

Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta

Jan Kolafa

**Právní regulace ochrany před znečišťováním z mobilních
zdrojů**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Michal Sobotka, Ph.D.

Katedra práva životního prostředí

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): dnem 29. května 2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně, že jsem v ní vyznačil všechny prameny, z nichž jsem čerpal, způsobem ve vědecké práci obvyklým, a že práce nebyla použita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze 29. Května 2012, Jan Kolafa

Poděkování

Děkuji panu JUDr. Michalovi Sobotky, Ph.D., vedoucímu mé diplomové práce, za cenné připomínky a účinnou pomoc při zpracování.

V Praze 29. května 2012, Jan Kolafa

Obsah

Úvod.....	1
1. Rozdělení mobilních zdrojů znečišťování	4
2. Znečišťování ovzduší mobilními zdroji	7
2.1 Emise mobilních zdrojů a související problémy	7
2.1.1 Mezinárodně-právní regulace	9
2.1.2 Unijní úprava regulace emisí mobilních zdrojů znečišťování	14
2.1.3 Česká právní úprava ochrany ovzduší před emisemi mobilních zdrojů ...	17
2.1.4 Regulace synergického působení více mobilních zdrojů znečišťování – problém imisí mobilních zdrojů znečišťování	21
2.1.5 Návrh nového zákona	23
2.1.6 Další možnosti regulace synergického působení vícero mobilních zdrojů znečišťování	25
2.2 Paliva mobilních zdrojů znečišťování a související problémy	28
2.2.1 Regulace problematiky paliv z pohledu unijního práva	30
2.2.2 Právní regulace paliv českým právem	30
2.3 Shrnutí kapitoly	33
3. Právní úprava ochrany před hlukem a vibracemi.....	34
3.1 Úvod.....	34
3.1.1 Pojem hluk	36
3.2 Právní ochrana před hlukem a vibracemi.....	38
3.2.1 Regulace u mobilního zdroje hluku	38

3.2.2	Unijní prameny práva ochrany před hlukem a vibracemi.....	40
3.2.3	Strategické hlukové mapování.....	42
3.2.4	Akční plány.....	43
3.2.5	Vnitrostátní prostředky ochrany před hlukem ve světle prostředků unijních 44	
3.3	Úprava ochrany před hlukovým znečišťováním z pohledu českého práva.....	45
3.3.1	Stručný historický nástin	45
3.3.2	Současný stav právní úpravy ochrany před hlukovým znečišťováním	47
3.3.3	Další možnosti omezování hlukové zátěže způsobované mobilními zdroji 49	
3.3.4	Staré zátěže	50
3.3.5	Připravovaný zákon o hluku	51
3.4	Ochrana před nepříznivými účinky vibrací.....	51
3.4.1	Prameny právní úpravy	53
	Závěr	54
4.	Seznam zkratk	57
5.	Použité zdroje.....	58
6.	Seznam příloh	61
7.	Summary	64
8.	Resumé.....	65
9.	Key words / Klíčová slova	66

Úvod

Znečišťování životního prostředí není fenoménem, který by se objevil v posledních několika málo letech, i když podle současného dění v politickém, odborném, ale i veřejném světě není těžké takového dojmu nabýt. Člověk působí na přírodu a životní prostředí již od samého počátku jeho výskytu na Zemi. Je však rozdíl v chápání takové činnosti dříve a dnes. V pradávných dobách, kdy lidská společnost nebyla zdaleka tak rozvinuta jako v současnosti, nebylo zasahování člověka do životního prostředí nijak zásadního charakteru. Jednak známé technologie byly poměrně primitivní a za druhé se na Zemi nevyskytovalo zdaleka tolik jedinců jako v současných dobách.

Jak se společnost vyvíjela, stával se ze znečišťování prostředí pomalu, ale jistě problém. Lidé začali být obtěžováni nejen všemožným zápachem, zplodinami všeho druhu ale např. také hlukem. V duchu této práce je možno zmínit, že již ve starověkém Římě existovala právní úprava, která řešila používání vozů s kovovými obručemi, které (nejen) v noci způsobovaly značný hluk, pochopitelně ke značné nelibosti obyvatel města.

Těžko však srovnávat tehdejší situaci na římských ulicích se současným stavem znečištění a znečišťování. Jen co se týče zmíněného hluku, jako jednoho ze znečišťujícího faktoru, je odhadováno, že pouze v České republice žije přes půl milionu obyvatel, kteří jsou vystaveni nadměrnému působení hluku.

To souvisí samozřejmě s prudkým a vytrvalým rozvojem průmyslu, intenzifikace zemědělství a dopravy. Právě posledně jmenovaná činnost přímo souvisí s tématem práce. Mobilní zdroje znečišťování jsou právě až na výjimky (různé agregáty, elektrocentrály, vozidla pro sportovní a závodní účely apod.) používány k dopravě. Vzhledem k tomu, jak společnost bohatla a dopravní prostředky se pro jedince stávaly stále více a více dostupnými, došlo k jejich masovému rozšíření a používání. A to nejen v zemích tzv. vyspělého západu, ale (hlavně v posledních deseti letech) také ve

východním světě.¹ Taková situace s sebou samozřejmě nese potřebu efektivní regulace. Ta může mít vícero podob, např. ekonomickou, fiskální apod., já se však zaměřím na regulaci právní. V bývalém Československu o samostatný zákon o ochraně přírody usilovali čeští odborníci a politici již od počátku 20. století. Do roku 1956 byla předložena řada návrhů, které však nebyly schváleny. Až v roce 1956 byl schválen první zákon o státní ochraně přírody na území dnešní ČR, zákon č. 40/1956 Sb., o státní ochraně přírody. Předmětem ochrany byla chráněná území, chráněné přírodní výtvořy a chráněné přírodní památky, dále chráněné druhy živočichů, rostlin, nerostů a zkamenělin. V době svého přijetí představoval tento zákon významný příspěvek k ochraně přírody.² Od 70. let 20. století začalo být jasné, že způsob jakým tento zákon reguloval ochranu přírody, tedy formou ochrany pouze omezených a vytyčených území, není dále únosný. Jednotlivé další normy však byly přijímány nesystematicky (např. zákon o lesích, zákon o ochraně zemědělského půdního fondu apod.). K opravdovému rozvoji práva v této oblasti došlo až po roce 1989, kdy bylo v rychlém sledu přijato hned několik zákonů z oblasti ochrany životního prostředí. Za všechny je třeba jmenovat zákon o životním prostředí č. 17/1992 Sb. Byl to rovněž první krok a pokus k vydání ucelenějšího předpisu. Pro toto období je rovněž typické přistupování České republiky k mnoha mezinárodněprávním závazkům a s tím související transpozice těchto do právního řádu ČR (případně ČSFR).³ V současné době je české právo životního prostředí ponejvíce ovlivňováno legislativou unijní.

Člověk svým způsobem života ovlivňuje životní prostředí nejrůznějšími způsoby. Zde je třeba poznamenat, že ne všechny tyto způsoby jsou negativní. Existují i příklady, kdy člověk dokázal životnímu prostředí výrazným způsobem prospět. Takovým příkladem může být například ochrana některých druhů fauny či flóry, které by bez „umělého“ zásahu člověka vyhynuli. Na druhou stranu však platí, že o nebezpečí vyhubení některých živočišných druhů se přičinil právě sám člověk. Lidstvo na životní prostředí působí již od samého počátku jeho přítomnosti na Zemi. I primitivní pravěký

¹ Dostupný na internetové adrese: <http://czech.cri.cn/321/2009/09/24/1s97974.htm> dne 6.10.2010

² Dostupný na internetové adrese:
http://www.cittadella.cz/europarc/index.php?p=historie_ochrany&site=zakladni_udaje_cz dne 27. 5. 2012

³ Damohorský M. a kol. Právo životního prostředí. 3. Vydání, Praha C. H. Beck, 2010

