



V Bruselu dne 20.3.2023  
COM(2023) 139 final

**ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**

**o provádění směrnice o hluku ve venkovním prostředí v souladu s článkem 11 směrnice  
2002/49/ES**

## ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

### o provádění směrnice o hluku ve venkovním prostředí v souladu s článkem 11 směrnice 2002/49/ES

#### 1. Úvod

Směrnice 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (dále jen „směrnice“)<sup>1</sup> představuje na úrovni EU klíčový právní nástroj ochrany občanů před nadměrným hlukovým znečištěním, které způsobuje silniční, železniční a letecká doprava a velká průmyslová zařízení. Má v tomto směru dvojí účel: 1) definuje společný přístup k vyvarování se, prevenci nebo omezení škodlivých účinků hluku ve venkovním prostředí a 2) poskytuje základ pro přípravu opatření ke snížení hluku z velkých zdrojů. Obecně se jedná o právní nástroj EU pro propojení hodnocení a opatření na místní a globální úrovni.

Článek 11 směrnice ukládá Evropské komisi povinnost předložit každých pět let zprávu, a to Evropskému parlamentu a Radě. Tato zpráva musí zahrnovat přezkoumání akustických kvalit životního prostředí, jakož i dostupných opatření ke snížení hluku ve venkovním prostředí, výsledky dosažené jinými právními předpisy EU upravujícími zdroje hluku a posouzení potřeby dalších opatření na úrovni EU.

Tato třetí zpráva o provádění hodnotí situaci v období od zveřejnění druhé zprávy<sup>2</sup>. Posuzuje provádění opatření navržených ve druhé zprávě z roku 2017 na základě hodnocení směrnice z roku 2016<sup>3</sup>.

Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) uvedla, že hluk je druhým nejvýznamnějším faktorem environmentálních onemocnění v EU (po znečištění ovzduší). Dlouhodobá expozice vysokým úrovním hlukového znečištění může mít závažný dopad na zdraví (včetně vysokého krevního tlaku, kardiovaskulárních onemocnění a předčasné úmrtnosti) a může významně ovlivňovat fyzické a duševní zdraví a životní pohodu (včetně chronického rušení, jako je vysoká míra rušení spánku, stresu a/nebo obtěžování hlukem). Celkem 20 % obyvatel EU, tedy každý pátý člověk ve všech věkových skupinách, žije v oblastech, kde hladina hluku poškozuje zdraví<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí ([Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12](#)).

<sup>2</sup> Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění směrnice o hluku ve venkovním prostředí v souladu s článkem 11 směrnice 2002/49/ES ([COM\(2017\) 151 final](#)).

<sup>3</sup> Pracovní dokument útvarů Komise – Refit Evaluation of the Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise (Hodnocení směrnice 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí v rámci programu REFIT) ([SWD\(2016\) 454 final](#)).

<sup>4</sup> EEA, „*Healthy environment, healthy lives: how the environment influences health and well-being in Europe* (Zdravé životní prostředí, zdravý život: jaký vliv má životní prostředí na zdraví a kvalitu života v Evropě)“, [zpráva EEA č. 21/2019](#).

V rámci Zelené dohody pro Evropu se EU zavázala dosáhnout cíle nulového znečištění pro životní prostředí bez toxických látek. Akční plán pro nulové znečištění z roku 2021<sup>5</sup> stanoví konkrétní cíl snížit do roku 2030 počet lidí, kteří jsou chronicky rušeni dopravním hlukem, o 30 % oproti roku 2017.

Komise se v Akčním plánu pro nulové znečištění zavázala:

- lépe cílit na řešení hluku u zdroje – v souladu se zjištěními hodnocení směrnice o hluku v životním prostředí z roku 2016<sup>3</sup> a hodnocení směrnice o hluku ve venkovním prostředí z roku 2020<sup>6</sup>, zejména zajištěním řádného provádění a případným zlepšením regulačního rámce EU týkajícího se hluku v oblasti silničních vozidel a jejich pneumatik, železnic a letadel – doprovázené souběžnými opatřeními na celosvětové úrovni,
- v návaznosti na hodnocení směrnice o hluku ve venkovním prostředí z roku 2020 se zabývat venkovními zařízeními a v roce 2022 přezkoumat dosažený pokrok a
- posoudit potřebu stanovení cílů v oblasti snižování hluku na úrovni EU ve směrnici o hluku ve venkovním prostředí.

Akční plán pro nulové znečištění poukázal rovněž na potřebu lépe začlenit akční plány členských států v oblasti hluku do plánů udržitelné městské mobility souběžným rozšiřováním sítě čisté veřejné dopravy a podporou aktivnějších způsobů dopravy.

Potřebu snížit hluk, který pochází především z dopravy, znovu potvrzují jak Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu<sup>7</sup>, tak osmý akční program pro životní prostředí<sup>8</sup>. Strategie v tomto smyslu již obsahuje seznam opatření, která je třeba přijmout ohledně pneumatik<sup>9</sup>, letištních poplatků<sup>10</sup> a podpory železnice<sup>11</sup>.

---

<sup>5</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Cesta ke zdravé planetě pro všechny – Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“ ([COM\(2021\) 400 final](#)).

<sup>6</sup> Pracovní dokument útvarů Komise – hodnocení směrnice 2000/14/ES o hluku ve venkovním prostoru, který doprovází dokument zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění a správě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/14/ES ze dne 8. května 2000 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se emisí hluku zařízení, která jsou určena k použití ve venkovním prostoru, do okolního prostředí ([SWD\(2020\) 266 final](#)).

<sup>7</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti ([COM\(2020\) 789 final](#)).

<sup>8</sup> Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/591 ze dne 6. dubna 2022 o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2030 ([Úř. věst. L 114, 12.4.2022, s. 22](#)).

<sup>9</sup> Stěžejní iniciativa 1, opatření 8: v roce 2023 vypracovat soudržná pravidla pro environmentální, energetickou a bezpečnostní výkonnost pneumatik.

<sup>10</sup> Stěžejní iniciativa 2, opatření 16: revize nařízení o letištních časech a směrnice o letištních poplatcích v letech 2021 a 2022.

<sup>11</sup> Čtyři samostatná opatření:

- stěžejní iniciativa 3, opatření 18: iniciativa EU pro železniční koridory na rok 2021 – akční plán na podporu osobní železniční dopravy v roce 2021,

## 2. Akustické kvality životního prostředí v EU a jejich dopad na veřejné zdraví

Světová zdravotnická organizace (WHO) provedla v letech 2014–2018 systematický přezkum vědeckých důkazů, z nichž vychází kvantifikace účinků hluku na zdraví. Výzkum tří z osmi účinků na zdraví spojených s hlukem (kardiovaskulární onemocnění, poruchy spánku a obtěžování hlukem) poskytl dostatečný základ pro důrazná doporučení WHO ke snížení hluku pod určité hladiny v závislosti na zdroji (tabulka 1).

