

ZNEČISTENIE OVZDUŠIA A ZNEČISTENIE HLUKOM

Znečistenie ovzdušia je jedným z najväčších environmentálnych zdravotných rizík v Európe. Cieľom akčného plánu EÚ nulového znečistenia prijatého v roku 2021 je znížiť znečistenie ovzdušia a znečistenie hlukom na úrovne, ktoré sa už nebudú považovať za škodlivé pre zdravie a prírodné ekosystémy. Cieľom právnych predpisov aj celounijnej monitorovacej siete je zabezpečiť, aby bolo znečistenie pod kritickými hodnotami a aby EÚ bola na dobrej ceste k zníženiu znečistenia ovzdušia na úrovne, ktoré sa už nepovažujú za škodlivé do roku 2050.

PRÁVNY ZÁKLAD

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

VŠEOBECNÝ KONTEXT

Znečistenie ovzdušia môže spôsobiť kardiovaskulárne a respiračné ochorenia, ako aj rakovinu a je poprednou environmentálnou príčinou predčasných úmrtí v EÚ. Niektoré znečisťujúce látky, napríklad arzén, kadmium, nikel a polycyklické aromatické uhľovodíky, predstavujú pre ľudí genotoxické karcinogény schopné spôsobiť rakovinu priamou zmenou genetického materiálu cieľových buniek. Znečistenie ovzdušia má negatívny vplyv aj na kvalitu vody a pôdy a poškodzuje ekosystémy, napríklad eutrofizáciou (nadmerným znečistením dusíkom) a kyslým dažďom. To má vplyv na poľnohospodárstvo a lesy, ako aj na materiál a budovy. Znečistenie ovzdušia má veľa zdrojov, ale pochádza predovšetkým z priemyslu, dopravy, výroby energie a poľnohospodárstva. Normy kvality ovzdušia často nespĺňajú najmä mestské oblasti (tzv. miesta s vysokým znečistením ovzdušia), v ktorých žije väčšina Európanov. V súčasnosti sú najproblematickejšími znečisťujúcimi látkami jemné tuhé častice, oxidy dusíka a prízemný ozón. Z brífingu Európskej environmentálnej agentúry s názvom [Stav kvality ovzdušia v Európe v roku 2023](#) vyplýva, že nadmerné znečistenie ovzdušia prekračujúce normy EÚ je v EÚ rozšírené a že často prekračuje usmernenia Svetovej zdravotníckej organizácie. Cieľom akčného plánu EÚ nulového znečistenia do roku 2050 je znížiť znečistenie ovzdušia, pôdy a vody, ako aj znečistenie hlukom a plastmi na úrovne, ktoré sa už nebudú považovať za škodlivé pre zdravie a prírodné ekosystémy. Tento dlhodobý cieľ bol rozdelený na kľúčové ciele na rok 2030 a pokrok pri dosahovaní týchto cieľov sa neustále monitoruje a posudzuje. Cieľ znížiť počet predčasných úmrtí spôsobených znečistením ovzdušia o 55 % sa pravdepodobne splní a zníženie môže byť ešte väčšie a podľa [súčasných trendov](#) do roku 2030 dosiahne 66 %.

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 úrovne hluku, ktoré sa považujú za neprijateľné. Môže to ovplyvniť kvalitu života a viesť k značnému stresu, poruchám spánku a nepriaznivým účinkom na ľudské zdravie, ako sú kardiovaskulárne problémy. Hluk negatívne ovplyvňuje aj voľne žijúce organizmy. Cieľom akčného plánu

EÚ v oblasti nulového znečistenia je znížiť o 30 % podiel osôb s chronickými poruchami spôsobenými hlukom z dopravy, ale tento cieľ [sa pravdepodobne nepodarí dosiahnuť](#) do roku 2030.

ÚSPECHY DOSIAHNUTÉ V BOJI PROTI ZNEČIŠŤOVANIU OVZDUŠIA

Po tom, 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 na kontrolu priemyselných emisií alebo stanovenie noriem emisií áut, energetickej účinnosti alebo kvality palív. Okrem toho sa cezhraničné znečistenie ovzdušia rieši prostredníctvom medzinárodnej spolupráce so strategickými partnermi. Tieto právne predpisy dopĺňajú stratégie a opatrenia na podporu ochrany životného prostredia a jej integráciu do iných odvetví, čo je kľúčovými výsledkami Európskej zelenej dohody.

