



V Bruseli 30. 3. 2017
COM(2017) 151 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**o vykonávaní smernice o environmentálnom hluku v súlade s článkom 11 smernice
2002/49/ES**

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní smernice o environmentálnom hluku v súlade s článkom 11 smernice 2002/49/ES

1. Úvod

V článku 11 smernice o environmentálnom hluku (ďalej len „smernica“)¹ sa stanovuje, že Európska komisia každých päť rokov pripraví správu o vykonávaní. V smernici sa vyžaduje, aby táto správa okrem riešenia otázky vykonávania zahŕňala aj prieskum akustického prostredia, ciele a opatrenia na znižovanie environmentálneho hluku (právne predpisy na regulovanie zdrojov hluku) a aby sa v nej posúdila potreba ďalších opatrení Spoločenstva. V tejto druhej správe o vykonávaní sa skúma situácia od uverejnenia prvej správy² a predstavuje sa aj akčný plán v nadväznosti na hodnotenie smernice, ktoré sa uskutočnilo v roku 2016 v rámci programu Komisie týkajúceho sa regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT). Preto by sa mala vykladať v spojení s príslušnou podpornou štúdiou a pracovným dokumentom útvarov Komisie³.

Hlukové znečistenie v Európe naďalej predstavuje významný environmentálny zdravotný problém. Z vedeckých dôkazov vyplýva, že dlhodobé vystavenie vysokým úrovňam hlukového znečistenia môže viesť k závažným účinkom na zdravie v oblastiach, ktoré riadi ľudský endokrinný systém a mozog, akými sú srdcovo-cievne ochorenia, poruchy spánku a podráždenosť (neprijemné pocity ovplyvňujúce celkovú pohodu). Podľa Svetovej zdravotníckej organizácie (WHO) je hlukové znečistenie druhou najčastejšou príčinou chorôb súvisiacich so životným prostredím, pričom na prvom mieste je znečistenie ovzdušia.

Tlak vyvíjaný na životné prostredie, zdravotné riziká a znižovanie kvality života sú tiež v centre záujmu občanov⁴. Únia má zohrávať úlohu pri ochrane svojich občanov pred takýmito tlakmi a rizikami, a to aj zabezpečením väčšej udržateľnosti európskych miest. Cieľ znížiť počet osôb postihnutých škodlivým environmentálnym hlukom, o ktorom sa majú podávať správy podľa článku 11 ods. 2 smernice, bol stanovený v 7. environmentálnom akčnom programe⁵. Na to sú potrebné inovačné riešenia, ktoré prispievajú k dosiahnutiu všeobecnej priority Komisie č. 1: ďalšiemu posilneniu zamestnanosti, rastu a investícií.

Na úrovni EÚ je kľúčovým legislatívnym nástrojom na ochranu občanov pred nadmerným hlukovým znečistením spôsobeným cestnou, železničnou a leteckou dopravou, ako aj veľkými priemyselnými zariadeniami smernica 2002/49/ES, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku. Smernica má dvojaký účel: 1) vymedziť spoločný

¹ Ú. v. ES L 189, 18.7.2002.

² KOM(2011) 321 v konečnom znení.

³ Všetky správy sú k dispozícii na adrese http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm.