Tabulka 1: Maximální hladiny hluku doporučené WHO (WHO 2018<sup>12</sup>)

	Hluk ve dne, večer a v noci ( $L_{den}$ ) <sup>13</sup>	Hluk v noci ( $L_{night}$ ) <sup>13</sup>
Silnice	53	45
Železnice	54	44
Letadla	45	40

Směrnice požaduje, aby členské státy hlásily Komisi pouze údaje o hladinách hluku nad 55  $L_{den}$  a nad 50  $L_{night}$ . Tyto hodnoty jsou vyšší než maximální hladiny hluku doporučené WHO (tabulka 1). To znamená, že analýza Komise, která vychází z údajů poskytnutých členskými státy podle směrnice, pokrývá menší část populace EU, než kdyby členské státy byly povinny předkládat údaje v souladu s doporučeními WHO.

Agentura EEA použila tyto nahlášené údaje k posouzení expozice hluku v členských státech EU, do něž zahrnula 443 aglomerací (v nichž se berou v úvahu silnice, železnice, letiště a průmyslová zařízení), jakož i 61 hlavních letišť, hlavní silnice o celkové délce 422 000 km a hlavní železniční tratě o celkové délce 39 000 km mimo aglomerace. K doplnění mezer v údajích vykázaných členskými státy byla použita zvláštní metodika<sup>14</sup>. Výsledky tohoto posouzení jsou uvedeny na obrázku 1.

Komisí zadaná studie<sup>15</sup> posoudila, kolik ze 447 milionů obyvatel EU je potenciálně vystaveno škodlivým hladinám hluku překračujícím maximální hodnoty doporučené WHO. Zjistila, že jde o 167 milionů občanů, pokud jde o hluk ze silnic, 36 milionů občanů, pokud jde o hluk ze železnic, a 15 milionů občanů, pokud jde o hluk z letadel. Počet osob, jež byly

- 
- stěžejní iniciativa 3, opatření 19: zavést opatření pro lepší řízení a koordinaci mezinárodní železniční dopravy, případně i prostřednictvím revidovaných pravidel pro přidělování kapacity a zpoplatnění infrastruktury v železniční dopravě, v roce 2022,
  - stěžejní iniciativa 3, opatření 20: revize balíčku pro městskou mobilitu z roku 2013 v roce 2021,
  - stěžejní iniciativa 4, opatření 24: iniciativa EU pro železniční koridory na rok 2021 – revize nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu v roce 2021.

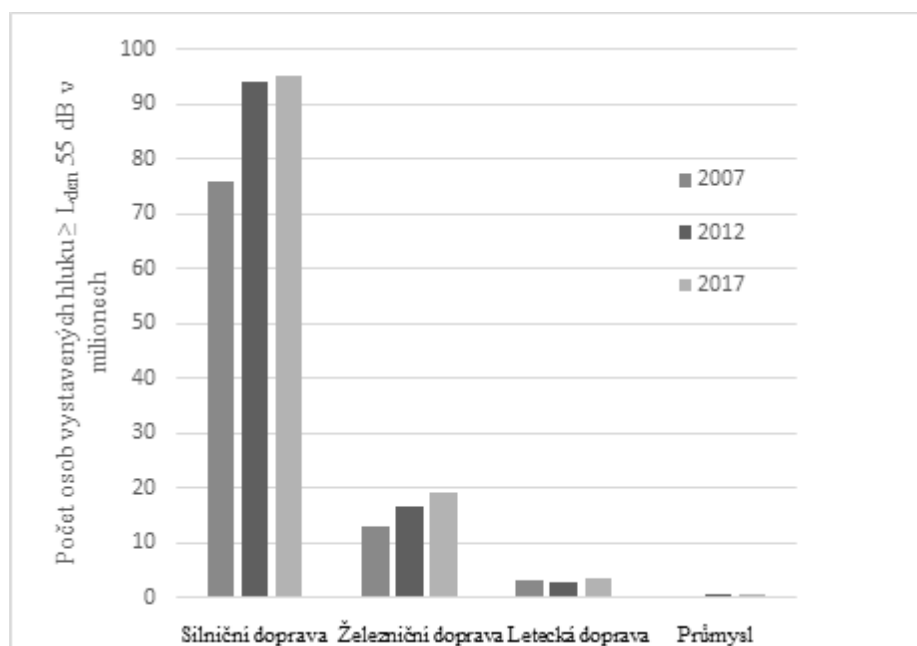
<sup>12</sup> [Environmental noise guidelines for the European Region](#) (Pokyny týkající se hluku v životním prostředí pro evropský region), Světová zdravotnická organizace, 2018.

<sup>13</sup> <https://www.eea.europa.eu/help/glossary/eea-glossary/lden>

<sup>14</sup> [Ukazatele hluku podle směrnice o hluku ve venkovním prostředí 2021](#). Metodika odhadu chybějících údajů, zpráva Eionet – ETC/ATNI 2021/6, 2021.

<sup>15</sup> Evropská komise, Generální ředitelství pro životní prostředí, Kantor, E., Klebba, M., Richer, C. a kol., *Assessment of potential health benefits of noise abatement measures in the EU: Phenomena project* (Posouzení potenciálních zdravotních přínosů opatření ke snížení hluku: Projekt Phenomena), Úřad pro publikace, 2021. <https://data.europa.eu/doi/10.2779/24566>.

oficiálně nahlášený agentuře EEA jako vystavené hluku přesahujícímu prahovou hodnotu stanovenou směrnicí, je uveden na obrázku 1 níže.



Obrázek 1: Počet osob vystavených hluku prostředí vyššímu než 55 dB  $L_{den}$  ve 27 členských státech EU v letech 2007, 2012 a 2017. Obrázek uvádí dílčí údaje za železnice, silnice, letiště a průmysl, jak požaduje směrnice, za tři uvedené roky, získané sloučením údajů za lokality uvnitř a vně aglomerací a vycházející z údajů předložených Komisi do 1. ledna 2021<sup>16</sup>.

Tabulka 2 níže uvádí počet osob vážně obtěžovaných hlukem, osob se značně narušeným spánkem a osob trpících ischemickou chorobou srdeční, jakož i počet předčasných úmrtí v důsledku hluku.

Tabulka 2: Účinky na zdraví u podskupiny subjektů požadovaných směrnicí, vypočtené podle metod vypracovaných WHO a s využitím údajů za rok 2017<sup>17</sup>.