člověk ovlivňoval prostředí kolem sebe a přizpůsoboval si ho tak, aby byl jeho život co možná nejsnazší, nejpohodlnější a nejbezpečnější. Na tomto způsobu lidského uvažování se ani za dlouhá léta vývoje člověka nezměnilo zhora nic. I dnes jsou změny prováděné na životním prostředí motivovány hlavně těmito uvedenými potřebami. Ve vztahu k životnímu prostředí je však negativní skutečností technický vývoj lidstva. S tím jak se lidské schopnosti a znalosti vyvíjely a prohlubovaly, přicházel člověk na stále důmyslnější a pro přírodu méně přátelská (z pohledu člověka však mnohem účinnější) postupy práce, dopravy a dalších činností. Příkladem za všechny může být zemědělství, kdy člověk přecházel od zcela primitivního pěstitelství několika plodin na malých plochách přes intenzivnější způsob zemědělství až po kultivování obrovských ploch Země, za použití speciálně vyvíjených chemických hnojiv. Dalším faktem, který je třeba v této souvislosti zohlednit je poměrně příkře rostoucí počet obyvatel Země. Takovýto růst se pochopitelně musí negativně projevovat ve vztahu k životnímu prostředí, protože ony výše zmíněné negativní činnosti praktikuje více a více lidí. Tento z pohledu přírody negativní vývoj plně platí i pro zdroje znečišťování, včetně těch mobilních, jen s tím rozdílem, že je podstatně historicky mladší než vývoj např. zmíněného zemědělství. Konkrétně u mobilních zdrojů znečišťování se jedná o období přibližně posledních sta let. Moderní mobilní zdroje znečišťování se na znečišťování podílejí vícero způsoby. Není možné v této práci obsáhnout a věnovat se všem takovým faktorům a ani to není jejím cílem. Na následujících stranách se budu tedy věnovat jen těm, které jsou dle mého soudu nejintenzivnější, pro mobilní zdroje nejtypičtější a rovněž se na celkovém znečišťování podílí rozhodující měrou.

1. Rozdělení mobilních zdrojů znečišťování

Na tomto místě považuji za vhodné popsat, co je vlastně za mobilní zdroj znečišťování možné považovat a na základě čeho je pak možno takové zdroje rozdělit. Mobilní zdroj znečišťování je takový zdroj znečišťování, který znečištění produkuje na mnoha konkrétních místech, a to tím, že je schopen se svou vlastní silou přemísťovat. Při tomto přemísťování pak právě dochází k produkci nežádoucích emisí.⁴ Toto obecné věcné vymezení však není zcela vyčerpávající. Za mobilní zdroj je totiž možno považovat i např. různé zdroje znečišťování, které nežádoucí emise produkují na jednom místě po delší dobu, vždy ale tam, kde jsou právě používány. Přesto to budou zdroje mobilní, a to z toho důvodu, že i tyto zdroje jsou schopny se přemísťovat, tedy býti mobilními, i když ne vlastní silou. Podstata jejich mobilnosti tedy spočívá v tom, že znečišťování jsou schopny způsobovat na vícero místech a stále se bude jednat o jeden a týž mobilní zdroj znečišťování. Zde bych viděl hlavní rozdíl oproti zdrojům stacionárním, kterým se tyto specifické mobilní zdroje mohou na první pohled svou podstatou podobat. Příkladem takovýchto mobilních zdrojů mohou být přemísťovatelné agregáty, jako např. různé elektrocentrály, kompresory se spalovacím motorem nebo mobilní drtiče odpadu. Zde stojí jistě za zmínku, že posledně jmenovaný mobilní zdroj znečišťování je při své funkci jak zdrojem znečišťování vzduchu, tak i zdrojem hlukového znečišťování. Zcela opomenout nelze ani to, že ke znečišťování dochází i tehdy, pokud jsou tyto mobilní zdroje přemísťovány. Při jejich transportu bude totiž v naprosté většině případů užito rovněž nějakého mobilního zdroje znečišťování, který bude při svém provozu opět emitovat znečištění, tentokrát však již bez veškerých pochyb „čistě mobilního charakteru“. Nabízí se tedy otázka, zda takovéto zdroje vůbec označovat za mobilní a zda by nebylo příhodnější je pojímat jako svého druhu zdroje stacionární. Přikláním se k názoru, že lépe vystihuje podstatu těchto specifických zdrojů znečišťování označení mobilní, a to právě z toho důvodu, že jeden a ten samý zdroj je schopen působit znečištění na prakticky neomezeně mnoha místech. To, že k tomuto vyžaduje součinnost jiného zdroje, není důvodem pro to, aby bylo možné takový zdroj

⁴ Tichá, T., et al. Slovník pojmů užívaných v právu životního prostředí. 1.vyd. Praha : ABF - nakladatelství ARCH, 2004. str. 125

označit za stacionární. Naopak, při svém přemísťování na další místo výkonu své činnosti takovýto zdroj de facto emituje další znečištění, i když prostřednictvím svého tažného stroje či zařízení. Právní úprava pohlíží na tento problém obdobnou optikou, kdy zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, mezi mobilní zdroje znečišťování zařazuje právě i takovéto svého druhu specifické zdroje. Konkrétně jsou tyto zdroje řazeny do kategorie mobilních § 4., odst. 2., kdy podle obecné definice je možno za mobilní zdroj považovat i takový zdroj, který je přenosný, je vybaven spalovacím motorem, který bude v těchto případech složit k pracovní činnosti zdroje a ne k samotné mobilitě zdroje. Demonstrativní výčet těchto zdrojů je možno nalézt v § 4., odst. 2., písm. b) a c), a to jednak pod souhrnným označením „nesilniční mobilní zdroje“ a jednak pod označením „přenosné nářadí“, které používá spalovací motor (bude se tedy jednat o benzinové sekačky, pily, křovinořezy apod.).

Pohledem do návrhu nového zákona o ochraně ovzduší je možno zjistit, že i v tomto návrhu jsou tyto zdroje řazeny mezi mobilní, jejich vymezení je obdobné jako v současně platném zákoně, když návrh nového zákona pod pojmem mobilní rozumí opět nejen zdroje samohybné, ale i přenosné, pokud jsou vybaveny spalovacím motorem, který ve zdroji zabudován jako jeho nedílná součást. Zákonodárce však nadále upustil od jakéhokoliv výčtu, byť demonstrativního, konkrétních příkladů. Dle mého názoru se jedná o zdařilejší řešení, než poskytuje současně platný zákon, a to z toho důvodu, že vývoj na poli techniky je natolik rychlý a tím pádem velmi obtížně sledovatelný, že jakýkoliv byť sebedůkladnější výčet zdrojů by byl jen velmi omezeně aktuální.

Nebude asi žádným překvapením, že přestože je problematiky takovýchto mobilních zdrojů svého druhu jistě zajímavá, budu v této práci věnovat hlavní pozornost dalším, snad i obvyklejším zdrojům znečišťování. K takovým patří bezesporu hlavně automobily, a to v jejich nejrůznějších podobách, viz. níže v této práci.

Zde je potřeba opět odkázat na příslušný zákon, kterým bude, alespoň co se týče problematiky znečištění vzduchu, již citovaný zákon OchVz, konkrétně pak již také zmíněný § 4. Automobilům všeho druhu je věnován odst. 2 a dále pak písm. a) tohoto odstavce. Podstatě automobilu odpovídá sama obecná definice odst. 2 – jedná se o samohybné zařízení, které je vybaveno spalovacím motorem, přičemž v tomto případě

slouží tyto motory k samotnému pohonu těchto zdrojů. To je právě zásadní rozdíl oproti předešlé skupině přenosných nářadí a nesilničních mobilních zdrojů.

Do stejné skupiny jsou pak zákonem řazeny i letadla, lodě a drážní vozidla (a zařízení). Všechny zmíněné kategorie zdrojů znečišťování by bylo možno ještě dále jemněji dělit (např. silniční vozidla dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích nebo dle prováděcí vyhlášky 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, k zákonu č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, stejným způsobem dále dělit jednotlivá plavidla). Pro tuto práci však není takovéto podrobné dělení stěžejní, přidržím se tedy výše popsaného základního rozdělení.