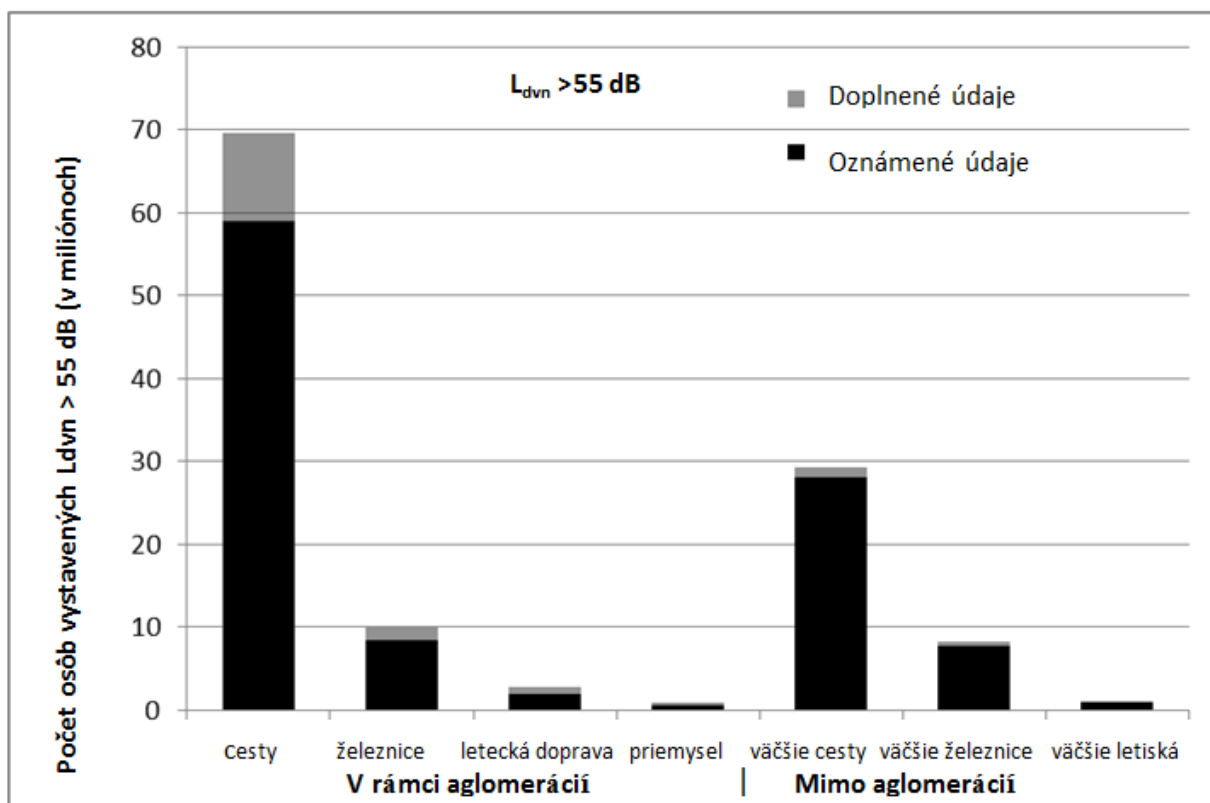
⁴ Eurostat *Urban Europe: Statistics on Cities, Towns and Suburbs* (Mestská Európa: štatistika týkajúca sa veľkomiest, miest a predmestí), 2016, s. 135; k dispozícii na adrese: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city_2015_\(%C2%B9\)_\(%25\)_Cities16.png](http://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 obsahuje výzvu na výrazné zníženie hlukového znečistenia a na zabezpečenie výrazného zníženia hlukového znečistenia v EÚ do roku 2020 s cieľom priblížiť sa úrovňam, ktoré odporúča WHO.

prístup so zámerom zabrániť a predchádzať škodlivým účinkom environmentálneho hluku a znižovať ich a 2) poskytnúť základ na rozvoj opatrení na znižovanie hluku pochádzajúceho z hlavných zdrojov.

2. Kvalita akustického prostredia v EÚ a vplyv na verejné zdravie

Posúdenie vystavenia európskych občanov hluku v členských štátoch Európskej únie uskutočnila Európska environmentálna agentúra (EEA) a zahŕňalo 467 aglomerácií (kde sa prihliada na cesty, železnice, letiská a priemyselné zariadenia), 86 väčších letísk, ako aj 186 600 km väčších ciest a 44 320 km väčších železničných tratí mimo aglomerácií. Keďže správy členských štátov stále nie sú úplné, použila sa osobitná metodika na doplnenie chýbajúcich údajov⁶. Na obrázku 1 sú zobrazené výsledky samostatne pre oblasti v rámci aglomerácií a mimo nich⁷.



Obrázok 1: Počet osôb vystavených environmentálnemu hluku v Európe > 55 dB L_{dvn} v 28 členských štátoch EÚ v roku 2012 v rámci aglomerácií a mimo nich.

Cestná doprava v rámci aglomerácií aj mimo nich zostáva najvýznamnejším zdrojom ovplyvňujúcim vystavenie ľudí hluku presahujúcemu oznamované úrovne vymedzené v smernici, pričom sa odhaduje, že hluku z cestnej dopravy vyššiemu ako 55 dB L_{dvn} je vystavených celkom (v rámci aglomerácií a mimo nich) asi 100 miliónov osôb (takmer

⁶ Doplnenie údajov sa uskutočnilo na základe metodiky uverejnenej v správe *Noise in Europe 2014* (Hluk v Európe v roku 2014), ktorá je k dispozícii na adrese <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>.