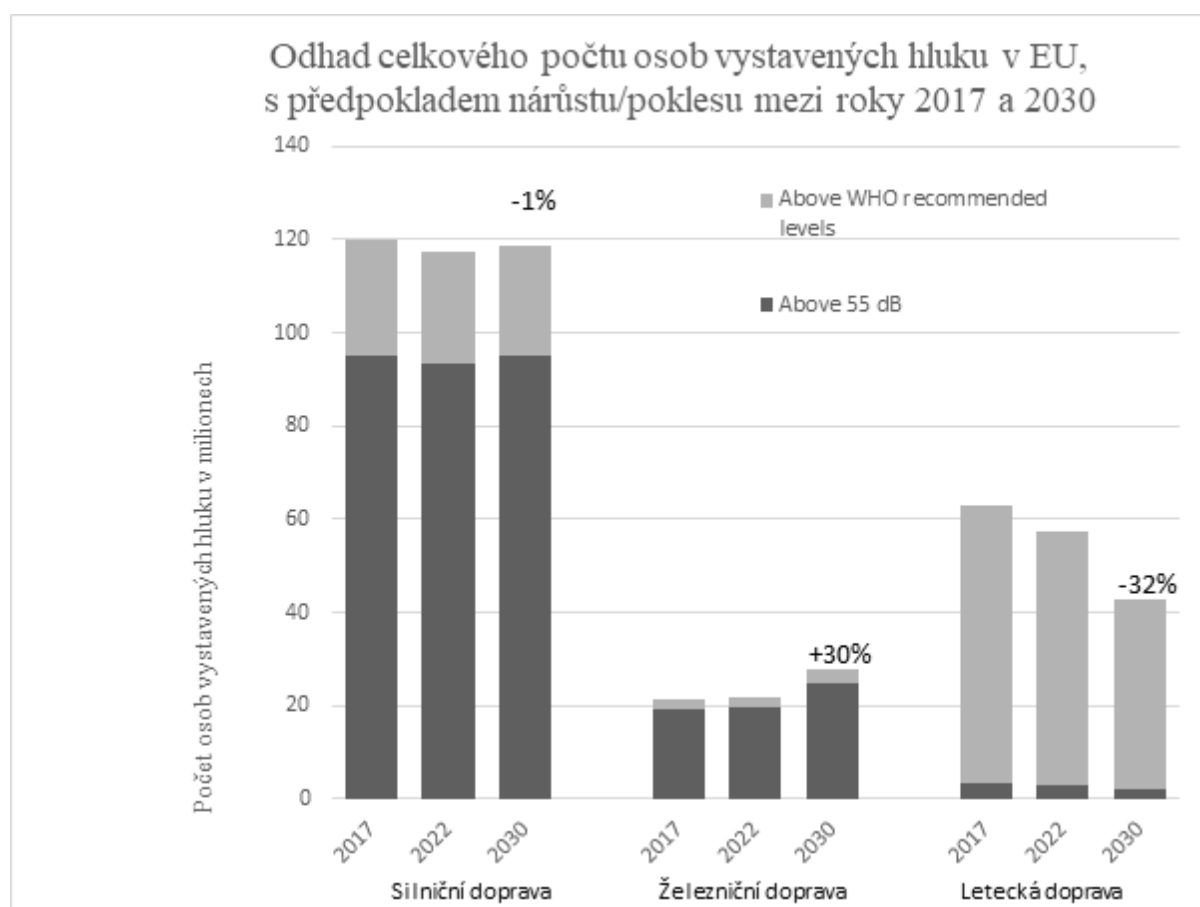
	S vysokou mírou obtěžování hlukem	S vysokou mírou rušení spánku	Případy ischemické choroby srdeční	Předčasná úmrtí
Silniční doprava	14 400 000	3 700 000	33 600	8 900
Železniční doprava	3 100 000	1 600 000	5 600	1 500
Letecká doprava	900 000	200 000	2 000	200

<sup>16</sup> Zdroj: interní výpočty Evropské agentury pro životní prostředí pro ukazatel hluku – „Health impacts of exposure to noise from transport“ (Zdravotní dopady expozice hluku z dopravy), Evropská agentura pro životní prostředí, 2022.

<sup>17</sup> Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí, „Health impacts of exposure to noise from transport“ (Zdravotní dopady expozice hluku z dopravy), Evropská agentura pro životní prostředí. <https://www.eea.europa.eu/ims/health-impacts-of-exposure-to-1> (navštíveno v listopadu 2022).

Členské státy vypracovaly v průběhu posledních dvaceti let hlukové mapy pro téměř všechny požadované lokality. Tyto mapy byly již čtyřikrát aktualizovány (vždy jednou za pět let). V souladu s čl. 11 odst. 3 směrnice jsou tyto údaje o hluku k dispozici na internetových stránkách agentury EEA<sup>18</sup>. Ta také zajišťuje evropskou pozorovací a informační službu pro otázky hluku NOISE, která využívá geoprostorové zobrazení a je nyní na základě rozhodnutí Komise z roku 2021, jímž se zavádí mechanismus povinného podávání zpráv, uváděna do souladu a rozšiřována na úrovni EU<sup>19</sup>. Nová ustanovení o podávání zpráv, která vstoupila v platnost dne 1. ledna 2022, brzy umožní určit expozici a účinky na zdraví pro každé obydlí v EU (za předpokladu, že je k dispozici hluková mapa). Bude také možné vyhledat si opatření obsažená v každém přijatém akčním plánu.

Výhled expozice hluku je uveden na obrázku 2 níže.



Obrázek 2: Počet osob v zemích EU 27, které jsou vystaveny hluku ve venkovním prostředí přesahujícímu směrnici stanovených 55 dB  $L_{den}$  (sloučené údaje za místa uvnitř a vně aglomerací) a hluku přesahujícímu hladiny stanovené WHO<sup>20</sup>. Odhady pro rok 2030

<sup>18</sup> <https://noise.eea.europa.eu/>

<sup>19</sup> Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/1967 ze dne 11. listopadu 2021, kterým se zřizují povinné úložiště dat a mechanismus pro povinnou výměnu digitálních informací v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES (Úř. věst. L 400, 12.11.2021, s. 160).

<sup>20</sup> Evropské tematické středisko pro lidské zdraví a životní prostředí, *Projected health impacts from transportation noise – Exploring two scenarios for 2030* European Topic Centre on Human health and the

*vycházejí z provádění stávajících opatření na úrovni EU a na místní úrovni a zohledňují prognózy nárůstu dopravy a počtu obyvatel.*

Expozice hluku zůstává poměrně stabilní a navzdory dvacetiletému provádění směrnice a dalších vnitrostátních politik v oblasti hluku a vnitrostátním mezním hodnotám hluku se nesnížila. První integrovaná zpráva o výhledu v oblasti nulového znečištění nedávno odhadla, že počet lidí chronicky obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy se do roku 2030 pravděpodobně nesníží o více než 19 % (což je podstatně méně než cílových 30 %, které stanoví Akční plán pro nulové znečištění), pokud nebude přijat významný soubor dalších opatření na vnitrostátní, regionální a místní úrovni a pokud posílená opatření EU v příslušných odvětvích nepřinesou další významné snížení hlukového znečištění<sup>21</sup>.

### **3. Dosavadní provádění směrnice**

Podle článků 7 a 8 směrnice měly členské státy připravit mapy a akční plány pro aglomerace, silnice, železnice a letiště v oblasti působnosti směrnice. S výjimkou dvou členských států, u nichž přetrvávají určité problémy, již 25 členských států vypracovalo téměř všechny potřebné mapy a přijalo alespoň jeden pětiletý plán (čímž je pokryto přibližně 98 % obyvatel EU).

V průběhu prvního a druhého kola tvorby map a plánů však docházelo ke značným zpožděním. Komise proto proti patnácti členským státům zahájila řízení o nesplnění povinnosti<sup>22</sup> z důvodu nedostatečného provádění směrnice. Řízení se zaměřovala především na chybějící hlukové mapy, akční plány a veřejné konzultace. Díky lepšímu dodržování požadavků směrnice bylo posléze možné sedm řízení o nesplnění povinnosti uzavřít<sup>23</sup> a ve zbývajících osmi bylo dosaženo významného pokroku. Toto úsilí vynakládané na prosazování tak významně přispělo k dosažení provádění.