Takřka analogicky lze pojmut vymezení mobilních zdrojů znečišťování i z pohledu problematiky znečišťování hlukem a vibracemi. Opět je možné se zde setkat s „hraničními případy“ zdrojů, které jsou na pomezí mezi zdroji stacionárními a mobilními, viz níže. Při tomto posuzování je potřeba vycházet předně ze znalostí věcné problematiky, případně použít analogii s právní úpravou ochrany ovzduší. Nejenže v oblasti právní úpravy ochrany před hlukem dodnes neexistuje žádný relevantní komplexní zákon, ale ani prováděcí předpisy k zákonu ZoOVZ (tedy jedinému zákonu, který se problematikou hluku zabývá na obecnější bázi) neobsahují žádné konkrétní definice, co by mělo být za mobilní zdroj hluku z pohledu zákona považováno. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací hovoří v § 2 o zdrojích stacionárních. Mezi těmi je v demonstrativním výčtu uveden i „nepohyblivý stroj“. Zde se opět, stejně jako v případě úpravy ochrany před znečištěním ovzduší, nabízí otázka, zda při činnosti nepohyblivé stroje, jinak však přemístitelné, považovat za zdroje stacionární či mobilní. I zde se přikláním k názoru, že se jedná o zdroje mobilní, a to právě z důvodu, že jejich přemístění je nejen možné, ale i předpokládané. Za příklad zde mohou posloužit tzv. drtiče odpadu, které produkují bezesporu významné hlukové emise. Při své pracovní činnosti emitují hluk na v určité ohraničené oblasti a tím de facto působí na životní prostředí jako zdroje stacionární. Nic ale nebrání tomu, aby takový zdroj po chvíli pracoval na místě zcela jiném. Pokud bych tedy měl takovýto zdroj co nejpřesněji pojmenovat, označil bych ho jako „přemístitelný stacionární zdroj znečišťování“ (ať hlukového či znečišťujícího ovzduší). O problematice těchto zdrojů bude pojednáno ještě dále v práci.

Na závěr lze k problematice rozdělení zdrojů nečištění podotknout snad jen to, že zákonná regulace z pochopitelných důvodů řeší pouze zdroje tzv. antropogenní, tedy ty, jež mají původ v činnosti člověka. Zdroj znečišťování (ať už ovzduší či jiné složky životního prostředí) může ale být i zcela přírodní, např. výbuch sopky.

V souvislosti se samotným znečišťováním se pokusím vystihnout jeho „obojakou“ povahu právě ve vztahu k jednotlivým zdrojům. Nelze totiž opominout, že mobilní zdroje na životní zdroje nepůsobí jen sami o sobě, ale rovněž ve svém souhrnu, tedy za spolupůsobení ostatních mobilních zdrojů a to na konkrétním místě. V tomto místě se pak mobilní zdroj de facto podílí na znečišťování stacionárním. Tuto dvojakost je třeba mít na paměti i ve chvíli, kdy je hodnocena právní úprava ochrany životního prostředí před znečišťováním mobilními zdroji.

2. Znečišťování ovzduší mobilními zdroji

V této kapitole se budu zabývat znečišťováním ovzduší, jako asi v současné době nejpalčivějšímu a nejvíce sledovanému problému týkajícího se mobilních zdrojů. Je třeba říci, že ačkoli se mobilní zdroje znečišťování na degradaci ovzduší podílí měrou významnou, nejsou ani jedinými ani největšími původci znečištění. Přesto mobilní zdroje znečišťování působí na kvalitu ovzduší negativně, a to hned několika způsoby.

2.1 Emise mobilních zdrojů a související problémy

Jedním z věcných problémů, které souvisejí s užíváním mobilních zdrojů znečišťování, je takové znečišťování ovzduší mobilními zdroji, které vzniká přímo při jejich provozu a které je měřitelné (a posléze regulovatelné) přímo u konkrétního zdroje znečišťování. Jedná se o emise výfukových plynů, které jsou produkovány každým mobilním zdrojem znečišťování, který je vybaven spalovacím motorem a při své činnosti jej používá.⁵ Zmíněné výfukové plyny obsahují řadu pro ovzduší závadných látek, které jsou tak emitovány do venkovního vzdušného prostředí. První skupinu těch nejvíce škodlivých látek tvoří CO₂ (oxid uhličitý), CH₄ (metan), N₂O (oxid dusný). Tyto

⁵ Jak je zmíněno výše, nemusí ona činnost souviset vždy se samotným pohybem mobilního zdroje, ale ona činnost může být např. pracovní.

chemické sloučeniny přispívají k tvorbě tzv. skleníkového efektu. Do této skupiny je možno řadit ještě další látky, které jsou emitovány prostřednictvím výfukových plynů a zároveň se neblaze podílejí na tvorbě skleníkového efektu, avšak jejich produkce mobilními zdroji znečišťování není natolik velkého objemu – příkladem může být např. vodní pára, která je produkována většinou při rozběhu spalovacího motoru a při delší činnosti mobilního zdroje jsou její emise již zanedbatelné. Druhou skupinou závadných látek, které mobilní zdroje emitují, jsou látky karcinogenní, případně pak mutagení. Takové látky jsou pak hrozbou přímo pro lidské zdraví, v krajním případě pak i život člověka. Patří sem CO (oxid uhelnatý), NO_x, PM (prachové částice).⁶

Jak již bylo řečeno výše, tyto látky jsou emitovány do ovzduší při provozu mobilního zdroje znečišťování a nabízí se tedy otázka, jakými způsoby takovéto znečišťování omezovat a regulovat. První cestou, jak tohoto dosáhnout, je regulace technických vlastností samotného mobilního zdroje znečišťování (popř. regulace chování uživatele mobilního zdroje). Tento způsob je výhodný v tom směru, že ve vztahu k následně vznikajícím emisím škodlivých látek má preventivní charakter. Nejméně totiž životními prostředí uškodí taková závadná látka, která nebude nikdy a nikým emitována. Toho, aby konkrétní mobilní zdroj znečišťování dosahoval co možná nejnižších emisí škodlivých látek, je možno docílit vícero způsoby. Předně se bude vždy jednat o řešení veskrze technická, jejichž účinnost bude záviset na schopnosti konstruktérů konkrétního mobilního zdroje. Není však účelem této práce rozebírat dopodrobna takováto konstrukční řešení, a proto se raději budu soustředit na právní způsob regulace emisí škodlivých plynů. Koneckonců ona technická řešení jsou přijímána jednotlivými výrobci mobilních zdrojů až na výjimky (viz. dále v textu práce) právě pod tlakem legislativy a přísné právní regulace.

Vzhledem k fyzikální povaze emisí (a následně rovněž i imisí), jeví se jako nejúčelnější takové právní řešení situace, které bude problém emisí řešit pro co nejširším území a zároveň co nejjednodušji. Je totiž nezpochybnitelným faktem, že regulace, byť sebestřísnější, pouze na určitém vymezeném území může sice vést k lokálnímu poklesu emisí sledované škodlivé látky, v žádném případě však nemůže sama o sobě účinně řešit situaci v globálním měřítku. Takové globální řešení je však nezbytné, pokud má dojít ke skutečnému a citelnému zlepšení ovzduší Země. To platí

⁶ Moldan, B. *(Ne)udržitelný rozvoj ekologie : hrozba i naděje* . 2.vyd. Praha : Karolinum, 2003. 141 s

hlavně pro produkci skleníkových plynů, kdy je rozhodující jejich celkové objemové množství v atmosféře. Pokud bych měl uvést praktický příklad, tak zavádění nízké emisních zón ve městech Spolkové republiky Německo je z pohledu ochrany ovzduší čin chvályhodný, z pohledu skutečného přínosu pro celkový stav ovzduší planety Země však přeci jen nedostatečný. Rovněž je třeba uvážit fakt, že zrovna právě v SRN je kvalita a stav provozovaných zdrojů na vysoké úrovni, což samo o sobě znamená, že produkce emisí tamními mobilními zdroji bude alespoň v rámci dnešních měřítek rozhodně příznivější než např. v oblastech jako je rychle se ekonomicky rozvíjející státy Asie. V takových oblastech rovněž nelze počítat s nijak výrazně přísnou legislativou ochrany ovzduší, a to z toho důvodu, že vzhledem k nedávné minulosti těchto zemí nebyla otázka ochrany životního prostředí na pořadu dne (ač to může znít z dnešního pohledu jakkoli cynicky, ochrana životního prostředí přicházela do zorného pole legislativců vždy až jakási „luxusní záležitost“, tedy tehdy, kdy konkrétní země byla již natolik rozvinutá, že si ochranu živé i neživé přírody mohly dovolit a v tomto zájmu i přiměřeně přibrzdit své ekonomiky).

V potřebě regulovat emise mobilních zdrojů znečišťování globálním způsobem nevidím rozdíl od regulace zdrojů stacionárních. Toto považuji za jasný styčný bod obou typů zdrojů znečišťování. Stejně jako v případě emisí mobilních zdrojů, tak i emise (a v tomto případě pak de facto imise) škodlivých látek jsou schopny se přemisťovat v prostoru, nehledě na lidmi vytyčené hranice států. Pokud má být taková jistě nepříznivá situace řešena právem, nemůže snad být vhodnějšího prostředku, než práva mezinárodního.