⁷ Podľa smernice sa vyžaduje samostatné mapovanie hluku v rámci aglomerácií a mimo nich.

70 miliónov v rámci aglomerácií a 30 miliónov mimo aglomerácií). Druhým najvýznamnejším zdrojom hluku sú železnice, v prípade ktorých je viac ako 18 miliónov ľudí (asi 10 miliónov v aglomeráciách a 8 miliónov mimo aglomerácií) vystavených hladine hluku nad 55 dB L_{dvn} , ďalej nasleduje hluk z letísk, kde sú takmer 4 milióny ľudí (takmer 3 milióny v aglomeráciách a 1 milión mimo aglomerácií) vystavené hluku nad 55 dB L_{dvn} . Pokiaľ ide o hluk z priemyslu v mestských oblastiach, hladine hluku nad 55 dB L_{dvn} je vystavený asi 1 milión ľudí.

Z týchto údajov o vystavení hluku vyplýva⁸, že environmentálny hluk vážne obťažuje 14,1 milióna dospelých, 5,9 milióna dospelých trpí závažnými poruchami spánku a environmentálny hluk je príčinou 69 000 hospitalizácií a 15 900 prípadov predčasných úmrtí ročne.

Tieto údaje sú obmedzené na aglomerácie, cesty, železničné trate a letiská, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice. Celkové vystavenie a zdravotné vplyvy sú preto ešte vyššie.

3. Vykonávanie smernice

Vykonávanie smernice členskými štátmi pokračuje, ale výrazne sa líši v závislosti od zvolenej úrovne ambícií členských štátov, zdrojov vyčlenených na vykonávanie, a v závislosti od toho, či vykonávaním boli poverené centralizovanejšie alebo skôr miestne, decentralizované orgány. Vykonávanie smernice možno zhrnúť takto:

Transpozícia do vnútroštátnych právnych predpisov sa uskutočnila správne vo všetkých 28 členských štátoch, buď prostredníctvom prijatia nových vykonávacích nariadení alebo prostredníctvom úpravy existujúcich právnych predpisov.

Pri **určovaní väčších ciest, väčších železničných tratí, väčších letísk a aglomerácií**, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice, neboli zistené žiadne významné problémy. V niektorých členských štátoch však pretrvávajú praktické problémy medzi vnútroštátnymi a miestnymi orgánmi pri zostavovaní hlukových máp.

V smernici sa na úrovni EÚ nestanovujú žiadne **limitné hodnoty** pre špecifické zdroje, ale ponecháva sa na členské štáty, aby stanovili vnútroštátne limitné hodnoty podľa svojho uváženia. Takéto hodnoty boli stanovené v 21 členských štátoch a nezáväznú cieľ v ďalších štyroch členských štátoch. Zatiaľ však existujú len obmedzené dôkazy o ich účinnom presadzovaní.

Na prípravu strategických hlukových máp členské štáty používajú **indikátory**, ktoré sa vyžadujú podľa smernice. Členské štáty však pre osobitné prípady používajú aj iné vnútroštátne hlukové indikátory, ako sa stanovuje v článku 5 ods. 2 smernice.

⁸ Vypočítané pomocou rovnakej metodiky/vzťahu vystavenia a reakcie ako v správe: *Noise in Europe 2014* (Hluk v Európe v roku 2014), ktorá je k dispozícii na adrese: <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>.

Údaje medzi jednotlivými kolami podávania správ a krajinami nie sú porovnateľné, keďže členské štáty môžu v prístupe k hluku stále používať upravené vnútroštátne metódy. To sa výrazne zlepši prostredníctvom novo vypracovaných **spoločných metód**⁹, ktoré povedú k porovnateľným údajom, keď bude ich používanie od roku 2018 povinné.

Viac ako 20 % požadovaných hlukových máp a asi 50 % akčných plánov pre súčasný päťročný cyklus podávania správ ešte nebolo oznámených. Vykonávanie smernice sa preto výrazne oneskoruje, keďže členské štáty mali dodať hlukové mapy do roku 2012 a akčné plány do roku 2013. Prehľad úplnosti údajov sa poskytuje v tabuľke 1.