A. Kvalita okolitého ovzdušia

Právne predpisy o kvalite ovzdušia pozostávajú z dvoch kľúčových smerníc. [Smernica 2004/107/ES](#) o kvalite okolitého ovzdušia nadobudla účinnosť v júni 2008 a týka sa látok – arzén, kadmium, ortuť, nikel a polycyklické aromatické uhľovodíky – v prípade ktorých je možné určiť prahovú koncentráciu v okolitom ovzduší, pod ktorou nepredstavujú riziko pre ľudské zdravie. [Smernica 2008/50/ES](#) o kvalite okolitého ovzdušia 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, tuhé častice, ozón, benzén, olovo, oxid uhoľnatý, arzén, kadmium, nikel a benzo(a)pyrén. Členské štáty sú povinné vymedziť zóny a mestské aglomerácie s cieľom posudzovať a riadiť kvalitu okolitého ovzdušia, sledovať dlhodobé trendy a sprístupňovať tieto informácie verejnosti. Tieto údaje sa zbierajú prostredníctvom celoeurópskej monitorovacej siete. Ak je kvalita vzduchu dobrá, musí sa zachovať; ak sa limitné hodnoty prekročia, je potrebné konať. V rámci Európskej zelenej dohody Komisia navrhla revíziu dvoch smerníc o kvalite okolitého ovzdušia, aby sa normy kvality ovzdušia EÚ viac zosúladiť s odporúčaniami Svetovej zdravotníckej organizácie. Rada a Parlament dosiahli vo februári 2024 [predbežnú dohodu](#), ktorá sa bude musieť formálne prijať.

[Smernicou \(EÚ\) 2016/2284](#) (smernica o národných emisných stropoch) sa stanovujú prísnejšie národné emisné stropy pre päť kľúčových znečisťujúcich látok – oxid siričitý, oxidy dusíka, nemetánové prchavé organické zlúčeniny, amoniak a jemné tuhé častice. Od členských štátov sa v nej vyžaduje, aby vypracovali národné programy kontroly znečistenia ovzdušia.

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. Súčasná emisná norma Euro 6 pre automobily a ľahké úžitkové vozidlá stanovuje

emisné limity pre viaceré znečisťujúce látky, najmä oxidy dusíka a tuhé častice. V súlade so stratégiou Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu z roku 2020 sa nariadením Euro 7 zavedú prísnejšie normy znečistenia ovzdušia. Predbežnú dohodu, ktorú Parlament a Rada dosiahli, [Parlament schválil](#) v marci 2023. Od septembra 2017 sa používa realističnejší skúšobný cyklus: emisie nových modelov automobilov sa stanovujú pri skutočnej jazde (Real Driving Emissions), aby lepšie 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. Cieľom nariadenia z roku 2018 o [typovom schvaľovaní a o dohľade nad trhom s motorovými vozidlami](#), ktoré nadobudlo účinnosť 1. septembra 2020, je zvýšiť kvalitu a nezávislosť technických služieb a overiť, či vozidlá, ktoré už jazdia na cestách, spĺňajú tieto požiadavky.

C. Emisie z inej 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 námorných lodí pôsobiacich v európskych moriach. Všeobecný limit týkajúci sa síry sa v roku 2020 znížil 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 ako oblasti kontroly emisií síry, ako sú Baltské more, Lamanšský prieliv a Severné more. Ďalšie emisné normy boli stanovené v roku 2016 pre [necestné pojazdné stroje](#) (napríklad bagre, buldozéry a reťazové píly), ako aj pre poľnohospodárske a lesné traktory a rekreačné plavidlá, napríklad športové člny.

V decembri 2022 Rada schválila systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve, globálny systém znižovania emisií CO₂ z medzinárodnej leteckej dopravy, do ktorého sú zapojené aj členské štáty EÚ. Cieľom [nariadenia ReFuelEU Aviation](#), ktoré sa uplatňuje od januára 2024, je znížiť vplyv leteckej dopravy na životné prostredie prostredníctvom opatrení, ako je používanie udržateľných leteckých palív. Cieľom zodpovedajúceho nariadenia [FuelEU Maritime](#), ktoré nadobudlo účinnosť v októbri 2023, je 80 % zníženie intenzity skleníkových plynov z energie využíwanej na palube lodí do roku 2050, čím sa podporí zavedenie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív.

D. Emisie pochádzajúce z priemyslu

[Smernica o priemyselných emisiách](#) z roku 2010 sa vzťahuje na vysoko znečisťujúce 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 celkové environmentálne vlastnosti zariadenia vrátane použitia surovín, znečistenia hlukom alebo energetickej účinnosti. Konceptia tzv. najlepších dostupných techník hrá ústrednú úlohu, podobne ako pružnosť, environmentálne kontroly a účasť verejnosti. Smernica o priemyselných emisiách bola v roku 2015 doplnená [smernicou](#) o emisiách zo stredne veľkých spaľovacích zariadení.

V novembri 2023 dosiahli zákonodarcovia predbežnú dohodu o revízii smernice o priemyselných emisiách, napríklad s cieľom zabezpečiť úplné a konzistentné vykonávanie smernice o priemyselných emisiách vo všetkých členských štátoch s prísnejšími kontrolami povolení na emisie do ovzdušia a vody. Parlament schválil túto [dohodu](#) v marci 2024.