Bylo také zaznamenáno 43 případů nesplnění povinnosti týkajících se neoznámení, které obvykle souvisely se zpožděním při provádění technických změn, jimiž se zaváděly nejmodernější metodiky výpočtů týkajících se hluku a zdraví, do vnitrostátních právních předpisů členských států.

Soudní dvůr Evropské unie vydal v roce 2022 rozsudky ve dvou případech špatného provádění směrnice<sup>24</sup>. Rozhodl zejména, že bez ohledu na hladinu hluku, jíž jsou lidé vystaveni, a bez ohledu na vnitrostátní mezní hodnoty hluku musí členské státy připravit mapy, posoudit účinky na zdraví a přijmout akční plány všude tam, kde je hluk škodlivý nebo

---

*environment* (Předpokládané dopady hluku z dopravy na zdraví – zkoumání dvou scénářů pro rok 2030; Evropské tematické středisko pro lidské zdraví a životní prostředí), [zpráva ETC-HE 2022/5](#).

<sup>21</sup> Zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: První zpráva o monitorování a výhledu v oblasti nulového znečištění „Cesta k čistějšímu vzduchu, vodě a půdě pro Evropu“ ([COM\(2022\) 674 final](#)).

<sup>22</sup> BE, CZ, DE, EL, ES, FR, HR, IT, CY, HU, PL, PT, RO, SI a SK.

<sup>23</sup> BE, CZ, HR, HU, RO, SI a SK.

<sup>24</sup> Rozsudek ze dne 13. ledna 2022, Evropská komise v. Slovenská republika, C-683/20, [EU:C:2022:22](#) a rozsudek ze dne 31. března 2022, Evropská komise v. Portugalská republika, C-687/20, [EU:C:2022:244](#).

se může stát škodlivým pro lidské zdraví. Dále rozhodl, že akční plány mají hluk řídit, nikoli pouze snižovat. Potvrdil tak cíl směrnice, jímž je ochrana zdraví, a vysvětlil, že vnitrostátní mezní hodnoty slouží pouze jako možná kritéria při určování priorit intervencí.

Směrnice nestanoví mezní hodnoty pro konkrétní zdroje hluku na úrovni EU, čímž ponechává státům možnost stanovit závazné vnitrostátní mezní hodnoty dle jejich uvážení. Tyto hodnoty byly stanoveny ve 21 členských státech a v dalších čtyřech členských státech byly stanoveny nezávazné cíle. Dosud však existují jen omezené důkazy o tom, že jsou účinně vymáhány, pravděpodobně proto, že dodržení těchto mezních hodnot může vyžadovat jednostranná opatření v koncových bodech na místní úrovni (např. protihlukové bariéry), která bývají nákladná a z hlediska nákladů neefektivní.<sup>15</sup>

Obtížnost prosazování vnitrostátních a místních mezních hodnot v rámci akčních plánů závisí také na tom, jak je směrnice prováděna v praxi. Jak bylo zjištěno při kontrolách souladu, příslušnými orgány odpovědnými za její provádění jsou obvykle v případě aglomerací obce, v případě železnic provozovatelé železniční infrastruktury a v případě letišť vnitrostátní orgány<sup>25</sup>. V případě silnic se příslušné orgány různí, od správců vnitrostátních sítí až po malé a velmi malé obce. Dvě nedávné Komisí provedené studie<sup>15, 25</sup> potvrdily, co již bylo konstatováno v poslední zprávě Komise z roku 2017, tedy že výběr opatření je omezený, protože ne vždy mohou příslušné orgány všechna možná opatření přijmout. Konkrétně v případě hlukového mapování jsou problémem například chybějící centralizované a jednotné vstupní údaje, nedostatečně účinná koordinace mezi různými příslušnými orgány a nedostatečná srovnatelnost výsledných hlukových map mezi různými jurisdikcemi. Celkově z podkladů vyplývá, že největší potíže se zajištěním včasného prosazování opatření k provádění směrnice mají členské státy s vysoce decentralizovaným přístupem k provádění.

Všech 27 členských států správně provedlo do svých vnitrostátních právních předpisů nedávné změny směrnicí stanovených metod hodnocení hluku a zdraví, buď přijetím nových prováděcích předpisů, nebo úpravou stávajících právních předpisů. Vedle ukazatelů EU ( $L_{den}$  a  $L_{night}$ ) se stále používají i ukazatele národní, ale harmonizace metod hodnocení v roce 2018<sup>26</sup> a harmonizace metod hodnocení zdraví v roce 2022<sup>27</sup> přinesly lepší sladění hodnocení napříč EU díky standardizaci přístupů.

Pro údaje od roku 2022 se budou používat harmonizované metody, a proto tyto údaje nebudou přímo srovnatelné s údaji za předchozí roky, kdy se používaly metody vnitrostátní. Trendy s využitím údajů za roky 2007, 2012 a 2017 lze nicméně po úpravě dle nové metody

---

<sup>25</sup> Evropská komise, Generální ředitelství pro životní prostředí, [Study on airport noise reduction](#) (Studie o snižování hluku z letišť), červen 2022, ISBN 978-92-76-55622-0.

<sup>26</sup> Směrnice Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1226 ze dne 21. prosince 2020, kterou se pro účely přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku mění příloha II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, pokud jde o společné metody hodnocení hluku ([Úř. věst. L 269, 28.7.2021, s. 65](#)). Směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ([Úř. věst. L 168, 1.7.2015, s. 1](#)).

<sup>27</sup> Směrnice Komise (EU) 2020/367 ze dne 4. března 2020, kterou se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, pokud jde o stanovení metod hodnocení škodlivých účinků hluku ve venkovním prostředí ([Úř. věst. L 67, 5.3.2020, s. 132](#)).



určit, což umožňuje analýzu uvedenou na dvou obrázcích výše. Takto upravené údaje budou použity rovněž k posouzení pokroku dosaženého při plnění cíle v oblasti hluku pro rok 2030, stanoveného v Akčním plánu pro nulové znečištění.

V poslední prováděcí zprávě Komise bylo naplánováno několik opatření ke zlepšení situace. V jejich rámci Komise například prosazovala plnění povinnosti členských států posuzovat hluk a přijímat akční plány prostřednictvím výše uvedených řízení o nesplnění povinnosti. V zájmu lepšího provádění přehodnotily některé členské státy Komisi navržené rozdělení odpovědností. Komise podpořila městskou politiku prostřednictvím pokynů pro plány udržitelné městské mobility. Usnadnila také zavádění řešení hluku na železnici prostřednictvím financování<sup>28</sup> a připravila půdu pro opatření na podporu vstupu tišších silničních a leteckých dopravních prostředků na trh svým návrhem taxonomických kritérií<sup>29</sup>.

Článek 1 směrnice vyžaduje kombinovaný přístup sestávající z místních opatření, jež jsou prováděna prostřednictvím akčních plánů, a právních předpisů EU týkajících se zdrojů emisí. Komise proto zkoumala, jaká opatření lze na úrovni EU a na místní úrovni nejlépe provést, aby se hluk snížil nákladově efektivním způsobem, a na jaké úrovni by měly být přijaty právní předpisy.