Tabuľka 1: Úplnosť podávania správ pre súčasné kolo mapovania hluku a akčného plánovania

Subjekt	V aglomeráciách				Mimo aglomerácií		
	Hluk z cestnej dopravy	Hluk zo železničnej dopravy	Hluk z lietadiel	Hluk z priemyslu	Väčšie cesty	Väčšie železničné trate	Väčšie letiská
Dokončené hlukové mapy ¹⁰	78 %	75 %	52 %	69 %	79 % ¹¹	73 % ¹²	75 %
Dokončené akčné plány ¹³	49 %				47 % (priemer)	41 % (priemer)	43 %

Zdroj: Správa o zákazke na poskytnutie služby, ktorá je k dispozícii na adrese http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm.

Keďže členské štáty vypracovali takmer 80 % požadovaných **hlukových máp** a sprístupnili ich prostredníctvom informačných portálov rôznych webových sídel, priamym výstupom vykonávania smernice zostáva, že teraz omnoho jasnejšie rozumieme rozsahu problému hluku v EÚ. Napriek dostupnosti týchto informácií občania nie sú vždy informovaní o hlukovej situácii a jej súvisiacich vplyvoch na zdravie.

Prístupy k akčnému plánovaniu sú v členských štátoch rôzne. To sa odráža v zistených druhoch opatrení na znižovanie hluku, rovnováhe medzi výdavkovými a nevýdavkovými opatreniami a rozsahom, v akom sú plány iba strategické, alebo majú aj operačné zameranie. Z oneskorenia vo vypracúvaní **akčných plánov** okrem toho vyplýva, že mnoho členských štátov nepodniklo kroky na riešenie hlukového znečistenia. Dôvody sú rôzne: napríklad v aglomeráciách príslušné orgány zodpovedné za rozvoj akčných plánov možno nemajú strategické či rozpočtové rozhodovacie právomoci na to, aby rozhodli, či sú opatrenia zaradené do akčného plánu realistické, uskutočniteľné a či sa môžu financovať.

Rôzna je aj kvalita a kvantita **konzultačných** procesov k návrhom akčných plánov, ktoré uskutočnili členské štáty. Mimovládne organizácie, ktoré sa zúčastnili na konzultáciách,

⁹ Smernica Komisie (EÚ) 2015/996 z 19. mája 2015, ktorou sa ustanovujú spoločné metódy posudzovania hluku podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES, Ú. v. EÚ L 168, 1.7.2015.

¹⁰ Do júna 2015.

¹¹ 22 z 28 krajín.

¹² 19 z 26 krajín – 2 krajiny nemali v roku 2010 žiadne väčšie železničné trate.

¹³ Do novembra 2015.

uviedli, že hoci akčné plány mnohokrát zahŕňali súhrn odpovedí z konzultácií, často nie je jasné, ako sa na tieto odpovede prihliadalo v plánoch.

K hlavným dôvodom pre toto výrazné **oneskorenie vykonávania** patrí nedostatočná priorita týchto otázok na vnútroštátnej/miestnej úrovni pri rozhodovaní o vyčlenení obmedzených ľudských a finančných zdrojov. Konkrétne v prípade hlukových máp išlo o tieto problémy: nedostatok centralizovaných a súdržných vstupných údajov, nedostatočne efektívna koordinácia medzi jednotlivými príslušnými orgánmi zodpovednými za vykonávanie smernice a nedostatočná porovnateľnosť výsledných hlukových máp v rôznych jurisdikciách. V súvislosti s akčným plánovaním bolo oneskorenie spôsobené meškáním pri tvorbe hlukových máp (keďže akčné plány musia byť založené na hlukových mapách) a krátkeho časového odstupe medzi lehotou na prípravu hlukových máp a akčných plánov (12 mesiacov). Z dôkazov celkovo vyplýva, že členské štáty s vysoko decentralizovaným prístupom k vykonávaniu mali ťažkosti najmä s presadzovaním včasného vykonávania opatrení smernice u svojich orgánov.