ÚSPECHY DOSIAHNUTÉ V OBLASTI ZNIŽOVANIA ZNEČISTENIA HLUKOM

[Prístup](#) EÚ k znečisteniu hlukom je dvojaký: všeobecný rámec na určenie úrovni znečistenia hlukom, ktoré si vyžadujú opatrenia na úrovni členských štátov aj na úrovni EÚ, a súbor právnych predpisov týkajúcich sa hlavných zdrojov hluku, napríklad hluku z cestnej, leteckej a železničnej dopravy a hluku zo zariadení na použitie v exteriéri.

[Rámcová smernica o environmentálnom hluku](#) z roku 2002 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. Od členských štátov sa tak vyžaduje, aby vypracovali akčné plány na riešenie problémov s hlukom. Hlukové mapy a akčné plány musia byť preskúmané najmenej každých päť rokov. V [najnovšej správe o vykonávaní](#) uverejnenej v marci 2023 sa potvrdil celkový značný pokrok, ktorý väčšina členských štátov dosiahla pri vykonávaní smernice, a to aj napriek určitým počiatočným oneskoreniam.

Nariadenie o [hladine zvuku motorových vozidiel](#) z roku 2014 zavádza novú metódu testovania na meranie emisií hluku, znižuje existujúce limitné hodnoty hluku a zahŕňa ďalšie ustanovenia o emisiách hluku do postupu typového schvaľovania. Ďalšie nariadenia sa zaoberajú limitmi hluku pre [mopedy, motocykle](#) a [valenie pneumatík](#).

Od júna 2016 sa na letiská s viac než 50 000 pohybmi civilných lietadiel za rok vzťahujú [predpisy EÚ o hluku v letectve](#) v súlade s vyváženým prístupom, ktorý vytvorila Medzinárodná organizácia civilného letectva. 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, riadenie územia 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](#) z roku 2016 stanovuje [technická špecifikácia interoperability](#) týkajúca sa hluku zmenená v roku 2019 maximálnu úroveň hluku, ktorý môžu spôsobiť nové (konvenčné) koľajové vozidlá.

Veľké priemyselné a poľnohospodárske zariadenia, na ktoré sa vzťahuje smernica o priemyselných emisiách, môžu fungovať len vtedy, ak sú držiteľmi povolenia, ktoré je viazané na podmienky týkajúce sa emisných limitov vrátane hluku a používania najlepších dostupných techník. Reguluje sa aj hluk vydávaný stavebnými zariadeniami, ako aj rekreačnými plavidlami alebo zariadeniami na použitie vo voľnom priestranstve.

ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Parlament zohráva rozhodujúcu úlohu pri formulovaní progresívnej environmentálnej politiky na boj proti znečisťovaniu ovzdušia a znečisteniu hlukom. Poslanci Európskeho parlamentu napríklad bojovali proti pokusom odložiť z roku 2020 na rok 2025 lehotu na zníženie škodlivého obsahu síry v lodných palivách na 0,5 %. V nadväznosti na odhalenia v USA, že skupina Volkswagen používala softvér na zníženie emisií NO_x, Parlament zriadil dočasný vyšetrovací výbor vo veci merania emisií v automobilovom priemysle na prešetrenie tejto záležitosti. Vo svojej [záverečnej správe](#) z roku 2017 požadoval, aby členské štáty a výrobcovia automobilov niesli zodpovednosť, a naliehavo ich vyzýval, aby vysoko znečisťujúce vozidlá dodatočne upravili alebo stiahli z trhu.

Európsky parlament prijal 25. marca 2021 [uznesenie](#) o vykonávaní dvoch smerníc o kvalite okolitého ovzdušia. [Konštatoval](#), že európske normy kvality ovzdušia boli len čiastočne úspešné a uvítal záväzok prijatý v rámci Európskej zelenej dohody, ktorým je zrevidovanie noriem kvality ovzdušia v súlade so súčasnými referenčnými úrovňami Svetovej zdravotníckej organizácie.

Parlament tiež v uznesení vyzval Komisiu a členské štáty, aby posúdili účinnosť existujúcich právnych predpisov v oblasti emisií, a požadoval, aby sa čo najskôr stanovil súbor minimálnych požiadaviek a najlepších postupov na vypracovanie a vykonávanie plánov kvality ovzdušia členskými štátmi. V septembri 2023 prijal Parlament pozíciu k revidovaným [právnym predpisom](#) zameraným na zlepšenie kvality ovzdušia v celej EÚ. S cieľom chrániť ľudské zdravie, prírodné ekosystémy a biodiverzitu pred znečistením ovzdušia Parlament navrhol prísnejšie ciele pre rôzne znečisťujúce látky v porovnaní s pôvodnými odporúčaniami Komisie.

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 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.

Viac informácií o tejto téme nájdete na [webovom sídle Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín \(ENVI\)](#).

Christian Kurrer / Zuzanna Wala
04/2024