Tři z opatření uvedených v předchozích dvou zprávách dosud nebyla přijata: změna oblasti působnosti směrnice, přizpůsobení zdrojových právních předpisů a propojení intervencí s cíli v oblasti zdraví. Díky lepším znalostem účinků na zdraví a nákladů na opatření je nyní možné k těmto opatřením přistoupit.

Směrnice také požaduje, aby příslušné orgány chránily před hlukem tiché oblasti v městském a venkovském prostředí. K vymezení a ochraně tichých oblastí zatím dochází převážně ve městech a je třeba více pokročit ve vymezení a ochraně tichých oblastí ve venkovských oblastech. Důvodem může být skutečnost, že směrnice nestanoví jednotnou definici těchto tichých oblastí.

Směrnice je nejasná i v obecnější rovině s ohledem na nedostatečnou soudržnost mezi širokou oblastí působnosti podle článku 2<sup>30</sup>, jež zjevně zahrnuje veškerý hluk v životním prostředí, jemuž jsou lidé vystaveni, a skutečností, že občané si v peticích stěžují na nepříznivé účinky na zdraví nejen u hluku z dopravy, ale také u hluku způsobovaného větrnými turbínami a komerčními činnostmi. Tyto dva zdroje nejsou v definici hluku ve

---

<sup>28</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 ([Úř. věst. L 249, 14.7.2021, s. 38](#)).

<sup>29</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 ([Úř. věst. L 198, 22.6.2020, s. 13](#)).

<sup>30</sup> „1. Tato směrnice se vztahuje na hluk ve venkovním prostředí, kterému jsou vystaveni lidé zejména v zastavěných oblastech, ve veřejných parcích nebo v tichých oblastech aglomerací, v tichých oblastech ve volné krajině, v blízkosti škol, nemocnic a jiných citlivých budov nebo oblastí.“ „2. Tato směrnice se nevztahuje na hluk, který působí samotná osoba, která je mu vystavená, hluk v domácnostech, sousedský hluk, hluk na pracovištích nebo hluk uvnitř dopravních prostředků nebo hluk způsobený vojenskou činností ve vojenských oblastech.“

venkovním prostředí v čl. 3 písm. a)<sup>31</sup> výslovně zmíněny, a směrnice se na ně proto nevztahuje. Ohledně článku 4 (příslušné orgány) nevyvstávají žádné zvláštní problémy, protože orgány byly členskými státy jasně určeny. Ukazatele definované v článku 5, zejména  $L_{den}$  a  $L_{night}$ , jsou používány důsledně. Metody hodnocení byly v roce 2021 aktualizovány a všechny členské státy je provedly do svých vnitrostátních právních předpisů. Některé specifické problémy přetrvávají v souvislosti s mapami podle článku 7 a akčními plány podle článku 8. Zejména na přibližně 2 % obyvatel EU by se měly vztahovat mapy a plány, ty ale stále ještě nejsou vypracovány. U všech přijatých akčních plánů proběhla veřejná konzultace, požadovaná podle článku 9. Obvykle měla podobu zveřejnění na internetových stránkách příslušného orgánu. V neposlední řadě pak značné zpoždění ve vykazování map a akčních plánů podle článku 10 vedlo v konečném důsledku k tomu, že řada map a plánů byla vykázána až v roce 2021.

#### 4. Dosavadní výsledky dosažené směrnicí

Pro zhodnocení dosavadních výsledků dosažených směrnicí při omezování zdravotních problémů je třeba nejprve posoudit, nakolik je technicky proveditelné snížení expozice hluku prostřednictvím řešení, která jsou v současnosti k dispozici, aniž by byla výrazně omezena doprava. Výše zmíněná Komisí zadaná studie z roku 2021<sup>15</sup> analyzovala údaje získané od členských států, další související dokumenty EU a členských států a nejnovější vědeckou literaturu. V jejím rámci proběhly také rozsáhlé konzultace s příslušnými orgány a zúčastněnými stranami ze všech členských států prostřednictvím podrobných rozhovorů, dvou pracovních setkání a internetové veřejné konzultace. Studie celkově potvrdila většinu zjištění hodnotící studie z roku 2016, zejména skutečnost, že směrnice je v souladu s ostatními právními předpisy a pro problém hluku je stále relevantní a že provádění opatření prostřednictvím akčních plánů je nákladově efektivní.

Studie z roku 2021<sup>15</sup> také zjistila, že maximální technicky proveditelné snížení hluku mezi rokem 2017 (datum poslední analýzy) a poměrně blízkým rokem 2030 je zhruba 45 %. K tomuto potenciálnímu snížení směrnice významně přispívá, protože funguje jako rámcový právní předpis, který propojuje právní předpisy EU a vnitrostátní právní předpisy a je schopen koordinovat provádění opatření, čímž zlepšuje jejich výsledky a v konečném důsledku činí investice do těchto opatření efektivními. Směrnice nepředepisuje, která prioritní opatření je třeba zvážit, a provedená opatření tak mohou v některých případech zůstat neúčinná (například hladká kola nových nákladních vozů na nehladkých silnicích nesnižují hluk v takové míře, jak by ho dokázala snížit na dobře udržovaných silnicích). Přímé administrativní náklady spojené s prováděním směrnice jsou velmi nízké (0,04 EUR na dotčeného obyvatele a rok). Směrnice zůstává hlavním nástrojem digitalizovaného hodnocení zdravotních dopadů hluku, založeného na znalostech, na základě jehož výstupů lze účinně přijímat rozhodnutí na místní, regionální, vnitrostátní a unijní úrovni.

---

<sup>31</sup> „,hlukem ve venkovním prostředí‘ (se) rozumí nechtěný nebo škodlivý zvuk ve venkovním prostředí vytvořený lidskou činností, včetně hluku vyzařovaného dopravními prostředky, silniční dopravou, železniční dopravou, leteckou dopravou, a zvuk pocházející z průmyslových činností, jako jsou činnosti definované v příloze I směrnice Rady 96/61/ES ze dne 24. září 1996 o integrované prevenci a omezování znečištění.“

Směrnice neuvádí, jaká opatření by se měla použít, a její přímé účinky se proto omezují na harmonizaci přístupu k posuzování účinků. Nestanoví konkrétní cíl ani priority opatření, jež mají být přijata na místní, vnitrostátní nebo přeshraniční úrovni. Místní akční plány mají sice pro snižování hluku stěžejní význam, ale je na nich, aby určily, jak vysoký bude místní cíl a jaká opatření mají být přijata, na základě vyhodnocení potenciálních zdravotních přínosů těchto opatření a po jejich případné úpravě na základě zpětné vazby od široké veřejnosti.

Studie z roku 2021<sup>15</sup> zjistila, že příslušné orgány mají nyní mnohem lepší povědomí o rozsahu problému hluku a o řešeních, která mají k dispozici, ale že široká veřejnost si situaci v oblasti hluku a rozsah jejího dopadu na zdraví ne vždy uvědomuje.