Zatiaľ čo mnoho členských štátov pokročilo vo vypracúvaní vymedzení **tichých oblastí** (v aglomeráciách a v otvorenej krajine) a vo vymedzení výberových kritérií na ich určenie, tiché oblasti zatiaľ určilo len 13 členských štátov. Možným dôvodom je vnímaná neistota, či by tento proces bolo možné v budúcnosti zvrátiť, a tiež či by sa na určenú tichú oblasť mohli vzťahovať právne obmedzenia. V členských štátoch, v ktorých boli tiché oblasti určené, sa však ich počet medzi prvým a druhým kolom podávania správ (2007 – 2012) výrazne zvýšil. Na uľahčenie určovania tichých oblastí členské štáty požiadali Komisiu, aby ďalej rozpracovala praktické usmernenia.

Citeľnou **komplikáciou pri vykonávaní** bol rozšírený rozsah pôsobnosti smernice (pozri tabuľku 2) a výrazne zvýšený počet subjektov, pre ktoré sa museli vypracovať hlukové mapy a akčné plány (napr. počet zahrnutých aglomerácií sa zvýšil zo 176 na 467). Zmena rozsahu pôsobnosti zároveň sťažuje porovnanie úplnosti údajov medzi jednotlivými kolami.

Tabuľka 2: Počet subjektov, na ktoré sa vzťahovala smernica o environmentálnom hluku v prvom a druhom kole podávania správ

Typ subjektu	Prvé kolo podávania správ (2005 – 2009)	Druhé kolo podávania správ (2010 – 2014) a následné kolá
Agglomerácie	176 (> 250 000 obyvateľov)	467 (> 100 000 obyvateľov)
Väčšie letiská	73 (> 50 000 pohybov ¹⁴ ročne)	92 (vzhľadom na zvýšenú leteckú dopravu) (> 50 000 pohybov ročne)
Väčšie cesty (km)	67 488 (> 6 miliónov prejazdov vozidiel za rok)	154 738 (> 3 milióny prejazdov vozidiel za rok)
Väčšie železničné trate (km)	31 576 (> 60 000 prejazdov vlakov za rok)	72 341 (> 30 000 prejazdov vlakov za rok)

¹⁴ Pohyb sa vymedzuje v článku 3 písm. p) smernice ako vzlet alebo pristátie.

4. Hodnotenie smernice

V roku 2013 Komisia navrhla hodnotenie smernice¹⁵ v kontexte svojho Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) ako súčasť programu lepšej právnej regulácie¹⁶. V súlade so všeobecnými usmerneniami týkajúcimi sa lepšej právnej regulácie¹⁷ sa v rámci tohto hodnotenia skúma, či smernica mala a naďalej má význam z hľadiska riešenia otázky, ktorou sa zaoberá, a či na úrovni EÚ poskytuje pridanú hodnotu v porovnaní s tým, ak by opatrenia uskutočňovali len samotné členské štáty. V rámci tohto hodnotenia sa okrem toho posudzuje efektívnosť a účinnosť smernice pri dosahovaní týchto cieľov, ako aj súdržnosť jej ustanovení s ostatnými právnymi predpismi EÚ. V hodnotení sa tiež zvažuje vplyv smernice na malé a stredné podniky (MSP) a potenciál na zjednodušenie a zníženie administratívneho zaťaženia.

Hodnotenie sa týka obdobia od prijatia smernice o environmentálnom hluku (2002) po súčasnosť. Zameriava sa len na smernicu o environmentálnom hluku, ale prihliada sa v ňom aj na vzájomný vzťah smernice s právnymi predpismi EÚ, ktorými sa riešia emisie hluku pri ich zdroji (napr. reguláciou emisií hluku z motorových vozidiel), podrobne sa však týmito právnymi predpismi nezaobrá.

Metodika hodnotenia zahŕňala sekundárny výskum, v rámci ktorého sa skúmali údaje zo správ členských štátov a ďalšie príslušné dokumenty EÚ a vnútroštátne dokumenty, ako aj najnovšia vedecká literatúra. Preskúmali sa administratívne náklady vykonávania smernice a vykonala sa analýza nákladov a prínosov. Hodnotenie zahŕňalo aj rozsiahle a komplexné konzultácie s príslušnými orgánmi a zainteresovanými stranami zo všetkých členských štátov prostredníctvom online prieskumov, hĺbkových pohovorov, seminára a online verejných konzultácií.

