



V Bruselu dne 30.3.2017
COM(2017) 151 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

Článek 11 směrnice o hluku ve venkovním prostředí (dále jen „směrnice“)¹ ukládá Evropské komisi, aby každých pět let vypracovala zprávu o provádění. Směrnice požaduje, aby tato zpráva vedle informací o provádění zahrnovala přezkoumání akustických kvalit životního prostředí, cílů a opatření ke snížení hluku ve venkovním prostředí (právních předpisů pro snižování hluku u zdroje) a posoudila potřebu dalších opatření Společenství. Tato druhá zpráva o provádění hodnotí situaci v období od zveřejnění první zprávy² a současně představuje akční plán vycházející z hodnocení směrnice, které bylo provedeno v roce 2016 v rámci programu Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT). Proto je třeba ji číst ve spojení s příslušnou podpůrnou studií a příslušným pracovním dokumentem útvarů³.

Hlukové znečištění v Evropě i nadále představuje jednu z nejzávažnějších příčin zdravotních problémů souvisejících se životním prostředím. Vědecké důkazy ukazují, že delší expozice vysokým úrovním hlukového znečištění může u lidí vést k závažným zdravotním potížím v oblastech řízených endokrinním systémem a mozkiem, například ke kardiovaskulárním onemocněním, k poruchám spánku a k obtěžování hlukem (pocitu neklidu narušujícímu celkovou pohodu). Podle Světové zdravotnické organizace (WHO) je v Evropě hlukové znečištění po znečištění ovzduší druhou nejčastější příčinou onemocnění souvisejících se životním prostředím.

Zátěž, zdravotní rizika a riziko narušení celkové pohody, které souvisejí se životním prostředím, jsou také předmětem zájmu občanů⁴ a Unie se musí zasadit o to, aby před nimi své občany ochránila, mimo jiné zajištěním lepší udržitelnosti svých měst. V 7. akčním programu pro životní prostředí⁵ byl stanoven cíl snížit počet lidí nepříznivě ovlivněných hlukem ve venkovním prostředí, který je zahrnut do zprávy podle čl. 11 odst. 2. Splnění tohoto cíle vyžaduje inovativní řešení, jež přispějí k dosažení hlavní obecné priority Komise – nového impulsu pro zaměstnanost, růst a investice.

Směrnice 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí 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 dvojitý účel: 1) definovat společný přístup k vyvarování se, prevenci nebo omezení škodlivých

¹ Úř. věst. L 189, 18.7.2002.

² KOM(2011) 321 v konečném znění.

³ Všechny zprávy jsou dostupné na adrese http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm.

