koncepcia tzv. najlepších dostupných techník (BAT) hrá ústrednú úlohu, podobne ako pružnosť, environmentálne kontroly a účasť verejnosti.

ÚSPECHY DOSIAHNUTÉ V OBLASTI ZNIŽOVANIA HLUKOVÉHO ZAŤAŽENIA

Prístup EÚ k znižovaniu hlukového zaťaženia je dvojaký, pričom zahŕňa: všeobecný rámec na určenie úrovne hlukového zaťaženia, ktorý si vyžaduje opatrenia na úrovni členských štátov aj na úrovni EÚ, a súbor právnych predpisov o hlavných zdrojoch hluku, napríklad hluku z cestnej, leteckej a železničnej dopravy a hluku zo zariadení na použitie v exteriéri.

[Rámcová smernica o environmentálnom hluku](#) má za cieľ znížiť vystavenie environmentálnemu hluku prostredníctvom harmonizácie ukazovateľov hluku a metód posudzovania environmentálneho hluku, zberu informácií o vystavení hluku vo forme tzv. hlukových máp, a sprístupnenia týchto informácií verejnosti. Členské štáty boli na základe toho požiadané, aby vypracovali akčné plány na riešenie otázok súvisiacich s hlukom. Hlukové mapy a akčné plány musia byť preskúmané najmenej raz za päť rokov.

Nariadenie o [hladine zvuku motorových vozidiel](#) zavádza novú metódu testovania na meranie emisií hluku, znižuje existujúce limitné hodnoty hluku a zahŕňa ďalšie ustanovenia o emisiách hluku do postupu typového schvaľovania. Ostatné nariadenia stanovujú limity hluku pre mopedy a motocykle. Tieto nariadenia dopĺňajú ďalšie pravidlá týkajúce sa testovania a obmedzovania hladín [hluku valenia pneumatík](#) a ich postupného znižovania.

Od júna 2016 sa pre letiská s viac než 50 000 pohybmi civilných lietadiel za rok uplatňujú [predpisy o hluku v letectve](#) v súlade s vyváženým prístupom, ktorý vytvorila Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO). Tento prístup pozostáva zo štyroch základných prvkov, ktorých cieľom je identifikovať nákladovo najefektívnejší spôsob riešenia hluku z lietadiel na každom jednotlivom letisku: zníženie hladiny hluku pri zdroji prostredníctvom nasadzovania moderných lietadiel, riadenia pozemkov v blízkosti letísk udržateľným spôsobom, prispôbenie prevádzkových postupov s cieľom znížiť vplyv hluku na zemi a v prípade potreby zavedenie prevádzkových obmedzení, ako je zákaz nočných letov.

V kontexte [smernice o železničnej interoperabilite](#) stanovuje [technická špecifikácia interoperability](#) (TSI) týkajúca sa hluku maximálnu úroveň hluku, ktorý môžu spôsobiť nové (konvenčné) koľajové vozidlá. [Nariadenie o poplatkoch za hluk](#) stimuluje dodatočné vybavenie nákladných vozňov nízkohlukovými kompozitnými brzdovými klátikmi.

Veľké priemyselné a poľnohospodárske inštalácie, na ktoré sa vzťahuje smernica o priemyselných emisiách, môžu získať povolenia na základe používania najlepších dostupných techník ako referencií. Takisto je regulovaný hluk vydávaný stavebnými zariadeniami (ako sú rýpadlá, nakladače, strojové zariadenia pre zemné práce



a vežové žeriavy), ako aj rekreačnými plavidlami alebo zariadeniami na použitie v exteriéri.

ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Parlament zohráva rozhodujúcu úlohu pri formulovaní progresívnej environmentálnej politiky na boj proti znečisťovaniu ovzdušia a hluku.

Poslanci EP napríklad hlasovali za drastické zníženie škodlivého obsahu síry v lodných palivách z 3,5 % na 0,5 % do roku 2020 a úspešne bojovali proti pokusom predĺžiť túto lehotu o päť rokov. V súlade s odporúčaniami Svetovej zdravotníckej organizácie Parlament takisto požadoval prísnejšie pravidlá kvality ovzdušia, najmä pokiaľ ide o jemné tuhé častice. V nadväznosti na odhalenia v USA, že skupina Volkswagen používa softvér na umelé zníženie emisií NOx, Parlament zriadil dočasný Vyšetrovací výbor vo veci merania emisií v automobilovom priemysle (EMIS) na prešetrenie tejto záležitosti. Vo svojej záverečnej správe požaduje, aby členské štáty a výrobcovia automobilov niesli zodpovednosť, a naliehavo ich vyzýva, aby vysoko znečisťujúce vozidlá dodatočne upravili alebo stiahli z trhu.

Čo sa týka environmentálneho hluku, Parlament opakovane zdôraznil potrebu ďalšieho zníženia limitných hodnôt a zlepšenia postupov merania. Vyzval na určenie limitných hodnôt EÚ pre hluk v blízkosti letísk a tiež na rozšírenie opatrení na zníženie hluku aj na vojenské podzvukové prúdové lietadlá. Okrem toho schválil postupné zavádzanie nových, nižších limitných hodnôt hluku pre automobily a úspešne sa zasadzoval za zavedenie označení na informovanie spotrebiteľov o úrovni hluku, ktoré by bolo podobné systémom, ktoré existujú na označovanie palivovej účinnosti, hluku pneumatík a emisií CO₂.

Christian Kurrer
01/2021

