ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ A HLUKOVÉ ZNEČIŠTĚNÍ

Tento dokument vysvětluje opatření Unie ke snížení znečištění ovzduší a hlukové zátěže a k ochraně lidského zdraví a životního prostředí. Nastiňuje hlavní zdroje a dopady znečištění, cíle EU v oblasti nulového znečištění a klíčové právní předpisy týkající se emisí z průmyslu, dopravy a dalších odvětví. Zdůrazňuje také dosažený pokrok a přetrvávající problémy při zlepšování kvality ovzduší a snižování hluku ve venkovním prostředí.

PRÁVNÍ ZÁKLAD

Články 191–193 Smlouvy o fungování Evropské unie, které se týkají politiky v oblasti životního prostředí.

OBECNÉ SOUVISLOSTI

A. Znečištění ovzduší

Znečištění ovzduší je stále jedním z největších zdravotních rizik souvisejících s klimatem v celé Evropě. Akční plán EU pro nulové znečištění přijatý v roce 2021 si klade ambiciózní cíl, a sice do roku 2050 snížit znečištění ovzduší a hlukové znečištění na úroveň, která již není považována za škodlivou pro lidské zdraví ani pro přírodní ekosystémy. Cílem právních předpisů EU i celounijní monitorovací sítě je udržet znečištění pod kritickými hodnotami, přičemž revidované normy a probíhající posuzování zajišťují, aby naše ovzduší a akustické prostředí bylo čím dál bezpečnější.

Znečištění ovzduší je hlavní environmentální příčinou předčasných úmrtí v EU. Souvisí s onemocněním srdce a plic, cévní mozkovou příhodou a některými druhy rakoviny. Některé znečišťující látky, jako je arsen (As), kadmium (Cd), rtuť (Hg), nikl (Ni) a polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU), mohou poškodit naše geny a způsobit rakovinu.

Znečištění ovzduší rovněž negativně ovlivňuje kvalitu vody a půdy a poškozuje ekosystémy. To se děje například tzv. eutrofizací (zvýšení koncentrace fosforu, dusíku a dalších rostlinných živin ve vodním útvaru, což vede k nadměrnému růstu rostlin a řas) a kyselými dešti.

Hlavními zdroji znečištění ovzduší v EU jsou:

— průmysl,

— doprava,

— vytápění domácností,

— výroba energie,

— zemědělství.

Většinu problematických znečišťujících látek v těchto oblastech dnes představují jemné částice ($PM_{2,5}$), oxidy dusíku (NO_X) a přízemní ozon (O_3).

Kvalita ovzduší se v posledních desetiletích zlepšila, ale mnoho obyvatel EU je stále vystaveno nezdravým úrovním znečištění, zejména ve městech. Nejnovější zpráva Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) o stavu kvality ovzduší odhaduje, že v roce 2023 předčasně zemřelo více než 180 000 osob v EU z důvodu dlouhodobé expozice jemným částicím nad rámec pokynů Světové zdravotnické organizace (WHO). Většina lidí žijících v městských oblastech (94 %) je stále vystavena koncentracím $PM_{2,5}$ nad rámec těchto pokynů. To potvrzuje potřebu dalších opatření ke snížení souvisejících zdravotních rizik. Pozitivnější je, že agentura EEA uvádí, že v mnoha oblastech jsou koncentrace kvality ovzduší již nižší než nové normy EU pro rok 2030.

B. Cíle EU a akční plán pro nulové znečištění

Akční plán EU pro nulové znečištění má za cíl snížit do roku 2050 znečištění ovzduší, půdy a vody, hlukové znečištění a znečištění plasty na úroveň, která již není považována za škodlivou pro lidské zdraví ani přírodní ekosystémy. Pokud jde o znečištění ovzduší, Unie si stanovila cíl snížit do roku 2030 počet předčasných úmrtí způsobených jemnými částicemi alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 2005.

Tento cíl bude pravděpodobně splněn a podle zprávy o pokroku v plnění cílů EU v oblasti nulového znečištění, kterou v březnu 2025 zveřejnilo Společné výzkumné středisko Komise a agentura EEA, lze do roku 2030 dosáhnout ještě většího snížení o 66 %. Pokrok při plnění těchto cílů je průběžně sledován a hodnocen v rámci pro monitorování 8. akčního programu pro životní prostředí.