Hodnocení provedené v roce 2016<sup>3</sup> shledalo, že směrnice je relevantní (protože hluk je pro člověka stále významným problémem) a je v souladu s ostatními právními předpisy EU, přestože není účinně využívána k řízení dalšího legislativního vývoje a k provádění místních opatření. Směrnice naplňuje svůj cíl, jímž je harmonizace procesu řízení hluku, nákladově efektivním způsobem. Provádění protihlukových opatření, jež byla navržena v některých místních a národních akčních plánech, se zdá být vysoce nákladově efektivní; studie z roku 2021<sup>15</sup> tuto skutečnost potvrdila, když uvedla, že každé euro vynaložené na konkrétní opatření se vrací v podobě společenského přínosu v hodnotě 10 EUR. To znamená, že přijetí konkrétních protihlukových opatření orgány členských států nejenže pomáhá řešit zdravotní problém, ale je také dlouhodobě přínosné pro společnost. Dosavadní přidaná hodnota EU zahrnuje lepší harmonizaci a digitalizaci procesů řízení hluku v rámci celé EU, třebaže tyto procesy dosud nevedly ke zdravotním přínosům, jež klade za cíl čl. 1 písm. c) směrnice. Studie z roku 2021 zdůrazňuje, že k podstatnému snížení negativních účinků na zdraví v souladu s článkem 1 by bývalo došlo, pokud by byla provedena stávající technická opatření (např. přizpůsobením stávajících výrobků nebo jiným způsobem provozování příslušných dopravních prostředků), a to za cenu pouhých několika desítek eur na občana EU ročně<sup>32</sup>.

Studie z roku 2021<sup>15</sup> ověřovala nákladově nejefektivnější opatření ve vztahu k základnímu scénáři, aby kvantifikovala zdravotní přínosy. Pokud jde o silnice, vzhledem k tomu, že elektromobily nejsou při rychlostech nad 30 km/h tišší než vozidla se spalovacím motorem, nejlepším řešením je použití lepších pneumatik a zlepšení povrchu silnic na konkrétních místech; v případě železnic je to zlepšení kolejí a využívání vozidel s nízkou hlučností a v případě letišť přijetí opatření pro provozování letadel co nejméně hlučným způsobem, obnovu letového parku a omezení provozu v noci. Pokud jde o hluk z průmyslové činnosti, cílem nedávného návrhu Komise<sup>33</sup> na revizi směrnice 2010/75/EU o průmyslových emisích<sup>34</sup>

---

<sup>32</sup> Například celkové náklady na první rok provádění všech opatření týkajících se silnic, železnic a letišť uvažovaných ve studii z roku 2021 činily na úrovni EU přibližně 13 miliard EUR. K tomu lze připočítat náklady na protihlukové bariéry ve výši 20 miliard EUR. S hlukem z letadel nejsou spojeny žádné náklady, s výjimkou zákazu nočních letů.

<sup>33</sup> Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ze dne 24. listopadu 2010 o průmyslových emisích (integrování prevence a omezování znečištění) a směrnice Rady 1999/31/ES ze dne 26. dubna 1999 o skládkách odpadů ([COM\(2022\) 156 final](#)).

<sup>34</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ze dne 24. listopadu 2010 o průmyslových emisích (integrování prevence a omezování znečištění) ([Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 17](#)).

je dále chránit lidské zdraví a životní prostředí před nepříznivými účinky znečištění pocházejícího z velkých zemědělsko-průmyslových zařízení. Očekává se, že to bude spojeno s pozitivními vedlejšími přínosy v podobě dalšího snížení hluku.

## 5. Dosavadní výsledky dosažené dalšími právními předpisy EU upravujícími zdroje hluku

EU má tyto příslušné předpisy týkající se hluku ze silnic, železnic, letadel, venkovních zařízení a průmyslových zdrojů.

Příslušnými nástroji pro **hluk ze silniční dopravy** jsou: nařízení (EU) č. 540/2014 pro osobní a nákladní automobily, dodávky a autobusy<sup>35</sup>, nařízení (EU) č. 168/2013 pro mopedy a motocykly<sup>36</sup>, nařízení (EU) 2019/2144 o schvalování typu silničních vozidel, včetně požadavků na pneumatiky<sup>37</sup>, a nařízení (EU) 2020/740 o označování pneumatik<sup>38</sup>. Dvě nedávné studie<sup>39</sup>, které přezkoumávaly potenciál prvních dvou z uvedených nařízení, dospěly k závěru, že jejich přínos nebyl plně využit, a zejména prokázaly, že nákladově nejefektivnějším opatřením by bylo vyžadovat používání pneumatik s nízkou hlučností. Nařízení (EU) č. 540/2014 a nařízení (EU) 2020/740 mohla obě potenciálně vést k používání pneumatik s nízkou hlučností u nově vyráběných vozidel. Zejména nařízení (EU) 2020/740 mohlo být nepřímo nápomocno, pokud by účinněji přesvědčovalo spotřebitele, aby dávali přednost pneumatikám s nízkou hlučností<sup>40</sup>.

---

<sup>35</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ze dne 16. dubna 2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel a náhradních systémů tlumení hluku a o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnice 70/157/EHS ([Úř. věst. L 158, 27.5.2014, s. 131](#)).

<sup>36</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly ([Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52](#)).

<sup>37</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 ([Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1](#)).

<sup>38</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/740 ze dne 25. května 2020 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné parametry, o změně nařízení (EU) 2017/1369 a o zrušení nařízení (ES) č. 1222/2009 ([Úř. věst. L 177, 5.6.2020, s. 1](#)).

<sup>39</sup> Evropská komise, Generální ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky, [Study on sound level limits of M- and N-category vehicles: final report](#) (Studie o mezních hodnotách hladiny hluku vozidel kategorie M a N: závěrečná zpráva), Úřad pro publikace EU, 2022. Evropská komise, Generální ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky, [Technical support for the impact assessment on Euro 5 step of L-category sound emissions level limits: final report](#) (Technická podpora pro posouzení dopadu mezních hodnot emisí hluku kategorie L na úrovni Euro 5), Úřad pro publikace EU, 2022.

<sup>40</sup> Posouzení potřeby přezkumu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry ([COM\(2017\) 658 final](#)).

Hlavními nástroji pro **hluk ze železniční dopravy** jsou nařízení (EU) č. 1304/2014 o hluku z kolejových vozidel<sup>41</sup> a nařízení (EU) 2015/429 o způsobech uplatňování poplatků za náklady spojené s účinky hluku<sup>42</sup>. Nařízení (EU) č. 1304/2014 bylo nedávno revidováno a od prosince 2024 zavádí na nejméně využívaných trasách nákladní dopravy v EU „tišší tratě“, kam budou vpouštěna téměř výhradně nákladní vozidla s nízkou hlučností. To bude mít významné vedlejší dopady i na zbytek sítě. Hodnocení nařízení (EU) 2015/429 o zpoplatnění nákladů spojených s účinky hluku z roku 2021 naopak dospělo k závěru, že nařízení mělo na přechod na nízkohlučná nákladní vozidla pozitivní, ale poněkud omezený účinek<sup>43</sup>, a proto se ruší.