Smernica samotná a jej dva ciele zostávajú nanajvýš významné z hľadiska zistených potrieb tvorby politiky EÚ¹⁸. Hlukové znečistenie v Európe naďalej predstavuje významný environmentálny zdravotný problém. Zo spätnej väzby zainteresovaných strán vyplýva, že na jeho riešenie je naďalej potrebný spoločný prístup k riadeniu hluku. Okrem toho je zber harmonizovaných údajov na úrovni EÚ dôležitý pre vytvorenie dôkazovej základne vysokej kvality na ďalšie vypracúvanie právnych predpisov EÚ týkajúcich sa hluku pri zdroji, ktoré sú potrebné, keďže miestne opatrenia na riadenie hluku by bez ďalších kontrol hluku produkovaného väčšími zdrojmi hluku mohli byť neúčinné.

V súvislosti so súdržnosťou sa zistilo, že smernica je vo všeobecnosti vnútorne súdržná, hoci zainteresované strany vnímajú určité nejednoznačnosti. Okrem toho sa preukázala vonkajšia súdržnosť smernice s inými príslušnými právnymi predpismi EÚ (právne predpisy v oblasti životného prostredia a hluku pri zdroji) a smernica sa považuje za doplnkovú k týmto právnym predpisom. Hoci v prvých fázach transpozície smernice sa vyskytli praktické

¹⁵ COM(2013) 685 final.

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

¹⁷ http://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/better-regulation-why-and-how_sk

¹⁸ Uvádza sa v konsolidovanom znení Zmluvy o Európskej únii (Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012), zelenej knihy Európskej komisie o budúcej politike pre oblasť hluku (COM(96) 540 final) a všeobecnom environmentálnom akčnom programe Únie do roku 2020 (Ú. v. EÚ L 354, 28.12.2013).

problémy, zistilo sa, že prakticky takmer všetky vnútroštátne právne predpisy na zníženie hluku sú súdržné so smernicou.

Určitý pokrok nastal v dosahovaní prvého cieľa smernice, avšak jeho výsledky sa zatiaľ nekonkretizovali z dôvodu dlhého meškania legislatívneho prijímania spoločných metodík a veľmi oneskoreného vykonávania v členských štátoch. Pokiaľ ide o pokrok smerom k druhému cieľu, smernicou sa čoraz viac na úrovni EÚ upozorňuje na význam škodlivých účinkov hluku na zdravie. EÚ však zatiaľ údaje o vystavení obyvateľstva hluku vyplývajúce zo smernice nevyužila na vypracovanie právnych predpisov o hluku pri zdroji. V súvislosti s celkovým vplyvom smernice na hlukové znečistenie je potrebné pripomenúť, že výhody väčšiny opatrení na riešenie hluku sa ukážu až v dlhšom horizonte, keďže vykonanie opatrení na zníženie hluku trvá dlho (napr. aj viac ako 20 rokov), a preto vplyv smernice na hlukové znečistenie v súčasnosti nemožno plne hodnotiť.

Päťročné cykly pre hlukové mapy a akčné plány sa zdajú byť primerané, ale zistilo sa, že jednoročný časový rámec medzi dokončením máp a prijatím súvisiacich akčných plánov je príliš krátky. Mechanizmus predkladania správ je účinný, pokiaľ ide o umožnenie pohotového predkladania oznamovaných údajov členskými štátmi, jeho forma by sa však mohla zlepšiť.

V prípadoch, keď boli prijaté akčné plány s opatreniami na riadenie hluku, smernica viedla k priaznivému pomeru nákladov a prínosov na úrovni 1:29, ktorý sa vypočítal v rámci najpravdepodobnejšieho scenára v analýze nákladov a prínosov. Administratívne náklady sú nízke a predstavujú 0,15 EUR za hlukové mapy a 0,03 EUR za akčné plány na jedného obyvateľa z celkového počtu obyvateľov (mediánové hodnoty) na každé kolo predkladania správ (t. j. každých 5 rokov). S prihliadnutím na celkový počet obyvateľov EÚ, ktorý je 508 miliónov, sú administratívne náklady na plné vykonávanie všetkými členskými štátmi veľmi nízke a predstavujú asi 91 miliónov EUR každých 5 rokov, čiže približne 18 miliónov EUR ročne. Na ďalšie zníženie administratívnych nákladov na vykonávanie smernice zostáva len malý priestor. Smernica takisto nemá žiadne dôsledky pre MSP.