C. Hlukové znečištění

Hluk ve venkovním prostředí, zejména ze silniční dopravy, železnic, letadel a průmyslu, je rovněž významným problémem, pokud jde o veřejné zdraví v Evropě. Dlouhodobá expozice vysokým hladinám hluku může způsobit srdeční onemocnění, vysoký krevní tlak, cukrovku nebo problémy se spánkem a může obtěžovat i jiným způsobem, jak je uvedeno ve zprávě agentury EEA z roku 2025 o hluku ve venkovním prostředí v Evropě. Agentura EEA odhaduje, že více než 110 milionů lidí v Evropě je vystaveno škodlivým úrovním hluku ve venkovním prostředí a že hlukové znečištění přispívá k přibližně 66 000 předčasných úmrtí ročně.

Hluk rovněž poškozuje volně žijící živočichy a přírodu. Přibližně 29 % chráněných oblastí sítě Natura 2000 se potýká s úrovněmi hluku, které narušují chování zvířat a ovlivňují biologickou rozmanitost.

Cílem akčního plánu EU pro nulové znečištění je snížit do roku 2030 podíl osob chronicky rušených hlukem z dopravy o 30 % ve srovnání s rokem 2017. Z nejnovějších šetření vyplývá, že dosud došlo pouze k mírnému zlepšení (snížení o 3 % od roku 2017), což vyžaduje další opatření, jako jsou regulační nebo legislativní změny.

VÝSLEDKY DOSAŽENÉ V BOJI PROTI ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ

Od 70. let, kdy se Evropské hospodářské společenství (předchůdce EU) začalo tímto problémem poprvé zabývat, se kvalita ovzduší v Evropě velmi zlepšila. Koncentrace látek, jako je oxid siřičitý (SO_2), oxid uhelnatý (CO), benzen (C_6H_6) a olovo (Pb), od té doby výrazně klesly.

Pro snížení znečištění ovzduší má EU tři hlavní typy pravidel, která zahrnují:

— **normy kvality ovzduší** (jak čistit vzduch, který dýcháme),

— snížení emisí na úrovni členských států (**kolik znečištění může každá země vypouštět**),

— konkrétní zdroje znečištění (např. průmysl, vozidla nebo palivo).

Kromě toho Unie spolupracuje s mezinárodními strategickými partnery na řešení přeshraničního znečištění ovzduší. Mezi tyto strategické partnerské projekty patří Program OSN pro životní prostředí, Koalice pro klima a čisté ovzduší a země, které podepsaly Úmluvu OSN o dálkovém znečišťování ovzduší přecházejícím hranice států z roku 1979. Tyto právní předpisy doplňují strategie a opatření na podporu ochrany životního prostředí a jejího začlenění do dalších odvětví, což jsou hlavní cíle Zelené dohody pro Evropu.

A. Kvalita vnějšího ovzduší

Unie stanoví mezní a cílové hodnoty pro klíčové látky znečišťující ovzduší. Tato pravidla definují maximální úrovně znečišťujících látek ve vnějším ovzduší a vyžadují, aby členské státy monitorovaly kvalitu ovzduší a jednaly v případě, kdy se normy překročí.

V prosinci 2016 přijala EU směrnici o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší, která:

— stanoví závazky pro členské státy ke snížení emisí na období 2020–2029 ve srovnání s úrovněmi z roku 2005 u pěti klíčových znečišťujících látek: SO_2, NO_X, nemethanové těkavé organické sloučeniny (NMVOC), amoniak (NH_3) a $PM_{2,5}$, a ukládá přísnější cíle pro období počínaje rokem 2030,

— požaduje, aby členské státy připravily programy omezování znečištění ovzduší,

— zavádí ustanovení o monitorování, podávání zpráv a dodržování předpisů,

— posiluje účast veřejnosti a přístup ke spravedlnosti.

Tato směrnice vstoupila v platnost v prosinci 2016, mění směrnici 2003/35/ES a ruší dřívější směrnici o národních emisních stropech. Členské státy měly tuto směrnici provést ve vnitrostátním právu do 1. července 2018, přičemž závazky ke snížení emisí měly být splněny od roku 2020, s přísnějšími limity od roku 2030.