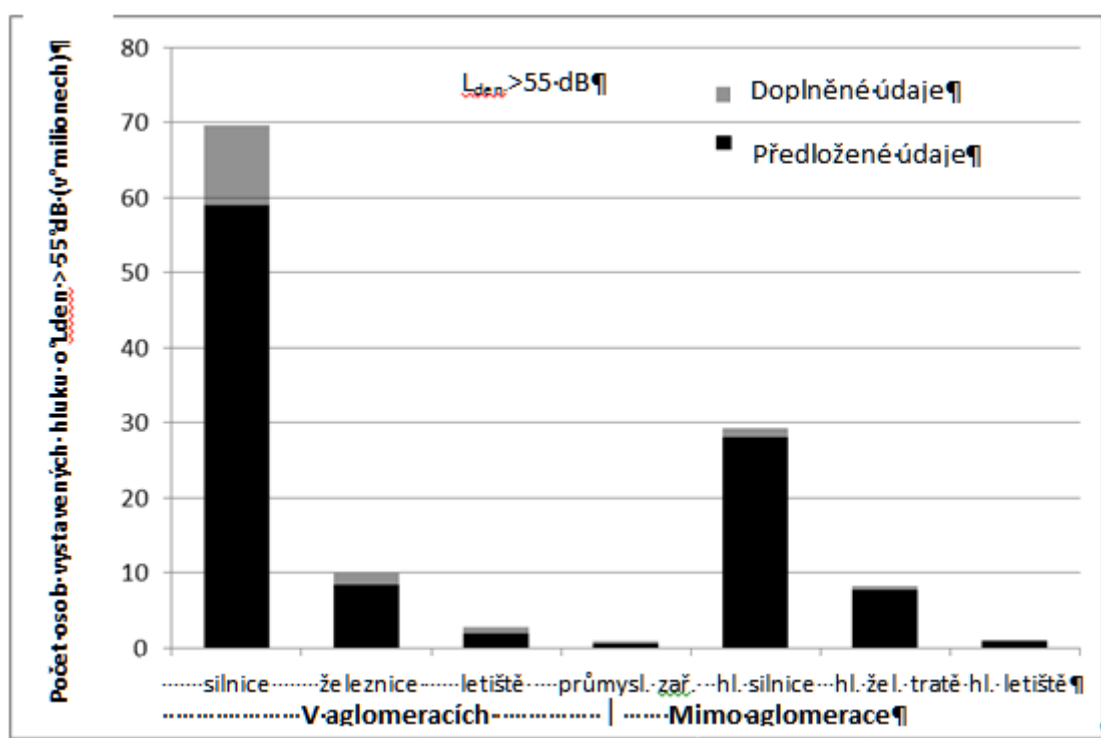
⁴ Eurostat: „Urbánní Evropa: Statistika měst a předměstí“ (Urban Europe: Statistics on Cities, Towns and Suburbs), 2016, s. 135, k dispozici na adrese: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city,_2015_\(%C2%B9\)_\(%25\)_Cities16.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city,_2015_(%C2%B9)_(%25)_Cities16.png)

⁵ Program vyzývá k podstatnému snížení hlukového znečištění a k zajištění tohoto snížení v EU do roku 2020, a to na úrovni, které se budou blížit úrovním doporučeným Světovou zdravotnickou organizací.

účinků hluku ve venkovním prostředí a 2) poskytnout základ pro vývoj opatření ke snížení hluku z velkých zdrojů.

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

Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) provedla hodnocení expozice evropských občanů hluku v členských státech Evropské unie, do něž zahrnula 467 aglomerací (se zaměřením na silnice, železniční tratě, letiště a průmyslová zařízení) a 86 hlavních letišť, hlavní silnice o celkové délce 186 600 km a hlavní železniční tratě o celkové délce 44 320 km mimo aglomerace. Jelikož členské státy stále nepředkládají údaje v plném rozsahu, byly chybějící údaje doplněny za pomoci zvláštní metodiky⁶. Na obrázku 1 jsou znázorněny výsledky zvláště pro území aglomerací a území mimo ně⁷.



Obrázek 1: Počet osob v 28 členských státech EU vystavených v roce 2012 hluku ve venkovním prostředí, který přesahoval úroveň L_{den} 55 dB, v aglomeracích a mimo ně.

Hlavním zdrojem hluku, jenž má za následek expozici lidí vyšším úrovním hluku, než jsou směrnici určené vykazované úrovně, zůstává v aglomeracích i mimo ně silniční doprava – podle odhadů je hluku ze silniční dopravy o L_{den} vyšším než 55 dB vystaveno celkem (tedy v aglomeracích i mimo ně) přibližně 100 milionů lidí (téměř 70 milionů v aglomeracích a 30 milionů mimo aglomerace). Druhým nejvýznamnějším zdrojem hluku jsou železniční tratě, u nichž celkový počet lidí, kteří jsou vystaveni hluku o L_{den} vyšším než 55 dB, činí 18 milionů (zhruba 10 milionů v aglomeracích a 8 milionů mimo ně), za nimiž s celkem téměř

⁶ Doplnění chybějících údajů bylo provedeno na základě metodiky uvedené v publikaci „Hluk v Evropě z roku 2014“ (Noise in Europe 2014), která je dostupná na adrese <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>.