Příslušným nástrojem pro **hluk z letadel** je nařízení (EU) č. 598/2014 o pravidlech a postupech pro opatření související s hlukem na letištích<sup>44</sup>. Studie z roku 2022 o snižování hluku na letištích<sup>25</sup> zjistila řadu nedostatků souvisejících s jeho prováděním. Zdůraznila také, že koncepce cíle snižování hluku stanovená v nařízení (EU) č. 598/2014 není jasně promítnuta do směrnice o hluku ve venkovním prostředí. Zúčastněné strany často žádají o změnu v tomto smyslu, jakož i o změnu týkající se způsobu posuzování nákladové efektivity různých opatření.

Relevantní jsou také právní předpisy EU týkající se **hluku z venkovních zařízení**, který je řešen především směrnicí o hluku ve venkovním prostoru<sup>45</sup>. Hodnocení této směrnice v roce 2020<sup>46</sup> dospělo k závěru, že významně přispěla ke snížení emisí hluku z venkovních zařízení a k zajištění toho, že výrobci investují do výzkumu a vývoje příslušných konstrukcí, mechanismů a strategií a také že je stále hlavní hnací silou snižování hluku u tohoto typu zařízení. Určilo však také několik kritických bodů ke zlepšení, zejména nutnost přizpůsobit řadu bodů tak, aby odrážely technický pokrok (např. oblast působnosti, mezní hodnoty hluku, metody měření hluku, postupy posuzování shody, sběr údajů o hluku a sladění s „novým legislativním rámcem“<sup>47</sup>).

---

<sup>41</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“, kterým se mění rozhodnutí 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutí 2011/229/EU ([Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 421](#)).

<sup>42</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/429 ze dne 13. března 2015, kterým se stanoví pravidla zohledňování nákladů způsobených emisemi hluku ([Úř. věst. L 70, 14.3.2015, s. 36](#)).

<sup>43</sup> Pracovní dokument útvarů Komise – Executive summary of the evaluation of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/429 and the rules for noise differentiated track access charges (shrnutí hodnocení prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/429 a pravidel pro poplatky za přístup k dráze rozlišené podle hluku) ([SWD\(2021\) 72 final](#)).

<sup>44</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu ([Úř. věst. L 173, 12.6.2014, s. 65](#)).

<sup>45</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/14/ES ze dne 8. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se emisí hluku zařízení, která jsou určena k použití ve venkovním prostoru, do okolního prostředí ([Úř. věst. L 162, 3.7.2000, s. 1](#)).

<sup>46</sup> Pracovní dokument útvarů Komise – Evaluation of the Outdoor Noise Directive 2000/14/EC (Hodnocení směrnice 2000/14/ES o hluku ve venkovním prostoru) ([SWD\(2020\) 266 final](#)).

<sup>47</sup> Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ze dne 9. července 2008 o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS ([Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82](#)).

## 6. Doporučení a další postup

Údaje z hlukových map ukazují, že vysoký počet lidí, kteří trpí vážnými zdravotními následky hluku, zůstává v posledních patnácti letech poměrně stabilní.

V prosinci 2022 zveřejnila Evropská komise první integrovanou zprávu o monitorování a výhledu v oblasti nulového znečištění, jejíž součástí je i výhled v oblasti hluku<sup>48</sup>. Zpráva upozorňuje, že cíle stanoveného v Akčním plánu pro nulové znečištění, tedy snížit do roku 2030 počet lidí chronicky rušených dopravním hlukem o 30 % ve srovnání s rokem 2017, nebude dosaženo, pokud nebudou přijata další opatření. Zpráva dále předpokládá, že i při zavedení plánovaných opatření se celkový počet osob chronicky rušených dopravním hlukem zvýší do roku 2030 o 3 %, ale zároveň vysvětluje, že rozsáhlý soubor dalších opatření přijatých na místní úrovni by mohl počet osob chronicky rušených dopravním hlukem do roku 2030 snížit o 19 %. Zpráva dochází k závěru, že na řešení hluku ze silniční dopravy, který je stále nejvýznamnější hlukovou zátěží, je třeba vynaložit mnohem větší úsilí. K dosažení cíle Akčního plánu pro nulové znečištění budou zapotřebí opatření zaměřená nejen na oblasti s akutními problémy v oblasti hluku, ale také na oblasti se středně vysokou hladinou hluku. To bude vyžadovat kombinaci opatření zahrnující přísnější právní předpisy týkající se hluku pro silniční dopravu, lepší městské a dopravní plánování a výrazné omezení silniční dopravy a rychlosti silničního provozu ve městech.

Snížení počtu osob, které jsou v EU chronicky rušeny dopravním hlukem, vyžaduje opatření na všech úrovních (EU, vnitrostátní, regionální a místní).

Nákladově efektivní řešení jsou již k dispozici, a měla by proto být uplatňována rychleji. Studie o směrnici o hluku ve venkovním prostředí z roku 2021<sup>15</sup> se snažila zlepšit provádění nákladově nejefektivnějších opatření tím, že určila soubor místních, vnitrostátních, unijních a mezinárodních právních předpisů, jimiž se činnost v této oblasti řídí. Další studie, které byly provedeny v letech 2021<sup>39</sup> a 2022<sup>25</sup> a zaměřovaly se na právní předpisy týkající se silničních vozidel a řízení hluku z letišť, potvrdily, že opatření v této oblasti jsou prioritní.

Zmíněné studie také ukázaly, že neexistuje žádný jednotlivý právní předpis či opatření, které by samy o sobě provádění správných opatření k dosažení výrazného snížení zefektivnily. Snížení expozice hluku by umožnil spíše omezený soubor harmonizovaných zlepšení velmi malého počtu nástrojů. Bylo zjištěno, že stávající právní předpisy jsou soudržné (v tom smyslu, že se nepřekrývají ani si navzájem neodporují), ale že dosažení pokroku brání chybějící společný cíl politiky v oblasti hluku. Cíl a závazky týkající se hluku stanovené v Akčním plánu pro nulové znečištění však politický impuls k urychlení a zintenzivnění politik a legislativních opatření zaměřených na snížení hlukového znečištění posílily.

---

<sup>48</sup> Zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: První zpráva o monitorování a výhledu v oblasti nulového znečištění „Cesta k čistějšímu vzduchu, vodě a půdě pro Evropu“ ([COM\(2022\) 674 final](#)).

Tato zpráva vychází ze zprávy Evropské agentury pro životní prostředí ze září 2022 „[Outlook to 2030 – can the number of people affected by transport noise be cut by 30%?](#)“ (Výhled do roku 2030 – lze množství lidí zasazených hlukem z dopravy snížit o 30 %?).

Nejpotřebnější je řešit pomocí dalších opatření a praktických zásahů hluk ze silniční dopravy. V případě silnic je třeba zvážit použití tichých pneumatik, nízkohlučných povrchů silnic a snížení povolené rychlosti, protože elektrifikace vozidel v tomto směru žádné přínosy nepřinese. V zájmu dosažení maximálního přínosu je potřeba zejména zpřísnit právní předpisy týkající se pneumatik, protože jde o nákladově nejefektivnější opatření ke snížení hluku<sup>15, 39</sup>. Pokud jde o ostatní druhy dopravy, v případě železnic by opatření měla zahrnovat tiché a hladké koleje spolu s tichými vagóny a v případě provozovatelů letadel vylepšené letové postupy spolu s opatřeními upravujícími provoz letadel v nočních hodinách. Provozovatelé inovativních způsobů dopravy a dopravní infrastruktury by také měli být pobídkami podporováni v dalším využívání konstrukčně bezhlučných technologií a výrobků.