Většina členských států směrnici provedla ve stanovené lhůtě, ačkoli některá opatření zůstávají v roce 2026 neúplná a rozsah jejich dodržování se liší. Některé členské státy všechny své cíle na období 2020–2029 nesplnily, přičemž jako náročné se ukázalo snížení emisí amoniaku. Je třeba v úsilí o jejich snížení pokračovat, zejména v odvětví zemědělství.

V říjnu 2024 přijala EU novou směrnici o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Tato směrnice:

— zpřísňuje mezní hodnoty pro klíčové znečišťující látky, jako jsou $PM_{2,5}$, PM_{10} a oxid dusičitý (NO_2), do roku 2030,

— přibližuje normy EU pokynům WHO,

— zvyšuje účinnost sledování a modelování kvality ovzduší,

— posiluje právo občanů na informace, účast a přístup ke spravedlnosti v otázkách kvality ovzduší.

Tato směrnice vstoupila v platnost v prosinci 2024 a nahradila a aktualizovala předchozí směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší. Členské státy ji musí provést ve vnitrostátním právu do konce roku 2026. Do roku 2030 pak musí splnit nové mezní hodnoty a mají jen omezené možnosti požádat za přísných podmínek o prodloužení lhůty.

B. Silniční doprava

Silniční doprava představuje hlavní zdroj znečištění ovzduší v Evropě, zejména ve městech. EU stanovila **výkonnostní emisní normy** pro osobní automobily, dodávky, nákladní automobily, autobusy a motocykly (známé jako normy Euro). Zavedla také realističtější zkoušky, které lépe reagují na skutečný provoz.

Současná emisní **norma Euro 6** pro **osobní automobily a lehká užitková vozidla** stanoví mezní hodnoty emisí pro několik látek znečišťujících ovzduší, zejména pro NO_x a částice (PM). Od září 2017 se emise na silnicích testují také pomocí zkoušky emisí v reálném provozu. Ta lépe odráží skutečné jízdní podmínky.

V roce 2024 schválila Unie nařízení Euro 7 v souladu se strategií Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z roku 2020. Od listopadu 2026 se bude vztahovat na všechny automobily s benzinovým, naftovým, hybridním a elektrickým pohonem. Stejně tak se bude týkat dodávek, nákladních automobilů a autobusů, přičemž hranice pro dosažení plného souladu s tržními podmínkami bude listopad 2027. Toto nařízení:

— stanoví přísnější limity pro několik znečišťujících látek,

— zahrnuje mezní hodnoty emisí z brzd a pneumatik, které přispívají ke znečištění ovzduší a uvolňování mikroplastů,

— vyžaduje, aby systémy regulace emisí zůstaly v souladu s pravidly po dobu nejméně 10 let nebo do dosažení hranice 200 000 km, podle toho, co nastane dříve.

EU rovněž přijala pravidla pro **kvalitu paliva**, soulad vozidel v provozu s pravidly a dozor nad trhem s cílem zajistit, aby vozidla nadále splňovala mezní hodnoty emisí po celou dobu své životnosti.

V roce 2007 byla přijata pravidla pro schvalování typu lehkých osobních a užitkových vozidel, která se rovněž vztahují na shodnost v provozu (ta vyžaduje, aby vozidla nadále splňovala normy během provozu), životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, palubní diagnostické systémy, měření spotřeby paliva a přístup samostatných provozovatelů k informacím o opravách a údržbě vozidla. Podobná pravidla byla přijata v roce 2009 pro těžká vozidla, jako jsou autobusy a nákladní automobily.

Dne 1. září 2020 vstoupilo v platnost nařízení o schvalování motorových vozidel a dozoru nad trhem s nimi z roku 2018. Jeho účelem je zvýšit kvalitu a nezávislost technických služeb a ověřit, zda vozidla, která jsou již v provozu na silnici, splňují dané požadavky.

C. Emise z ostatních druhů dopravy

Ke znečištění ovzduší a emisím skleníkových plynů přispívá také lodní a letecká doprava a nesilniční mobilní stroje.