⁷ Směrnice vyžaduje oddělené hlukové mapování v aglomeracích a mimo ně.

4 miliony lidí vystavených hluku o L_{den} vyšším než 55 dB (téměř 3 miliony v aglomeracích a 1 milionem mimo ně) následují letadla. Následkem průmyslové činnosti je v městských oblastech úrovním hluku o L_{den} vyšším než 55 dB vystaven přibližně 1 milion lidí.

Z uvedených údajů o zatížení hlukem vyplývá⁸, že hluk ve venkovním prostředí vážně obtěžuje 14,1 milionu dospělých osob a dalších 5,9 milionu dospělých má v důsledku tohoto hluku ve značné míře narušený spánek a že každoročně je hospitalizováno 69 000 lidí a 15 900 lidí předčasně zemře.

Tyto údaje se omezují pouze na aglomerace, silnice, železnice a letiště, jež spadají do oblasti působnosti směrnice. Celkový počet lidí vystavených hluku a lidí trpících zdravotními následky je proto ještě vyšší.

3. Provádění směrnice

Provádění směrnice členskými státy postupuje, ale podstatně se liší v závislosti na tom, jakou si členské státy zvolily úroveň ambicí, jaké na provádění vyčlenily zdroje a zda byly prováděním pověřeny spíše centralizované, nebo spíše místní, decentralizované orgány. Zde je jeho shrnutí:

Provedení směrnice ve vnitrostátních právních předpisech proběhlo řádně ve všech 28 členských státech, ať už prostřednictvím přijetí nových prováděcích nařízení, nebo na základě úpravy stávajících právních předpisů.

Nebyly zjištěny žádné závažné obtíže při **určování hlavních silnic, hlavních železničních tratí, hlavních letišť a aglomerací** spadajících do oblasti působnosti směrnice. V některých členských státech však přetrvává nesoulad mezi orgány s celostátní působností a místními orgány v praktických otázkách tvorby hlukových map.

Směrnice nestanoví **mezní hodnoty** pro konkrétní zdroje hluku na úrovni EU, ale ponechává státům možnost stanovit vnitrostátní mezní hodnoty dle svého uvážení. Takové hodnoty byly určeny v 21 členských státech a další čtyři členské státy stanovily nezávazné cíle. Dosud však existují jen omezené důkazy o jejich účinném prosazování.

Členské státy při přípravě strategických hlukových map používají **indikátory** požadované směrnicí. Ve zvláštních případech však kromě nich v souladu s čl. 5 odst. 2 směrnice používají ještě doplňkové národní hlukové indikátory.

Údaje z jednotlivých kol podávání zpráv a z různých zemí však nejsou srovnatelné, protože členské státy stále mohou k hodnocení hluku používat přizpůsobené národní metody. Výrazné

⁸ Pro výpočet byla použita táž metodika, tj. vztahy mezi expozicí a reakcí, jako ve zprávě „Hluk v Evropě z roku 2014“ (Noise in Europe 2014), která je dostupná na adrese <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

zlepšení v tomto směru zajistí nově vytvořené **společné metody**⁹, které od roku 2018, kdy začne být jejich používání povinné, povedou k srovnatelným údajům.

V současném pětiletém cyklu podávání zpráv dosud nebylo předloženo přes 20 % požadovaných hlukových map a přibližně 50 % akčních plánů. Jelikož členské státy měly poskytnout hlukové mapy do roku 2012 a akční plány do roku 2013, došlo v provádění směrnice k podstatnému zpoždění. Přehled úplnosti údajů je uveden v tabulce 1.