2.1.1 Mezinárodně-právní regulace

V případě právní ochrany před emisním znečišťováním je nutné postupovat co nejvíce koordinovaně a nahlížet na problém této ochrany v globálním měřítku, jak je již zmíněno výše v textu. Co se však zdá z pohledu věcného jako samozřejmé, není na poli právním (a de facto i politickém) zdaleka tak jednoduché. Společenství států si potřebu jisté široké a globální právní úpravy uvědomuje a uvědomovalo, ale zásadní problém nastává v okamžiku, kdy vyjde najevo nutnost uzpůsobit jednotlivé právní řády členských či signatářských zemí. Přes neustále pokračující sblížování právních úprav jednotlivých zemí totiž stále přetrvávají mezi jednotlivými úpravami značné rozdíly.

S těmito rozdíly musí kalkulovat i mezinárodní legislativa, čehož je následkem přijímání úmluv, které jsou svou povahou rámcové a spíše než aby stanovovaly přímo vynutitelná a závazná konkrétní pravidla pro omezování produkce emisí mobilními zdroji. Takovým dokumentem je **Úmluva o dálkovém znečišťování ovzduší přecházejícím hranice států**, která byla podepsána v Ženevě roku 1979. V platnost vstoupila roku 1983. Signatářem je i bývalé Československo, pro které byla platná od roku 1984. Úmluva je veskrze rámcová, obsahuje vyjádření úsilí členských států spolupracovat na omezování znečišťování ovzduší a rovněž předpokládá jistou výměnu relevantních informací a pravidelný monitoring aktuálního stavu znečištění. Úmluva jako taková nemá přímý vztah k emisím pocházejícím z mobilních zdrojů, nepřímo s nimi však nesporně počítá a do budoucna vymezila několik zásadních instrumentů, bez kterých by mezinárodní právní ochrana ovzduší před znečišťováním ovzduší emisemi mobilních zdrojů nebyla možná. Sama Úmluva neobsahuje žádné konkrétní závazky, ty můžeme najít až v následně přijatých protokolech. První v řadě byl **Protokol o dlouhodobém financování Kooperativního programu pro monitorování a vyhodnocování dálkového šíření látek znečišťující ovzduší v Evropě**. Podepsán byl roku 1984, v Ženevě, v platnost vstoupil až roku 1988. V současné době Česká republika všechny závazky převzaté tímto protokolem splňuje.

Jak již bylo řečeno ve věcném úvodu této práce, je jedním z vážných problémů dneška ve vztahu ke stavu ovzduší produkce skleníkových plynů. Právní úpravu regulace takovýchto emisí je obsažena v **Protokolu o snižování oxidů dusíku nebo jejich přenosů přes hranice států**, z roku 1988, který byl podepsán v bulharské Sofii. Pro Českou republiku vstoupil v platnost počátkem roku 1991. Strany se zde zavázaly, že své emise oxidu dusíku budou natolik korigovat, aby v roce 1994 byly na stejné úrovni jako roku 1987. Problém s dodržением tohoto protokolu v současné době souvisí právě s mobilními zdroji. Za největší polutanty již nelze považovat velké stacionární zdroje, ale právě zdroje mobilní. Je to následek enormního vzrůstu dopravy (nejen v ČR). Již v roce 2006 se podíl na emisích oxidů dusíku stacionárních a mobilních zdrojů takřka vyrovnal. Přesto všechno, však emise oxidů dusíků na území České republiky vykazují sestupnou tendenci.⁷ Pozitivním činitelem v tomto procesu je technický vývoj automobilů. Respektive neustále se modernizující (i když v ČR velmi

⁷ Dostupný na internetové adrese <http://issar.cenia.cz/issar/page.php?id=102> dne 20. 5. 2012

pozvolně) vozový park. Tak dochází k poklesu i v rámci skupiny mobilních zdrojů, navzdory bující automobilové dopravě. Produkci oxidů dusíku se po právní stránce zabývá další mezinárodně-právní dokument, a sice Protokol k omezení acidifikace, eutrofizace a tvorby přízemního ozonu (Göteborgský protokol). V tomto protokolu se smluvní strany zavázaly snížit emise oxidů dusíku do roku 2010 o 41 %.

Nejdůležitějším mezinárodněprávním dokumentem zabývajícím se ochranou ovzduší z hlediska možných klimatických změn je bezesporu **Rámcová úmluva OSN o změně klimatu** (*UN Framework Convention on Climate Change/UNFCCC*).

Tato úmluva byla přijata v roce 1992 (ČR přistoupila roku 1993), **na Konferenci OSN o životním prostředí a rozvoji, v Rio de Janeiru**. V platnost pak vstoupila 21. 3. 1994. Úmluva z Ria je (jak název sám říká), pouze rámcového charakteru a jako taková pouze vymezuje určitý prostor pro další jednání a vyjednávání, s tím, že stanoví obecné cíle, kterých by mělo být v budoucnu dosaženo. Jejím obsahem je vyrovnávání se s problémem produkce skleníkových plynů způsobující změnu klimatu, ale obsahuje i ustanovení týkající se finanční či technologické pomoci rozvojovým státům. Proces její ratifikace neustále probíhá, avšak k roku 2009 již byla ratifikována 194 státy světa. Většina států, které nejsou smluvními stranami (*non-annex*), jsou státy velmi chudé a rozvojové (Angola, Vietnam, Turkmenistan...). Česká republika smlouvu podepsala 13. 6. 1993 a ratifikovala 7. 10. 1993 (č.80/2005 ve Sbírce mezinárodních smluv). V platnost vstoupila 21. 3. 1994. ČR byla v pořadí teprve 36. strana. Úmluva stojí na čtyřech principech:

1. princip mezigenerační odpovědnosti – vyjádření nutnosti chránit klimatický systém Země nejen pro generaci současnou, ale i pro generace příští.
2. Princip společné diferencované odpovědnosti – prezentuje shodu na tom, že hlavními viníky současného stavu produkce skleníkových plynů jsou především vyspělé státy světa a je tak jejich úkolem se finančně podílet na řešení problémů souvisejících se změnou klimatu v zemích rozvojových.
3. Princip ochrany nejzranitelnějších území – znamená podílet se na řešení v těch místech, která jsou z hlediska geografického, morfologického, biologického, ale i sociálního a ekonomického v této souvislosti nejzranitelnější.

4. Princip předběžné opatrnosti – dnes již obecně přijímaná zásada ochrany životního prostředí jako celku, v této souvislosti znamená, že omezit produkci skleníkových plynů je nutno i v době, kdy za současného stavu poznání neznáme zcela přesně důsledky případné změny klimatu.

Jelikož sama Úmluva žádné konkrétní závazky co do emisních limitů skleníkových plynů neobsahuje, je důležitý článek 17. Úmluvy, který řeší problematiku protokolů. Ty mohou být přijímány na jakékoli společné konferenci, přičemž strany o tomto musí být s předstihem informovány a musí mít možnost se s připravovaným protokolem seznámit předem. Stranami protokolů mohou být jen členské státy. Produkci emisí oxidů dusíku se dále zabývá **Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu**, který byl přijat roku 1997, a to na třetí konferenci smluvních stran v Kjótu – *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Changes*. Česká republika tento Protokol podepsala 23. 11. 1998 a to na základě usnesení vlády č.669/1998 a ratifikovala ho 15. 11. 2001 (č. 81/2005 Sb. m. s.). V roce 2009 bylo smluvními stranami protokolu 190 členských států Úmluvy.