Mají-li být opatření účinná, je nezbytný komplexní přístup napříč všemi souvisejícími odvětvími, který propojí všechny příslušné aktéry.

Na úrovni EU bude Komise v příslušných případech upřednostňovat tato opatření:

- revizi mezních hodnot pro pneumatiky na základě předpisu EHK OSN č. 117<sup>49</sup>,
- rychlejší zavedení výhradně tichých nákladních vagónů prostřednictvím lepšího zavádění „tišších tratí“ v souladu s nařízením (EU) č. 1304/2014<sup>41</sup>,
- podporu zdokonalených postupů pro snížení hluku při přistávání a vzletu letadel,
- zavedení ekologických poplatků s cílem zvýšit využívání tichých letadel při revizi směrnice o letištních poplatcích<sup>50</sup>.

Komise také podpoří členské státy příslušnými nástroji a opatřeními v rámci Akčního plánu pro nulové znečištění.

Na vnitrostátní úrovni je i nadále prvořadé provádění směrnice o hluku ve venkovním prostředí a příslušných právních předpisů o zdrojích hluku. Členské státy musí zvýšit své úsilí v oblasti dodržování předpisů a musí zajistit, aby jejich akční plány pro oblast hluku systematicky zahrnovaly:

- zavedení tichých povrchů, kdykoli se opravuje frekventovaná silnice, s využitím pokynů pro zelené veřejné zakázky<sup>51</sup>,
- snížení povolené rychlosti na silnicích, kde jsou přítomny další vedlejší přínosy, například bezpečnost,
- údržbu železničních tratí, aby koleje byly stále hladké, a instalaci nízkoemisních kolejí v blízkosti domácností,

---

<sup>49</sup> Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 117 – Jednotná ustanovení pro schvalování pneumatik z hlediska akustického tlaku odvalování a/nebo přilnavosti na mokřích površích a/nebo valivého odporu [2016/1350] ([Úř. věst. L 218, 12.8.2016, s. 1](#)).

<sup>50</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích ([Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11](#)).

<sup>51</sup> Pracovní dokument útvarů Komise: EU Green Public Procurement Criteria for Road Design, Construction and Maintenance (Kritéria EU pro zadávání zelených veřejných zakázek v oblasti projektování, výstavby a údržby silnic) ([SWD\(2016\) 203 final](#)).

- stanovení vhodných cílů v oblasti snižování hluku v souladu s nařízením (EU) č. 598/2014 o hluku z letišť, spolu s účinnými opatřeními k jejich dosažení.

Je zapotřebí optimální spolupráce mezi vnitrostátními, regionálními a místními orgány. Zároveň je nutné posilovat postavení místních aktérů a podporovat je v reprodukování nejvýznamnějších iniciativ vytvořených městy napříč EU, jež se zabývají expozicí hlukovému znečištění životního prostředí v městských oblastech a podporují dobré zdraví a kvalitu života. Zástupci občanské společnosti by také měli být dále podporováni v zajišťování řádného provádění akčních plánů pro řízení hluku a dosahování zlepšení v oblasti snižování hluku na místní úrovni.

Komise proto plně využije potenciál Dohody pro zelená města, aby urychlila snižování hlukového znečištění na úrovni měst. Průkopnické úsilí 100 měst, která již Dohodu pro zelená města<sup>52</sup> podepsala, by mělo být inspirací pro další města v EU. Závazek signatářů Dohody pro zelená města dosáhnout do roku 2030 výrazného snížení hlukového znečištění a přiblížit se hladinám doporučeným Světovou zdravotnickou organizací, jehož součástí je provádění směrnicí stanovených akčních plánů, je příkladný. Tato města nejenže vypracují ambiciózní plány, ale také se zavazují zajistit jejich realizaci. Správné vypracování nákladově efektivních a hospodárných akčních plánů v oblasti hluku vyžaduje kvalifikované odborné znalosti a všechny orgány místní úrovně by tuto síť měst mohly využít jako významný zdroj znalostí.

Komise naváže na závazky signatářů Dohody pro zelená města tím, že podpoří výměnu pokynů k vypracování akčních plánů pro oblast hluku. Podpoří také cílené využívání podpůrných programů, jako je nástroj TAIEX-EIR PEER 2 PEER pro signatáře Dohody pro zelená města a příslušné orgány, především za účelem šíření osvědčených postupů v oblasti řízení hluku ve městech napříč EU. Kromě toho bude jako možný způsob posílení opatření na úrovni měst zváženo využití Nástroje pro technickou podporu<sup>53</sup>, který členským státům (na jejich žádost) poskytuje cílené technické odborné znalosti pro navrhování a provádění reforem v široké škále oblastí politiky (včetně provádění environmentálních požadavků vyplývajících z právních předpisů EU v oblasti životního prostředí, jako je směrnice o hluku ve venkovním prostředí).

Komise nejenže posílí již prováděná krátkodobá opatření týkající se právních předpisů o zdrojích znečištění, ale bude usilovat také o lepší provádění směrnice o hluku ve venkovním prostředí. Posoudí rovněž možná zlepšení směrnice, včetně cílů v oblasti snížení hluku na úrovni EU (jak je zdůrazněno v Akčním plánu pro nulové znečištění).

---

<sup>52</sup> [Dohoda pro zelená města](#) je hnutí starostů EU, kteří se zavázali učinit města čistšími a zdravějšími. Jeho cílem je zlepšit kvalitu života všech občanů EU a urychlit provádění příslušných právních předpisů EU v oblasti životního prostředí. Podpisem této dohody se města zavazují k řešení pěti oblastí environmentálního řízení: ovzduší, vody, přírody a biologické rozmanitosti, oběhového hospodářství a odpadů a hluku.

<sup>53</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/240 ze dne 10. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro technickou podporu ([Úř. věst. L 57, 18.2.2021, s. 1](#)).



V neposlední řadě Komise v souladu s holistickým přístupem Zelené dohody pro Evropu zváží možné synergie v boji proti hlukovému znečištění mimo oblast působnosti směrnice o hluku ve venkovním prostředí, která se zabývá především účinky na lidské zdraví. Nadcházející výzkum<sup>54</sup> a zlepšující se přístup k údajům, mimo jiné prostřednictvím Evropské námořní sítě pro pozorování a sběr dat (EMODnet)<sup>55</sup>, poskytne lepší poznatky o ucelenější perspektivě, jež by zahrnovala dopady hluku na životní prostředí a biologickou rozmanitost (např. ty, které se řeší v souvislosti s podmořským hlukem v kontextu rámcové směrnice o strategii pro mořské prostředí).

---

<sup>54</sup> Prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 6. prosince 2022 o přijetí pracovního programu na období 2023–2024 v rámci zvláštního programu, kterým se provádí rámcový program pro výzkum a inovace Horizont Evropa, a o jeho financování, [C\(2022\) 7550 final](#).

<sup>55</sup> <https://emodnet.ec.europa.eu/en/map-week-%E2%80%93-underwater-noise-indicator>