Tabulka 1: Úplnost podávání zpráv v současném kole hlukového mapování a akčního plánování

Subjekt	V aglomeracích				Mimo aglomerace		
	Hluk ze silniční dopravy	Hluk z železniční dopravy	Hluk z letadel	Hluk z průmyslové činnosti	Hlavní silnice	Hlavní železniční tratě	Hlavní letiště
Vyhotovené hlukové mapy ¹⁰	78 %	75 %	52 %	69 %	79 % ¹¹	73 % ¹²	75 %
Vyhotovené akční plány ¹³	49 %				47 % (průměr)	41 % (průměr)	43 %

Zdroj: Zpráva o zakázce na služby dostupná na adrese http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

Díky tomu, že členské státy vypracovaly téměř 80 % požadovaných **hlukových map** a zpřístupnily je prostřednictvím různých internetových informačních portálů, zůstává i nadále přímým výstupem provádění směrnice mnohem jasnější přehled o rozsahu problému s hlukem v EU. Navzdory dostupnosti těchto informací občané ne vždy vědí o hlukové situaci a o tom, jaké má účinky na jejich zdraví.

Přístupy k akčnímu plánování v jednotlivých členských státech se rozcházejí. Tyto rozdíly lze pozorovat na druzích zjištěných opatření ke snížení hluku, poměru mezi výdajovými opatřeními a opatřeními v jiných oblastech a na tom, do jaké míry jsou plány pouze strategické a do jaké míry mají současně i operativní zaměření. Zpoždění v přípravě **akčních plánů** rovněž ukazuje, že mnoho členských států dosud nepodniklo kroky ke snížení hlukového znečištění. To může mít různé příčiny: například v aglomeracích mohou příslušným orgánům odpovědným za vypracovávání akčních plánů chybět rozhodovací pravomoci v otázkách strategií a rozpočtu, aby mohly určit, zda jsou opatření začleněná do akčního plánu realistická a proveditelná a zda je lze financovat.

Stejně tak se liší kvalita a množství **konzultací**, které členské státy uspořádaly ohledně návrhů akčních plánů. Nevládní organizace, které se konzultací účastnily, uvedly, že akční plány sice často obsahují shrnutí odpovědí na konzultace, avšak často je nejasné, jak byly tyto odpovědi v plánech zohledněny.

⁹ 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.

¹⁰ K červnu 2015.

¹¹ 22 z 28 zemí.

¹² 19 z 26 zemí – ve dvou zemích v roce 2010 nebyly žádné hlavní železniční tratě.

¹³ K listopadu 2015.

Mezi hlavní příčiny uvedeného podstatného **zpoždění v provádění** patří to, že tato otázka má na vnitrostátní či místní úrovni malou prioritu při přidělování omezených lidských a finančních zdrojů. Konkrétně v případě hlukového mapování potíže spočívají v nedostatku centralizovaných a jednotných vstupních údajů, chybějící účinné koordinaci mezi jednotlivými příslušnými orgány odpovědnými za provádění směrnice a nesrovnatelnosti výsledných hlukových map od různých orgánů. Zpoždění v akčním plánování bylo přímým důsledkem zpoždění v hlukovém mapování (hlukové mapy jsou nutným výchozím podkladem pro akční plány) a také důsledkem krátkého časového odstavu mezi termínem pro přípravu hlukových map a akčních plánů (12 měsíců). Celkově z podkladů vyplývá, že největší potíže s tím, aby na svých orgánech vymohly včasné provedení opatření stanovených směrnicí, mají členské státy s vysoce decentralizovaným přístupem k provádění.

Přestože mnoho členských států pokročilo ve vymezení definic **tichých oblastí** (v aglomeracích a ve volné krajině) a v definování kritérií výběru oblastí, které budou určeny jako tiché oblasti, dosud tiché oblasti určilo pouze 13 členských států. Důvodem může být vnímaná nejistota ohledně toho, zda bude tento proces v budoucnu vratný a také zda by určená tichá oblast mohla podléhat právním omezením. V členských státech, kde byly tiché oblasti již určeny, se však jejich počet mezi prvním a druhým kolem podávání zpráv, konkrétně v období 2007–2012, značně zvýšil. Členské státy za účelem usnadnění určování tichých oblastí požádaly Komisi, aby rozšířila praktické pokyny.