V tomto Protokolu se státy zavazují ke konkrétním povinnostem, které je potřeba splnit, aby bylo dosaženo cíle Úmluvy. Protokol sám o sobě žádné přímé omezení pro produkci skleníkových plynů samotným mobilním zdrojem znečišťování neuvádí. To je pak opět otázka a úkol pro legislativce jednotlivých signatářských zemí, jak pojmu konkrétní regulaci produkce skleníkových plynů, případně jak ji pojmu další nadnárodní uskupení, kterých mohou být signatářské státy Protokolu členy (v případě České republiky se bude jednat o členství v Evropské unii). V příloze B, se tak vyspělé státy (respektive ty státy, které jsou vyjmenované v příloze I. Úmluvy) zavázaly snížit produkci skleníkových plynů o 5,2% oproti stavu platném k roku 1990, a to do konce prvního kontrolního období (tedy mezi roky 2008 a 2012). Pokud jde o redukce oxidů dusíku, Protokol zmiňuje regulaci oxidu dusného (N₂O). Je třeba zmínit, že Protokol není odborníky vždy zcela vše přijímán a bývá označován jako příliš kompromisní řešení. Rovněž mu bývá vytýkáno, že závazky pramenící z Protokolu nejsou efektivně vymahatelné a problémy může činit i samotný monitoring sledovaných látek.⁸

Dalším plynem, který emitují mobilní zdroje znečišťování a zároveň přispívá ke zmíněnému skleníkovému efektu je oxid uhličitý, tedy CO₂. Největší producentem

⁸ Cole H.C., Pollution and Property. Cambridge University Press. Cambridge: 2002. Str. 84

tohoto skleníkového plynu je doprava, která je uskutečňována v naprosté většině případů právě mobilními zdroji znečišťování. V rámci dopravy je pak nutné ještě oddělit jednotlivé druhy dopravy. Zde pak jako největší producent vystupuje individuální automobilová doprava, i když samotná cesta automobilem nepatří mezi ty nejvíce produkující oxid uhličitý. Např. v přepočtu emisí CO₂ na pasažera vyprodukuje běžný osobní automobil méně CO₂ než letadlo na stejné trase.⁹ Problémem individuální dopravy však navždy zůstane to, že prostředky veřejné hromadné dopravy vyjedou na své trasy vždy. Pokud tedy místo nich je zvolena doprava individuální, celkový objem emisí oxidu uhličitého vzroste. Pozornosti by však nemělo ujít světové rozložení emisí CO₂. Vzhledem k neustálému tlaku na individuální automobilovou dopravu by se mohlo zdát logické, že největší emitenti se budou nacházet v „západním světě“, tedy mezi oblastmi jako je západ Evropy nebo USA. Pravdou je však pravý opak. Největšími producenty oxidu uhličitého na hlavu jsou státy jako Katar, SAE, Kuvajt nebo Bahrajn. Je nezpochybnitelné, že toto není vinou mimořádně rušné individuální dopravy. Např. v SAE připadá na 1000 obyvatel 193 automobilů, což je přibližně dvakrát méně než v České republice.¹⁰ Za vysokou produkcí stojí rozvinutý rafinérský průmysl a velmi intenzivní využívání letecké dopravy.

Skleníkové plyny emitované mobilními zdroji nejsou bohužel jediné škodlivé látky, kterými mobilní zdroje přispívají ke zhoršování stavu ovzduší. Jistý, i když poměrně marginální vliv mají mobilní zdroje znečišťování na další problém znečištění ovzduší, a sice problém narušování ozónové vrstvy Země. Některá specifická zařízení v automobilech (a některých dalších mobilních zařízeních) používají ke své funkci plynné chlorflourovodíky (mezi laickou veřejností spíše známé jako freony a halony, tedy pod svými obchodními označeními). Takovými zařízeními jsou klimatizační jednotky automobilů, které k zajištění své funkce potřebují jistý objem chladícího média.¹¹ Právě toto médium může být mimo jiné založeno na bázi chlorflourovodíků,

⁹ Dostupný na internetové adrese http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/zivotni+prostredi/Emise/snizovani_emisi.htm dne 12. 12. 2011

¹⁰ Dostupný na internetové adrese: <http://www.businessinfo.cz/cz/sti/spojene-arabske-emiraty-zakladni-informace-o-teritoriu/1/1001482/> dne 20. 5. 2012

¹¹ Toto chladící médium v klimatizačním zařízení funguje, zjednodušeně řečeno, jako kapalný nosič tepla, jehož prudkým ochlazením a opětovným zahříváním dochází v systému k tepelné výměně.

tedy látky poškozují ozónovou vrstvu nejvíce. Pozitivní zprávou jistě je, že v současné době se daří stav ozónové vrstvy dále nezhoršovat. Je to dáno především zákazem výroby a distribuce halonů a freonů, což se pochopitelně dotýká i klimatizačních jednotek mobilních zdrojů. Ve vztahu k životnímu prostředí závadná chladicí média jsou tedy nahrazována novými typy kapalin, povětšinou na základě amoniaku nebo oxidu uhličitého. Je smutným faktem, že právě tyto látky přispívají k jinému problému ve vztahu k vzdušné složce životního prostředí a sice problému tvorby skleníkového efektu.

V rámci mezinárodního práva upravuje problematiku produkce plynů, které jsou zodpovědné za porušování ozónové vrstvy Země je tzv. **Montrealský protokol o látkách, které porušují ozónovou vrstvu** (Kanada, roku 1987). Strany přijaly závazek snížit spotřebu freonů o 50% roční spotřeby z roku 1986, a to k letům 1998/99. Vzhledem k tomu, že stav ozónové vrstvy se nadále zhoršoval, byly signatářskými státy přijaty dodatky protokolu, a to Londýnský, Kodaňský, Montrealský a Pekingský. Tyto dodatky vesměs zpřísnují přijatá opatření. V současné době se i za přispění těchto dodatků podařilo stav ozónové vrstvy alespoň stabilizovat. Odborníci se zatím zcela neshodují na tom, jak dlouho bude trvat obnovení ozónové vrstvy do alespoň takového stavu, který bude zajišťovat ochranu před nepříznivými vlivy slunečního záření. Obecně je za takovou dobu považováno období patnácti až třiceti let.

2.1.2 Unijní úprava regulace emisí mobilních zdrojů znečišťování

Unijní legislativa v oblasti ochrany vzdušné složky životního prostředí jako celku se dělí na tři hlavní a obsáhlé větve, přičemž pro tuto práci bude stěžejní větev třetí, která obsahuje legislativu z úpravy oblasti provozu motorových vozidel (dalšími větvemi jsou úprava průmyslových zařízení a úprava spalování). Nejpodrobněji je unijní legislativou upravena právě problematika produkce emisí motorovými vozidly, ke kterým se vztahuje hned několik následujících norem práva EU. Nejprve se budu v této kapitole věnovat unijní regulaci emisí skleníkových plynů. Tuto problematiku upravuje hned několik sekundárních pramenů unijního práva, přičemž jisté základy pro přijímání takovéto legislativy by bylo možné nalézt již v pramenech primárních. Vzhledem k zaměření této práce se však jedné o oblast ve vztahu k mobilním zdrojům znečišťování poměrně obecnou, a proto se jí nebudu nadále hlouběji zabývat.

Vzhledem k systematice výkladu je na prvním místě potřeba jmenovat **rozhodnutí Rady 94/69/ES** o ratifikaci Rámcové úmluvy o změnách klimatu, kterým se EU zavázala naplňovat obecné cíle stanovené Úmluvou. Rozhodnutí vstoupilo v platnost dne 21. 3. 1994. Jak již bylo řečeno, sama úmluva žádné konkrétní závazky nestanoví, a proto EU ratifikovala i Kjótský protokol k Úmluvě, a to **rozhodnutím Rady 2002/358/ES**, ze dne 25. 4. 2002. Tím se Evropská unie zavázala ke splnění Kjótským protokolem stanovených limitů znečišťování životního prostředí skleníkovými plyny.

Aby bylo dosaženo cílů a limitů obsažených ve zmíněných dokumentech, a to koordinovaně v rámci celé EU, přijala (a přijímá) Evropská unie celou sérii předpisů. V rámci této práce považuji za nezbytné zmínit ty, které mají bezprostřední vztah k mobilním zdrojům znečišťování, předně pak k osobním automobilům vybaveným spalovacím motorem.

Je třeba poznamenat, že problém produkce oxidu uhličitého jako nejvýznamnějšího skleníkového plynu byl v nedávné minulosti již natolik aktuální, že sami výrobci automobilů přijali dobrovolně (prostřednictvím zaštiťujících organizací jako je ACEA pro evropský automobilový průmysl či JAMA pro japonský automobilový průmysl) rezoluce, ve kterých se zavázali ke snižování emisí nově vyrobených produktů, a to do určitého roku. Tyto dobrovolné závazky pak byly schváleny orgány EU. Vzhledem k tomu, že automobilky nebyly schopny tyto plány zcela dodržet, bylo přijato **nařízení Evropského parlamentu č. 443/2009** ze dne 23. 4. 2009, kde jsou limity emisí pro nově produkováná vozidla stanoveny již závazně a to pod hrozbou nemalých sankcí.¹² Při posuzování emisí oxidu uhličitého se vychází z metodiky měření stanovené **směrnicí 93/116/ECE**, která nahrazuje dříve používaný postup měření spotřeby paliva u nově vyrobených automobilů. Od účinnosti této směrnice se průměrná spotřeba nového automobilu posuzuje podle hmotnosti emitovaného oxidu uhličitého, nikoli tedy podle skutečné spotřeby pohonné látky.