Smernica má potenciál vytvárať pridanú hodnotu na úrovni EÚ vytváraním rovnakých podmienok v celej EÚ, v ktorých si môžu prevádzkovatelia dopravnej infraštruktúry konkurovať, a prispievaním k lepšiemu pochopeniu prítomnosti hlukového znečistenia a tvorbe politík EÚ na základe lepších informácií prostredníctvom poskytovania porovnateľných údajov o vystavení hluku na úrovni EÚ. Napriek tomuto značnému potenciálu tak smernica v dôsledku oneskoreného vykonávania nedokáže prinášať pridanú hodnotu na úrovni EÚ, ktorú by mohla poskytovať.

V súvislosti s potenciálom na zjednodušenie sa v rámci hodnotenia zistilo, že požiadavky smernice sú pomerne jednoduché a že komplikácie vznikajú najmä zo spôsobu, akým členské štáty vykonávali smernicu v rámci subsidiarity (napr. delegovaním zodpovednosti za vykonávanie na viacero rôznych úrovni riadenia, čo viedlo k zložitým dohodám o právomociach v rámci členských štátov). Potenciál na zjednodušenie je preto skôr na úrovni vykonávania členskými štátmi, než na úrovni právneho textu smernice. Z nedávnych revízií vnútroštátnych právnych predpisov na transponovanie smernice v niektorých členských štátoch vyplýva, že členské štáty si tento problém uvedomujú.

5. Právne predpisy upravujúce zdroje hluku

Od prvej správy o vykonávaní z roku 2011¹⁹ prijala EÚ štyri nariadenia, a to nariadenie (EÚ) č. 540/2014 o hladine zvuku motorových vozidiel²⁰, nariadenie (EÚ) č. 168/2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek²¹, nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“²² a nariadenie (EÚ) č. 598/2014 o pravidlách a postupoch zavádzania prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom na letiskách Únie v rámci vyváženého prístupu²³. V súvislosti s hlukom zo železničných tratí Komisia uverejnila aj pracovný dokument útvarov Komisie o znižovaní hluku železničnej nákladnej dopravy²⁴, v ktorom sa od členských štátov vyžaduje, aby čo najviac využívali dostupné nástroje a finančné prostriedky. Komisia tiež skúmala otázku zlúčenia smernice 2000/14/ES o hluku zo zariadení používaných vo voľnom priestranstve²⁵ so smernicou 2006/42/ES o strojových zariadeniach²⁶, ale dospela k záveru, že by mali zostať samostatné.

6. Odporúčania a ďalšie kroky

Hodnotenie a posúdenie vykonávania smernice preukázalo viaceré oblasti, kde sú potrebné činnosti na zníženie hluku, ktorý má vplyv na zdravie občanov v Únii, na lepšie dosiahnutie cieľov smernice a tým na priblíženie sa k odporúčaným hodnotám WHO.

1. Na oneskorenie vo vykonávaní smernice sa upozornilo v preskúmaní vykonávania environmentálnych právnych predpisov EÚ²⁷. V tomto preskúmaní sa zároveň zdôraznilo, že za odstránenie nedostatkov vo vykonávaní sú zodpovedné členské štáty. Komisia bude na tento účel nielen pokračovať v zlepšovaní vykonávania cielenými krokmi na presadzovanie opatrení, ale aj poskytovať vedecky podložené usmernenia pre členské štáty, najmä pokiaľ ide o posúdenie škodlivých účinkov pomocou vzťahov dávky a účinku. Komisia bude tiež s členskými štátmi spolupracovať na zlepšení mechanizmu podávania správ v kontexte kontroly vhodnosti povinností v oblasti monitorovania a podávania správ v environmentálnej politike.

2. Keďže komplikácie vo vykonávaní smernice vznikajú najmä zo spôsobu, akým členské štáty vykonávali smernicu v rámci subsidiarity, Komisia vyzýva členské štáty, aby opätovne zvážili svoje režimy vykonávania vrátane určenia tichých oblastí.

¹⁹ KOM(2011) 321 v konečnom znení.

²⁰ Ú. v. EÚ L 158/131, 27.5.2014, s. 131.

²¹ Ú. v. EÚ L 60/52, 2.3.2013, p. 52.