Významnou **výzvu při provádění** představovala rozšířená oblast působnosti směrnice (viz tabulka 2) a výrazně vyšší počet subjektů, pro něž musely být vytvořeny hlukové mapy a akční plány (například počet dotčených aglomerací vzrostl ze 176 na 467). Změna oblasti působnosti rovněž ztížila porovnání úplnosti údajů z jednotlivých kol.

Tabulka 2: Počet subjektů, na něž se vztahovala směrnice o hluku ve venkovním prostředí v prvním a druhém kole podávání zpráv

Druh subjektu	První kolo podávání zpráv (2005–2009)	Druhé kolo podávání zpráv (2010–2014) a následující kola
Aglomerace	176 (> 250 000 obyvatel)	467 (> 100 000 obyvatel)
Hlavní letiště	73 (> 50 000 vzletů nebo přistání ¹⁴ za rok)	92 (v důsledku zvýšeného objemu letecké dopravy) (> 50 000 vzletů nebo přistání za rok)
Hlavní silnice (km)	67 488 (silnice, po nichž projede více než 6 milionů vozidel za rok)	154 738 (silnice, po nichž projedou více než 3 miliony vozidel za rok)
Hlavní železniční tratě (km)	31 576 (železniční tratě, po nichž projede více než 60 000 vlaků za rok)	72 341 (železniční tratě, po nichž projede více než 30 000 vlaků za rok)

¹⁴ Vzlety a přistání jsou uvedeny v definici v článku 3 písm. p) směrnice.

4. Hodnocení směrnice

V roce 2013 Komise navrhla, aby bylo provedeno hodnocení směrnice¹⁵ v rámci programu Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT), který je součástí jejího programu zlepšování právní úpravy¹⁶. V rámci tohoto hodnocení se podle obecných pokynů ke zlepšování právní úpravy¹⁷ zjišťuje, zda směrnice byla a stále je relevantní pro řešení otázky, kterou se zabývá, a zda ve srovnání se situací, kdy by byla prováděna pouze opatření členských států, poskytuje na úrovni EU přidanou hodnotu. Hodnocením se rovněž posuzuje, zda směrnice toto splnila účelným a účinným způsobem a zda její ustanovení byla v souladu s ostatními právními předpisy EU. Při hodnocení se též zohledňuje dopad směrnice na malé a střední podniky, stejně jako možnosti zjednodušení a snížení administrativní zátěže.

Do hodnocení bylo zahrnuto období od přijetí směrnice o hluku ve venkovním prostředí v roce 2002 po současnost. Jeho předmětem byla pouze směrnice o hluku ve venkovním prostředí, avšak zohlednila se při něm i návaznost této směrnice na právní předpisy EU zaměřené na omezování emisí hluku u zdroje (například regulací emisí hluku způsobených motorovými vozidly), přičemž těmto právním předpisům nebyla věnována bližší pozornost.

Metodika hodnocení zahrnovala sekundární výzkum, který se zaměřoval na údaje předložené členskými státy a další relevantní dokumenty EU a členských států, a rešerši nejnovější vědecké literatury. Byly přezkoumány správní náklady na provádění směrnice a byla provedena analýza nákladů a přínosů. V rámci hodnocení také prostřednictvím průzkumu na internetu, podrobných rozhovorů, workshopu a veřejné konzultace na internetu proběhla rozsáhlá a obsažná konzultace s příslušnými orgány a se zúčastněnými stranami ze všech členských států.