Emisemi skleníkových plynů produkovaných naftovými motory vozidel se **zabývá nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a užitkových vozidel a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel**. Nařízení

¹² Dostupný na internetové adrese: <http://www.jama-english.jp/about/history.html> dne 12. 2. 2012

ruší směrnici 70/220 EHS (s účinností od 2. ledna 2013). Nařízení si klade za cíl výrazné snížení emisí oxidů dusíku z naftových vozidel.

Opominout nelze ani dopravu leteckou. Znečištění pocházející z této dopravy reguluje v kontextu norem EU směrnice 2003/87/ES začleňuje emise skleníkových plynů vznikajících při provozu civilních letadel do zavedeného systému EU pro obchodování s emisemi plynů z významných technologických zdrojů. Od roku 2011 se směrnice vztahuje na lety v rámci hranic EU, od roku 2012 dále pak i na ty lety, které jsou uskutečňovány prostřednictvím letišť EU (tedy vzlety a odlety).

Dalším důležitým pramenem bude **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES**. Cílem směrnice je sblížení předpisů členských států na úseku znečišťování ovzduší z mobilních zdrojů, v tomto případě konkrétně nesilničních pohyblivých strojů. Dokument obsahuje velmi rozsáhlé technicky-legislativní přílohy, kde jsou jednotlivé stroje (motory), rozřazeny do skupin. V Příloze 1 je možné nalézt negativní vymezení směrnice. Směrnice se nevztahuje na lodě, železniční lokomotivy, letadla a elektrické generátorové agregáty. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/26/ES rozšířila působnost Směrnice 97/68/ES na plavidla vnitrozemských cest i železniční lokomotivy.

Problém emisí vznětových motorů a zážehových motorů poháněným plynem nebo zkapalněným ropným plynem řeší **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES**. V textu a přílohách lze nalézt požadavky na provádění testů nově vyráběných motorů, podmínky jejich uvádění na trh a další odborně technické požadavky a to s ohledem na současné možnosti rozvinutého automobilového průmyslu v členských státech. Za tímto účelem pak směrnice ukládá členským státům mnohé povinnosti.

Směrnice Rady 70/220 EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel je zaměřena na znečištění ovzduší emisemi plynů jako je oxid uhelnatý a uhlovodíky. Směrnice stanovuje požadavky na provádění zkoušek při schvalování typu vozidla, a pokud vozidlo splní předepsané požadavky, nesmí ostatní členské státy odmítnout vnitrostátní schválení tohoto vozidla ve svých zemích.

Pod problematiku omezování produkce emisí škodlivých látek mobilními zdroji lze z hlediska unijního práva jistě zařadit i **Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/81/ES** má jako svůj hlavní cíl snížení acidifikace životního prostředí a omezení

tvorby přízemního ozonu. Toho má být dosaženo stanovením národních emisních stropů u vyjmenovaných látek. Jedná se o tyto látky:

NO_x – oxidy dusíku

VOC - těkavé uhlovodíky

NH₃ - amoniak

SO₂ – oxid siřičitý

Jako ve většině případů, i zde stanoví směrnice některé výjimky. Stejně jako v předchozím případě výše se směrnice nevztahuje na námořní dopravu, a dále pak zde existují výjimky pro Portugalsko, Španělsko a Francii (týká se jejich departmentů). Směrnice se rovněž nevztahuje na letový provoz, vyjma přistání a vzletu letadel.

Ochranou ovzduší před plyny způsobujícími narušování ozónové vrstvy Země (tzv. flourované skleníkové plyny), které pochází z mobilních zdrojů, se zabývá nařízení **Rady č. 2037/2000 ES o látkách, které poškozují ozónovou vrstvu**, ve znění pozdějších nařízení. Jedním z hnacích motorů pro přijetí tohoto nařízení byl sám technický pokrok, kdy se staly dostupnými nové technologie, které umožnily náhradu látek poškozujících ozónovou vrstvu Země. Projev tohoto nařízení v právním řádu ČR je Hlava III. OchVz.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/40/ES řeší výrobu a schvalování klimatizačních systémů v automobilech, kde je relevantní součástí chladicí médium. Důvody proč může být chladicí médium autoklimatizace jsou popsány v úvodu této kapitoly. Směrnice se vztahuje i na dodatečnou montáž chladících zařízení, stejně jako na doplňování chladiva do těchto zařízení. Použití médií, které nesplňují požadavky dané směrnicí, je výslovně zakázáno.

2.1.3 Česká právní úprava ochrany ovzduší před emisemi mobilních zdrojů

Právní legislativa zaměřená na ochranu ovzduší v České republice pochází ze začátku 90. let. V dobách předchozích žádná speciální česká úprava neexistovala a suplovaly ji předpisy práva hygienického, konkrétně pak zákon o péči o zdraví lidu.¹³ I díky tomuto byl stav ovzduší (a nejen pouze této složky životního prostředí) v bývalém Československu jeden z nejhorších v celé tehdejší Evropě. Obecně nejhorší byla situace ve velkých aglomeracích a částech země, kde byl koncentrován (pravda, poměrně

¹³ Zákon č. 20/1966 Sb.

rozvinutý) těžký průmysl – hlavně těžební a hutnický. Koncem osmdesátých let byl již stav životní prostředí natolik kritický, že jeho kritika zazněla i na školení strany roku 1988, viz příloha. Situace se začala zásadně měnit k lepšímu během následujících deseti let. Jistou zásluhu na této pozitivní změně nesou i následující tři předpisy: zákon o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami (zk. č. 309/1991 Sb.), dále pak zákon o státní správě ochrany ovzduší a poplatcích za jeho znečišťování (zk. č. 389/1991 Sb.) a zákon o ochraně ozónové vrstvy Země (zk. č. 86/1995 Sb.). Na tyto zákony pak navazovalo mnoho prováděcích předpisů, které se však týkaly vesměs znečišťování ze zdrojů stacionárních.

Stejně jako v případě výkladu problematiky právní úpravy mezinárodní a unijní, pojednám i v případě výkladu české právní úpravy o emisích mobilních zdrojů znečišťování způsobujících skleníkový efekt.

V tomto ohledu je bezpochyby nutné zmínit na prvním místě **OchVz**.

Problematiky emisí skleníkových plynů (a nejen těch) se blíže dotýká § 3. Ten vymezuje některé povinnosti právnických a fyzických osob. Pod odst. 1 je možno nalézt povinnost každého omezovat a předcházet znečišťování ovzduší tím, že každý má povinnost snižovat vypouštění nebezpečných látek (podle tohoto zákona a navazujících právních předpisů). Jedná se tedy o jakousi generální, obecnou povinnost každého, v kontextu této práce každého, kdo užívá mobilních zdrojů znečišťování. S touto povinností úzce souvisí § 14 tohoto zákona. Ten stanovuje další povinnosti pro jejich provozovatele, výrobce i dovozce. Provozovatelé jsou povinni se o své zdroje znečišťování starat tak, aby vyhověly podmínkám stanoveným prováděcími předpisy. O těch bude v práci pojednáno dále. Stejně tak výrobci a dovozci jsou povinni vyrábět a dovážet jen takové zdroje znečišťování, které jsou schopny vyhovět podmínkám stanoveným prováděcími předpisy. Dalším relevantním zákonem je **zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**. Pro problematiku je stěžejní část třetí, týkající se schvalování silničních vozidel. Při procesu schvalování typu vozidla pro provoz na území České republiky jsou přípustné určité výjimky od předepsaných regulativních standardů. Tyto výjimky však není možné uplatnit u některých konstrukčních celků či vlastností silničního vozidla. Mezi takové patří i limity emisí ve výfukových plynech (§4).

Mezi mnohé povinnosti výrobce patří mimo jiné i to, že je povinen zajistit, aby se každý zájemce o koupi nového vozu u autorizované prodejny výrobce mohl seznámit s údaji o spotřebě pohonných hmot a produkcí CO₂ u konkrétního vozu. Výrobce (prostřednictvím svého prodejce) tak má podle tohoto zákona učinit pomocí plakátu a informačního štítku.¹⁴ Stejně tak musí postupovat při propagaci svého vozu a musí tak činit pro všechny schválené a prodávané typy vozidla.