²² Ú. v. EÚ L 356/421, 12.12.2014, s. 421.

²³ Ú. v. EÚ L 173/65, 12.6.2014, s. 65.

²⁴ SWD(2015) 300 final.

²⁵ Ú. v. ES L 162/1, 3.7.2000, s. 1.

²⁶ Ú. v. EÚ L 157/24, 9.6.2006, s. 24.

²⁷ COM(2017) 63 final.

3. Právne predpisy EÚ v oblasti hluku pri zdroji zostávajú nákladovo najefektívnejším prostriedkom na riešenie otázky hluku²⁸. Vďaka lepšiemu vykonávaniu smernice, na základe ktorého sa vytvorí úplná databáza týkajúca sa vystavenia hluku v Únii, sa budú dať lepšie odôvodniť možnosti politiky týkajúce sa opatrení na znižovanie hluku v oblasti dopravy. Komisia sa zaväzuje v budúcnosti v plnej miere využívať tento postup pri rozhodovaní o revízii vyššie uvedených právnych nástrojov.

4. V rámci hodnotenia sa zistilo len niekoľko problémov týkajúcich sa samotnej smernice, akými sú obmedzený rozsah pôsobnosti smernice (spoločný prístup na zabránenie a predchádzanie škodlivým účinkom hluku alebo ich znižovanie by bol vhodnejší ako znižovanie nepriaznivých účinkov environmentálneho hluku na zdravie), niektoré menšie spresnenia v niektorých definíciách, ako aj potreba prispôbiť smernicu najnovšiemu vývoju v regulačnej oblasti, ku ktorému došlo na úrovni EÚ od prijatia smernice (napr. Lisabonská zmluva). Z nových vedeckých dôkazov okrem toho vyplýva, že škodlivé zdravotné účinky sa môžu objaviť aj pri nižších úrovniach, než aké doposiaľ rieši smernica, čo musí Komisia podľa článku 11 ods. 4 smernice zvážiť. Komisia preto vstúpi do dialógu so zainteresovanými stranami s cieľom posúdiť, ako možno tieto otázky čo najlepšie riešiť bez zbytočného zníženia flexibility členských štátov pri určovaní vlastnej úrovne ambícií či voľbe prístupov.

5. Vystavenie nadmernému hluku možno riešiť aj prostredníctvom politiky územného plánovania, ako vyplýva zo 7. environmentálneho akčného programu. Hoci právomoci v tejto oblasti patria členským štátom, Komisia bude podnecovať a podporovať činnosti na zmiernenie nadmerného hluku v mestských oblastiach, napríklad uľahčením výmeny osvedčených postupov, ako aj podporovaním výskumu a inovácií v tejto oblasti.

6. Z hodnotenia vyplýva, že opatrenia na priame riešenie hluku majú vysoké počiatkové náklady a dlhé obdobie návratnosti finančných investícií. Sú však veľmi účinné, čo vyplýva z porovnania nákladov na tieto opatrenia s ich prínosom pre spoločnosť. Členským štátom sa preto odporúča, aby realizovali opatrenia na zmiernenie hluku v kontexte svojich akčných plánov podľa smernice, a tým v rámci možností zároveň pritiahli súkromné investície.

7. V niektorých prípadoch by členské štáty mohli využiť ciele spolufinancovanie EÚ, akým sú prostriedky z Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja, na podporu vykonávania opatrení na zníženie hluku tam, kde sú súčasťou všeobecného úsilia na zlepšenie mestského prostredia alebo na rozvoj a zlepšenie dopravných systémov šetrných k životnému prostrediu (vrátane systémov s nízkou hlučnosťou). K dispozícii je aj podpora z Nástroja na prepájanie Európy.

8. Dlhodobé zdravotné následky nadmerného hluku z dopravy na ľudské zdravie sa chápu nedostatočne, čo vedie k tomu, že opatreniam na zníženie hluku sa neudeľuje prioritna a v prípade potreby ani rozpočet. Členské štáty by preto mali zvyšovať povedomie občanov a miestnych a regionálnych tvorcov politik o takýchto negatívnych vplyvoch.

²⁸ Správa *Traffic Noise Reduction in Europe* [Znižovanie hluku z dopravy v Európe (2007)], k dispozícii na adrese: http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821.