Samotná směrnice a její dva cíle zůstávají ve vztahu k identifikovaným potřebám EU v oblasti tvorby politik vysoce relevantní¹⁸. Hlukové znečištění v Evropě i nadále představuje jednu z nejzávažnějších příčin zdravotních problémů souvisejících se životním prostředím. Ze zpětné vazby zúčastněných stran vyplývá, že k jeho řešení je stále potřeba společný přístup k řízení hluku. Kromě toho je důležitý sběr harmonizovaných údajů na úrovni EU, aby vznikl vysoce kvalitní soubor podkladů pro další vypracovávání unijních právních předpisů zaměřených na snižování hluku u zdroje, což je nezbytné, protože místní opatření k řízení hluku by bez doplňkové kontroly hluku z hlavních zdrojů mohla být neúčinná.

Co se týče soudržnosti, bylo zjištěno, že ustanovení směrnice jsou vnitřně do značné míry provázaná, ačkoli zúčastněné strany ohledně nich mají určité nejasnosti. Směrnice vykazuje mimo to i vnější soudržnost s ostatními relevantními právními předpisy EU (právními předpisy týkajícími se životního prostředí a snižování hluku u zdroje) a má se za to, že je doplňuje. Navzdory praktickým obtížím v počátečních fázích provádění směrnice do

¹⁵ COM(2013) 685 final.

¹⁶ http://ec.europa.eu/priorities/democratic-change/better-regulation_en

¹⁷ http://ec.europa.eu/info/strategy/better-regulation-why-and-how_en

¹⁸ Tyto potřeby jsou uvedeny v konsolidovaném znění Smlouvy o Evropské unii (Úř. věst. C 326, 26.10.2012), v zelené knize Evropské komise „Budoucí politika ochrany proti hluku“ (KOM(96) 540 v konečném znění) a ve všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2020 (Úř. věst. L 354, 28.12.2013).

vnitrostátních předpisů bylo zjištěno, že vnitrostátní právní předpisy týkající se řízení hluku jsou se směrnicí téměř bez výjimky v souladu.

Došlo k určitému pokroku v plnění prvního cíle směrnice, avšak jeho výsledky zatím nejsou hmatatelné kvůli velkému zdržení v přijímání společných metodik a velkému zpoždění při provádění v členských státech. Pokud jde o pokrok při plnění druhého cíle, směrnice na úrovni EU stále důrazněji upozorňuje na závažnost škodlivých účinků hluku na zdraví. Údaje o expozici obyvatelstva hluku získané v návaznosti na směrnici však EU dosud nepoužila k vypracování právních předpisů v oblasti kontroly hluku u zdroje. V souvislosti s celkovým dopadem směrnice na hlukové znečištění u zdroje je třeba uvést, že přínos většiny opatření zaměřených na řešení hluku je třeba hodnotit v dlouhodobém měřítku, jelikož provedení opatření ke snížení hluku vyžaduje dlouhou dobu (i déle než 20 let), a dopad směrnice na hlukové znečištění tudíž v tomto okamžiku nelze zcela zhodnotit.

Pětileté cykly pro hlukové mapování a akční plánování se jeví jako přiměřené, ale bylo zjištěno, že odstup jednoho roku mezi dokončením map a přijetím příslušných akčních plánů je příliš krátký. Mechanismus podávání zpráv účinně umožňuje včasné poskytování údajů členskými státy pro účely podávání zpráv, lze ho však ještě vylepšit.

V případech, kdy byly přijaty akční plány obsahující opatření k řízení hluku, byl pro směrnici při analýze nákladů a přínosů na základě nejpravděpodobnějšího scénáře vypočten příznivý poměr nákladů a přínosů 1:29. Správní náklady na provádění ve výši 0,15 EUR na jednoho obyvatele u hlukových map a 0,03 EUR na jednoho obyvatele u akčních plánů, uvažujeme-li celkový počet obyvatel (střední hodnoty) v jednom kole podávání zpráv, tj. každých pět let, jsou nízké. Při celkovém počtu obyvatel EU 508 milionů jsou správní náklady na plné provedení směrnice všemi členskými státy velmi nízké, konkrétně zhruba 91 milionů EUR každých pět let, což odpovídá přibližně 18 milionům EUR ročně. Pro další snižování správních nákladů na provádění směrnice zbývá jen málo prostoru. Směrnice nemá žádný dopad na malé a střední podniky.