Zákon je v oblasti uvádění vozidla do provozu poměrně přísný, jelikož výjimky v souvislosti s emisními parametry nepovoluje ani u malosériově či dokonce jednotlivě vyráběných vozidel. To platí i pro takto dovážené vozy ze zahraničí.

Další povinnosti (tentokrát spíše pro provozovatele vozidla) vyplývají z části čtvrté dotyčného zákona, nazvané „Vozidlo v provozu“. Provozovatel je povinen udržovat vozidlo v řádném technickém stavu tak, jak stanoví pokyny výrobce. To znamená vozidlo pravidelně servisovat a kontrolovat na odborné úrovni a řídit se při provozu vozidla manuálem výrobce. Zákon však nestanoví, kde a kým má takovouto odbornou péči o vozidlo vykonávat (zda použít výhradně autorizovaných či univerzálních servisů nebo vozidlo udržovat dokonce pouze svépomocí). Zda je vozidlo provozované na pozemních komunikacích v předepsaném stavu kontrolují příslušníci Policie České republiky, povětšinou pak útvary specializované složky Dopravní policie.

Zákon výslovně stanovuje, kdy je vozidlo nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Je tomu tak v několika případech, z hlediska životního prostředí je však nejzásadnější požadavek pod písmenem b) § 37 tohoto zákona. Vozidlo totiž nesmí poškozovat životní prostředí nad míru, kterou stanoví prováděcí předpis. Stejně tak provozovatel nesmí na pozemních komunikacích provozovat vozidlo které nemá platné osvědčení o měření emisí vydané stanicí měření emisí a technické kontroly. S tím úzce souvisí § 41 a následující, řešící problematiku měření emisí vozidla. Provozovatel vozidla je povinen podrobovat své vozidlo (uvedené v § 40 s výjimkou motocyklu, pokud jeho provozní hmotnost je nižší než 400 kg), pravidelnému měření emisí, a to ve lhůtách, které platí pro technickou prohlídku (tedy nejvíce čtyři roky po první registraci vozidla a dále pak pravidelně každé dva roky). Tuto kontrolu by měl podstoupit nejvíce jeden měsíc před koncem zákonné lhůty.

¹⁴ Konkrétně § 24, odst. 2, písm. m) a n) tohoto zákona

Samotná kontrola neznamená jen naměření dat a jejich vypsání do protokolu. Produkci škodlivých zplodin vozidla ovlivňuje mnoho faktorů a ne všechny jsou zaznamatelné měřením. I na to zákon pamatuje a proto do kontroly zahrnuje i revizi takových technických součástí systému vozu, které se na produkci emisí mohou podílet. V praxi se tedy bude jednat o výfukové potrubí či, u starších vozidel, správné seřízení karburace směsi. Měřené hodnoty se odečítají jednak při volnoběžných otáčkách, jednak při zvýšených. Takovýto postup by měl přibližně simulovat běžný provoz vozidla. Hodnotí se objem vypouštěného oxidu uhelnatého a nespálených uhlovodíků. Výše popsané platí pro vozidla vybavená zážehovými motory. U motorů vznětových je měřena především kouřivost a opět mechanické i elektronické součásti, které jsou odpovědné za emitování škodlivých plynů.

S tímto zákonem úzce souvisí zákon č. **13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**, kdy relevantní pro tuto práci bude především ustanovení § 7 odst. 1 písm. b), kdy je na řidiče kladena povinnost neobtěžovat ostatní účastníky provozu zejména hlukem, znečišťováním ovzduší nebo bezdůvodným ponecháním motoru vozidla v chodu.

Další zákonem regulující znečišťování životního prostředí mobilními zdroji, tentokrát na úseku drážní dopravy, je **zákon 266/1994 Sb., o drahách**, který byl změněn zákonem č. 134/2011 Sb. Obsahuje tedy změny, které jsou účinné dílem od 25.5.2011, dílem až 1.1.2012. Zákon se nevztahuje na některé typy drah, jako jsou např. dráhy důlní či průmyslové. V § 43 je stanovena podmínka, že na drahách lze provozovat jen takové drážní vozidlo, které vyhovuje po stránce emisí ze spalovacího motoru stanoveným podmínkám. Zda motor takové požadavky splňuje, se prokazuje tím, že drážní vozidlo odpovídá typu, který je schválen schvalovací procedurou podle tohoto zákona a motor vozidlo vyhověl zkouškám, které provádí ministerstvem dopravy pověřená právnická osoba. Podrobnosti zkoušky stejně jako přípustné emisní limity stanoví příslušný prováděcí předpis.

Na dopravu leteckou dopadá **zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví**. Rovněž tento zákon byl v tomto roce změněn a to zákonem z 28. dubna 2011, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Provozu letadla (a tím tedy i vypouštění emisí z motoru

letadla) se zabývá § 8 Způsobilost letadla. O způsobilosti zde rozhoduje pověřený správní úřad vydáním příslušného osvědčení. Tomu předchází technické prověření letadla, které je povinen zajistit provozovatel na svůj vlastní náklad. Konkrétní emisní normy jsou pak opět stanoveny prováděcím předpisem. Příslušné letadlo se dále musí shodovat se schváleným typem.

Posledním typem dopravy a tím i provozovaných mobilních zdrojů znečišťování jsou vodní dopravní prostředky. Na ty se vztahuje **zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě**. Situace je zde obdobná jako u výše zmíněných drážních a vzdušných dopravních prostředků. Lodě podléhající registraci podle tohoto zákona se musí podrobit schvalovací proceduře plavebního úřadu, který posléze vydá osvědčení o schválení. To předpokládá shodu jednotlivého plavidla s již registrovaným a úřadem schváleným typem. Technické (a tím i emisní) vlastnosti plavidla musejí být v souladu s prováděcí legislativou a samozřejmě rovněž s legislativou EU a mezinárodní legislativou.

Předmětná zákonná úprava je poměrně technického rázu a mnohé skutečnosti v zákonech obsažené vyžadují podrobnější úpravu prováděcími předpisy. Předně se jedná o celou řadu vyhlášek vydávanými jednotlivými ministerstvy.

Na závěr kapitoly věnované prováděcím předpisům z oblasti produkce emisí mobilními zdroji je nutno zmínit, že valná většina norem se netýká vojenských dopravních prostředků a jejich užívání. Pro takové zdroje platí zvláštní předpisy, kde požadavky na ekologický provoz často ustupují do pozadí. Příkladem mohou letadla pro vojenské účely, pro která platí **vyhláška č. 154/2011 o vojenské letecké technice**, schvalování technické způsobilosti vojenské letecké techniky, provádění pravidelných technických prohlídek a zkoušek technických zařízení vojenské letecké techniky, provozování a kontrolách vojenské letecké techniky a pověřování a osvědčování právnických a fyzických osob a o vojenském leteckém rejstříku.

2.1.4 Regulace synergického působení více mobilních zdrojů znečišťování – problém imisí mobilních zdrojů znečišťování

Dosavadní výklad problematiky se týkal škodlivého působení samotného zdroje znečišťování ovzduší. I kdyby byla takováto úprava jakkoli dokonalá (jakože není), sama o sobě by nemohla být dostatečně účinná. To však platí, i pokud se na tento

problém podíváme z druhé strany. Jeden mobilní zdroj sám o sobě, byť produkující bohaté emise škodlivých látek a částic, by nemohl způsobit žádný zásadní problém ve stavu ovzduší. Pochopitelně mám na mysli stav ovzduší na alespoň trochu rozsáhlejší území. Právní (a nejen ta) regulace znečišťování emisemi mobilních zdrojů musí jít ruku v ruce s úpravou synergického působení vícero mobilních zdrojů znečišťování.