Pro **plavidla** stanovila EU přísné limity obsahu síry v lodních palivech používaných plavidly v evropských vodách. Od ledna 2020 činí obecná mezní hodnota obsahu síry 0,5 % v souladu s pravidly schválenými spolu s Mezinárodní námořní organizací. V některých oblastech, označovaných jako „oblasti regulace emisí oxidů síry", je mezní hodnota 0,1 %. Patří mezi ně Baltské moře, Lamanšský průliv, Severní moře, oblast Severní Ameriky, část Karibského moře spadající do pravomoci Spojených států a Středozemní moře.

Pokud jde o **letectví**, Unie a její členské státy se účastní celosvětového programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA). Cílem tohoto úsilí je snížit emise CO_2 z mezinárodní letecké dopravy. EU rovněž podporuje používání udržitelných leteckých paliv prostřednictvím nařízení ReFuelEU Aviation, které je použitelné od ledna 2024.

Pokud jde o **lodní dopravu**, nařízení o námořních palivech FuelEU vstoupilo v platnost v říjnu 2023. Jeho cílem je snížit do roku 2050 energetickou náročnost lodí z hlediska skleníkových plynů na palubě o 80 % a zároveň podpořit využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv.

V roce 2016 přijala EU nařízení o nesilničních mobilních strojích, včetně rypadel, buldozerů a řetězových pil, stejně jako o **zemědělských a lesnických traktorech** a **rekreačních plavidlech**, jako jsou sportovní lodě.

D. Průmyslové emise

Na řadu velkých průmyslových zařízení v EU, jako jsou elektrárny, rafinerie, cementárny a spalovny odpadu, se vztahuje směrnice o průmyslových emisích z roku 2010. Tato zařízení potřebují povolení, které zahrnuje podmínky pro prevenci nebo snížení znečištění ovzduší, vody a půdy a omezení hluku.

Směrnice o průmyslových emisích vychází z pojmu **„nejlepší dostupné techniky"**. To znamená, že zařízení musí používat z ekonomického a technického hlediska nejúčinnější a nejvyspělejší metody k prevenci nebo snížení znečištění. Tato směrnice byla v roce 2015 doplněna směrnicí o emisích ze středních spalovacích zařízení.

V srpnu 2024 přijaly Parlament a Rada revizi směrnice o průmyslových emisích (dále jen „směrnice o průmyslových emisích 2.0"). Tato nová směrnice:

— stanoví **přísnější emisní limity** pro několik znečišťujících látek,

— rozšiřuje pravidla na více odvětví, včetně **velkých zemědělských podniků s intenzivním chovem hospodářských zvířat**, **gigatovárен** a některých **těžebních činností**,

— zavádí **mezní hodnoty environmentální výkonnosti** s cílem podpořit neustálé zlepšování v tomto směru,

— zpřísňuje podmínky pro povolování odchylek od mezních hodnot emisí,

— posiluje **kontroly** a rozšiřuje přístup k informacím a účast veřejnosti a právo **požadovat náhradu škody** způsobené protiprávním znečištěním.

Členské státy musí tuto směrnici provést ve svém právu ještě v roce 2026. Nová pravidla by měla dále snižovat škodlivé emise, podporovat inovace a účinné využívání zdrojů a pomoci dosáhnout cílů, které Unie stanovila ve vztahu k nulovému znečištění.

Za porušení předpisů byly zavedeny přísnější sankce, včetně pokut ve výši nejméně 3 % ročního obratu daného podniku. Evropské inovační centrum pro průmyslovou transformaci a emise (INCITE) podporuje vývoj a zavádění nových technologií zaměřených na kontrolu znečištění.

Komise musí do 31. prosince 2026 posoudit, zda je třeba dále řešit emise související s chovem hospodářských zvířat, včetně skotu.

VÝSLEDKY SNAH O OMEZENÍ HLUKOVÉHO ZNEČIŠTĚNÍ

EU řeší hluk ve venkovním prostředí zejména prostřednictvím směrnice o hluku ve venkovním prostředí a zvláštních pravidel pro hluk z vozidel, letadel, železnic a zařízení pro venkovní použití.