Směrnice má potenciál vytvářet přidanou hodnotu na úrovni EU zajišťováním rovných podmínek pro hospodářskou soutěž provozovatelů dopravní infrastruktury napříč EU a přispíváním k lepší informovanosti o přítomnosti hlukového znečištění a k vytváření politik EU založenému na kvalitnějších informacích na základě poskytování srovnatelných údajů o expozici hluku na úrovni EU. Navzdory tak velkému potenciálu zatím směrnice v důsledku zpoždění v provádění nepřináší na úrovni EU přidanou hodnotu v celém možném rozsahu.

V otázce možností zjednodušení bylo při hodnocení zjištěno, že požadavky směrnice jsou poměrně jednoduché a že obtíže jsou většinou zapříčiněny způsobem, jakým členské státy provádějí směrnici v rámci subsidiarity (například složitým rozdělením pravomocí uvnitř členského státu v důsledku přenesení odpovědnosti za provádění na několik různých úrovní řízení). Možnosti zjednodušení proto existují spíše v rovině provádění členskými státy než v rovině právního znění směrnice. Revize vnitrostátních právních předpisů, ve kterých je směrnice provedena, jež v nedávné době proběhla v několika členských státech, ukazuje, že členské státy tento problém uznávají.

5. Právní předpisy upravující zdroje hluku

V době od vydání první zprávy o provádění v roce 2011¹⁹ EU přijala čtyři nařízení: nařízení (EU) č. 540/2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel²⁰, nařízení (EU) č. 168/2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly²¹, nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“²² a nařízení (EU) č. 598/2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu²³. V souvislosti s hlukem z železničních tratí Komise též vydala pracovní dokument útvarů týkající se snižování hluku z nákladní železniční dopravy²⁴, v němž členské státy vyzývá, aby v co možná největší míře využívaly dostupných nástrojů a finančních prostředků. Komise rovněž projednala argumenty týkající se sloučení směrnice 2000/14/ES o hluku ze zařízení, která jsou určena k použití ve venkovním prostoru²⁵, se směrnicí 2006/42/ES o strojních zařízeních²⁶, avšak dospěla k závěru, že tyto směrnice by měly zůstat samostatné.

6. Doporučení a další postup

Při hodnocení směrnice a jejího provádění bylo identifikováno několik oblastí, v nichž je zapotřebí přijmout opatření za účelem snížení hluku majícího dopad na zdraví občanů v Unii, lepšího plnění cílů směrnice a tím i přiblížení k hodnotám doporučeným Světovou zdravotnickou organizací.

1) Na zpoždění v provádění směrnice již bylo upozorněno při přezkumu provádění politiky EU v oblasti životního prostředí²⁷. Dále při něm bylo zdůrazněno, že za odstranění nedostatků v provádění jsou odpovědné členské státy. Aby je Komise v tomto úsilí podpořila, bude nejen nadále zlepšovat provádění pomocí zvláštních opatření za účelem prosazování, ale také členským státům poskytne vědecky podložené pokyny zejména k hodnocení škodlivých účinků za použití vztahů mezi dávkou a účinkem. Rovněž bude s členskými státy spolupracovat na vylepšení mechanismu podávání zpráv s ohledem na kontrolu účelnosti povinností týkajících se sledování a podávání zpráv pro účely politiky v oblasti životního prostředí.

2) Jelikož jsou obtíže při provádění směrnice většinou zapříčiněny způsobem, jakým členské státy provádějí směrnici v rámci subsidiarity, vyzývá Komise členské státy, aby znovu posoudily svá prováděcí opatření, včetně určování tichých oblastí.

¹⁹ KOM(2011) 321 v konečném znění.

²⁰ Úř. věst. L 158, 27.5.2014, s. 131.

²¹ Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52.

²² Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 421.

²³ Úř. věst. L 173, 12.6.2014, s. 65.

²⁴ Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2015) 300 final.

²⁵ Úř. věst. L 162, 3.7.2000, s. 1.

²⁶ Úř. věst. L 157, 9.6.2006, s. 24.

²⁷ COM(2017) 63 final.

3) Právní předpisy EU pro snižování hluku u zdroje jsou i nadále nákladově nejefektivnějším prostředkem řešení hluku²⁸. Díky lepšímu provádění směrnice, z něhož vzejde úplná databáze informací o zatížení hlukem v Unii, bude v oblasti dopravy možno lépe rozhodovat o možných postupech ohledně opatření ke snížení hluku. Komise této možnosti v budoucnu hodlá plně využít při rozhodování o revizi výše zmíněných právních nástrojů.

4) Při hodnocení bylo zjištěno jen několik problémů týkajících se samotné směrnice, jako je například omezené zaměření směrnice (společný přístup k vyvarování se, prevenci nebo omezení škodlivých účinků hluku by byl vhodnější než omezování škodlivých účinků hluku ve venkovním prostředí na zdraví) a některá nepřesná vysvětlení v několika definicích spolu s potřebou přizpůsobit směrnici nedávnému vývoji právní úpravy (např. Lisabonské smlouvě), ke kterému na úrovni EU došlo od přijetí směrnice. Kromě toho nové vědecké poznatky ukazují, že škodlivé účinky hluku na zdraví se mohou objevit i při nižších úrovních, než jaké jsou zatím ve směrnici zahrnuty, a Komise musí podle čl. 11 odst. 4 směrnice tuto věc posoudit. Zahájí proto dialog se zúčastněnými stranami za účelem zhodnocení toho, jak tyto otázky nejlépe řešit, aniž by se zbytečně omezila pružnost členských států při určování vlastní úrovně ambicí či volbě přístupu.

5) Expozici nadměrnému hluku lze řešit i pomocí politiky městského plánování podle návrhu uvedeného v 7. akčním programu pro životní prostředí. Zatímco pravomoci v této oblasti stále mají členské státy, Komise bude podněcovat a podporovat opatření ke snížení nadměrného hluku v městských oblastech, mimo jiné usnadněním výměny osvědčených postupů a podporou výzkumu a inovací v této oblasti.

6) Z hodnocení vyplývá, že s opatřeními, jejichž cílem je zamezit přímo vzniku hluku, se pojí vysoké počáteční náklady a tyto finanční investice se navrátí za dlouhou dobu. Ze srovnání nákladů na tato opatření a výsledného přínosu pro společnost však zmíněná opatření vycházejí jako vysoce účinná. Je proto vhodné, aby členské státy opatření ke zmírnění hluku prováděly v rámci svých akčních plánů na základě směrnice, pokud možno též s využitím soukromých investic.

7) Pokud jsou opatření ke zmírnění hluku součástí širšího úsilí o zlepšení městského prostředí nebo vytvoření a zlepšení dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí (včetně nízkohlučných systémů), mohly by členské státy v určitých případech na podporu jejich provádění využít cílené spolufinancování EU, například z Fondu soudržnosti a z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Podporu lze získat také z Nástroje pro propojení Evropy.

8) Dlouhodobé důsledky nadměrného hluku z dopravy pro lidské zdraví nejsou dostatečně chápány, což vede k tomu, že na opatření ke snížení hluku není kladen důraz a nejsou na ně přidělovány potřebné finanční prostředky. Členské státy by proto měly zvyšovat povědomí občanů i místních a regionálních tvůrců politik o těchto negativních dopadech.

²⁸ Zpráva „Snižování hluku z dopravy v Evropě“ (Traffic Noise Reduction in Europe), 2007, dostupná na adrese http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821