A. Směrnice o hluku ve venkovním prostředí

Přístup Unie k hlukovému znečištění se skládá ze dvou částí: z obecného rámce pro určení úrovní hlukového znečištění, které vyžadují opatření na úrovni členských států i na úrovni EU a souboru právních předpisů zaměřujících se na hlavní zdroje hluku, jako je hluk ze silniční, letecké a železniční dopravy a ze zařízení pro venkovní použití.

Směrnice o hluku ve venkovním prostředí (2002/49/ES) vyžaduje, aby členské státy:

— mapovaly hladinu hluku ve velkých městech, podél hlavních silnic a železnic a v okolí hlavních letišť ve formě tzv. **hlukových map**,

— informovaly veřejnost o hladinách hluku,

— v případě potřeby vypracovaly **akční plány pro snížení hluku**.

Tyto mapy a akční plány musí být přezkoumány nejméně jednou za pět let. Nejnovější zpráva o provádění směrnice o hluku ve venkovním prostředí zveřejněná v březnu 2023 konstatovala, že většina členských států dosáhla pokroku, ale že přetrvávají nedostatky, například v prosazování směrnice a účasti veřejnosti.

B. Zvláštní pravidla pro jednotlivá odvětví

EU rovněž stanoví mezní hodnoty hluku pro:

— motorová vozidla a jejich pneumatiky,

— mopedy a motocykly,

— železniční vozidla,

— **provoz letadel** na hlavních letištích,

— některé typy **venkovních zařízení a strojů**.

Pravidla týkající se hladin akustického tlaku motorových vozidel byla zavedena v roce 2014 a v roce 2020 bylo přijato nařízení, které prosazuje přísnější označování pneumatik. Pro mopedy a motocykly stanoví technické normy týkající se jejich hladiny akustického tlaku a emisí nařízení Komise v přenesené pravomoci z roku 2023.

V oblasti **letectví** uplatňují pravidla EU týkající se hluku z letadel tzv. **vyvážený přístup**, který navrhla Mezinárodní organizace pro civilní letectví pro letiště s více než 50 000 operacemi civilních letadel ročně (pokud jde o hlavní letiště). To znamená, že letiště musí vzít do úvahy čtyři druhy opatření: tišší letadla, lepší územní plánování,

přizpůsobené letové postupy a v případě potřeby provozní omezení, jako je zákaz nočních letů.

Pro železnice byla prostřednictvím směrnice o interoperabilitě železničního systému v roce 2016 zavedena pravidla pro maximální hladiny hluku, které mohou nová (konvenční) železniční vozidla produkovat. Mimoto byla v roce 2019 pro stávající nákladní vozy přijata technická specifikace.

ÚLOHA EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Parlament hraje rozhodující úlohu při utváření unijních pravidel pro znečištění ovzduší a hladiny hluku. Často také vyzývá k přijetí přísnějších norem a k účinnějšímu prosazování pravidel a usiluje o důraznější sladění pravidel EU pro kvalitu ovzduší s pokyny WHO.

Parlament pomohl zajistit, aby byl obsah síry v lodních palivech včas snížen a aby nová směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší vytyčila ambicióznější cíle. Po skandálu „Dieselgate“, kdy skupina Volkswagen používala při zkouškách emisí ve Spojených státech software k podvádění při zkouškách za účelem snížení emisí NO_X, zřídil Parlament dočasný vyšetřovací výbor se zadáním prošetřit zkoušky emisí z automobilů. V této souvislosti také vyzval k posílení dozoru nad trhem a k ochraně spotřebitele.

Opakovaně se také vyslovil za přísnější mezní hodnoty hluku pro vozidla a letadla a za transparentnější informace pro občany, např. pomocí zavedení štítků informujících spotřebitele o hladinách hluku. Nadále sleduje provádění pravidel EU a v případě potřeby vyzývá k dalším opatřením na ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí.

Tento dokument zpracovala tematická sekce Evropského parlamentu pro transformaci, inovace a zdraví. Další informace k tomuto tématu naleznete na internetových stránkách Výboru pro životní prostředí, klima a bezpečnost potravin.

Victoria VALLEDOR DE VICENTE
04/2026