Právní úpravu takového působení je možno najít ve vícero právních předpisech. Problémem smogových situací se zabývá § 8 zákona o ochraně ovzduší. Jedná se o vyhlášení tzv. smogové situace, tj. takové situace, kdy je ovzduší na určitém území natolik znečištěno škodlivými látkami, že jsou porušeny i zvláštní limity (takové, kdy i při krátkodobém vystavení lidského organismu působení škodlivých látek hrozí poškození lidského zdraví) stanovené prováděcím předpisem. Tímto předpisem je vyhláška č. 553/2002, kterou se stanovují zvláštní imisní limity znečišťujících látek. Sledovány jsou v tomto případě tři látky – oxid siřičitý, oxid dusičitý a troposférický ozón. Přesné hodnoty znečišťujících látek jsou stanoveny přílohou č. 1 výše jmenované vyhlášky. Vyhláškovány jsou tři signály:

1. signál upozornění
2. signál regulace
3. signál varování

Signál upozornění je signálem nižšího stupně, signály regulace a varování jsou signály vyššího stupně. V rámci ústřední regulačního řádu vyhláší možnost vzniku, vznik a ukončení smogové situace Ministerstvo životního prostředí, případně jím zřízená právnická osoba – Český hydrometeorologický ústav. Současně se vznikem smogové situace je nutné přijmout regulační opatření, a to jak pro zdroje mobilní, tak zdroje stacionární. Pro oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší existují tzv. smogové, regulační a varovné systémy, jejichž provoz upravuje ústřední regulační řád, krajský a místní regulační řád. Ústřední regulační řád je upraven výše zmíněnou vyhláškou, krajský a místní regulační řády jsou pak vydávány kraji a obcemi formou nařízení (vyhláška 553/2002 však obsahuje zásady tvorby těchto řádů). Platí, že regulační řád nižšího stupně musí být v souladu s řádem vyššího stupně. Pokud již dojde ke vzniku smogové situace, může orgán ochrany ovzduší nařídít provozovatelům mobilních zdrojů znečišťování omezení provozu těchto zdrojů nebo dokonce může nařídít zákaz tyto zdroje používat. Taková opatření lze vyhlásit jen na nezbytně nutnou dobu a jen

s uvedením důvodu a území, na které se konkrétní regulační řád vztahuje. Informace jsou veřejnosti sdělovány prostřednictvím prostředků hromadného sdělování, tedy především televize a rozhlasu.

Podle současně platné legislativy (konkrétně § 8 odst. 3 zákona o ochraně ovzduší) mohou být signály upozornění, regulace a regulační opatření pouze za stavu smogové situace, kterou vyhláší, jak bylo řečeno výše, Ministerstvo životního prostředí či Český hydrometeorologický ústav. Pokud tedy k takové mu vyhlášení nedojde, není možné ze strany krajských či obecních úřadů vyhlásit signály upozornění, regulace ani regulační opatření.¹⁵ Je však třeba poznamenat, že současně platný zákon o ochraně ovzduší byl a je během své účinnosti soustavně kritizován a to do té míry, že byl roku 2010 přestaven návrh nového zákona o ochraně ovzduší.

2.1.5 Návrh nového zákona

Návrh nového zákona reaguje mimo jiné na fakt, že ač jsou limity emisí dle současně platného zákona dodržovány, imisní limity jsou na mnoha místech neustále překračovány. Jako příklad je možno uvést oblasti Ostravska či severních Čech. Zákon reagoval při svém vzniku a během své účinnosti nadále reaguje na potřeby harmonizace s právem Evropské unie, což je sice nutností, ale zároveň se z předpisu stala poměrně těžko přehledná norma. Východiskem při tvorbě návrhu nového zákona bylo nejen zpřísnění jednotlivých mechanismů, ale hlavně jejich zefektivnění. Pozornost si zaslouží i důslednější návaznost emisních a imisních limitů navzájem, kdy je nutno posuzovat dopad jednotlivých zdrojů znečišťování na konkrétní oblasti a to v souhrnu jimi produkovaných emisí.

Další změnou, kterou si klade za cíl zavést návrh nového zákona je možnost obcí a měst vyčlenit na svých územích zónu, do které nebudou moci vjíždět automobily, které nesplňují emisní limity. Obce a města ale zároveň musí zajistit objíždnou trasu po silnici stejné nebo i vyšší třídy. Tato možnost by v budoucnu mohla zajistit zlepšení stavu ovzduší, který panuje mimo jiné v Moravskoslezském kraji a zároveň by tyto zóny měly stimulovat majitele starších, méně ekologických vozidel, kteří často zajíždějí do center měst, aby pořídili vozidlo novější. Jedná se o zásadní posun proti současnému stavu, kdy možnost obcí omezit provoz mobilních zdrojů znečišťování připadá v úvahu

¹⁵ Dostupný na internetové adrese www.eps.cz dne 1. 4. 2012

pouze za stavu smogové situace (viz. výše v textu práce), kdy jsou překročeny zvláštní imisní limity. Při překročení obecných imisních limitů současný zákon pouze takovéto řešení připouští. To však vyžaduje poměrně značnou iniciativu ze strany obcí a do dnešního dne této možnosti využilo jen malé procento obcí. Vládní návrh počítá s tím, že obec v nařízení vymezí území nízkoemisní zóny a emisní kategorie vozidel, které by měli povolen vjezd do této zóny. Bylo by i možné vymezit další zvláštní režimy pro případ smogové situace (např. úplný zákaz vjezdu do centra obce s možností objízdné trasy, která bude za takovéto situace osvobozena od případného mýtného). Z napsaného plyne, že stanovení nízkoemisních zón by bylo plně v režii obcí a to včetně finanční stránky věci. Motorová vozidla by byla, stejně jako např. v Německu, označována emisními plakety, které budou distribuovány za úplaty. Pro rozlišení „ekologičnosti“ vozidel by mělo být využito tzv. euro norem, kterými jsou v ČR automobily označovány od roku 1993 a to tak, jak to stanoví přijaté nařízení vlády. Návrh zákona předpokládá, že možnost vymezení nízkoemisních zón využijí hlavně větší města, která mají s čistotou ovzduší svých center trvalé problémy. Nízkoemisní zóny řeší problematiku znečišťování mobilními zdroji v jejich vzájemném spolupůsobení, tedy postihuje znečištění od těchto zdrojů pocházející v jeho souhrnu a na určitém problémovém místě. O dalších takovýchto opatřeních pojednává práce dále v textu.

Návrh dále obsahuje řadu nových ustanovení, které by měly vést ke zlepšení stavu ovzduší v ČR, ale jsou mířeny na stacionární zdroje znečišťování, tudíž nejsou předmětem této práce. Jsou zaměřeny v duchu principu návrhu na individuální posuzování zdrojů znečišťování, dotýkají se kromě jiných oblastí i např. vytápěcích kotlů užívaných v domácnostech.

Osud nového zákona však není zatím stále jistý, jelikož v současné době byl Horní komorou Parlamentu ČR vrácen se schváleným pozměňovacím návrhem k projednání do Poslanecké sněmovny. Stalo se tak proto, že návrh zákona projednáním v Poslanecké sněmovně doznal změn takového charakteru, že se již příliš vzdálil svému vlastnímu prvotnímu záměru. Konkrétně se jedná o záležitost snižování poplatků za znečišťování namísto jejich růstu, jak bylo původně zamýšleno. Podle současného návrhu by dokonce od roku 2016 poplatky za znečišťování nemusely být placeny vůbec.

2.1.6 Další možnosti regulace synergického působení vícero mobilních zdrojů znečišťování

Následující regulativní způsoby jsou již na pomezí mezi regulacemi právními a jinými způsoby regulace. V následujícím výkladu uvedu několik takových způsobů, přičemž prvně uvedu konkrétní řešení, kterého se v praxi užívá a následně pak uvedu zákonnou úpravu, ze které takové věcné řešení pramení. Do současné chvíle bylo v textu práce pojednáno především o opatřeních a právních regulacích, které se dotýkají především jednotlivých mobilních zdrojů znečišťování a neřešily problém, který vzniká tím, že se tyto zdroje kumulují na jenom místě a v jednom času a vystupují v takovou chvíli synergicky. Přitom právě takovéto znečištění působí v současné době problémy na mnoha místech České republiky (např. Moravskoslezský kraj, severní Čechy). Existuje několik způsobů, jak zmírňovat či zcela eliminovat negativní dopady takového způsobu znečišťování. Přidržím se rozdělení, které použil ve své publikaci V. Adamec.¹⁶ Jedná se o:

1. výstavbu nových (dle moderních postupů) komunikací
2. ekologické a bezpečnostní prvky na komunikacích
3. nové, ekologičtější dopravní prostředky – v tomto případě samozřejmě nelze uživatele mobilních zdrojů přinutit k tomu, aby své zastaralé, životní prostředí poškozující, mobilní zdroje vyměnil za nové, k životnímu prostředí přeci jen šetrnějšími stroji. Je však pomocí právních nástrojů takové uživatele ke zmíněnému chování nějakým způsobem motivovat. To lze dvěma způsoby. Jednak motivací pozitivní a jednak motivací negativní. Pozitivně lze uživatele motivovat např. tím, že stát z veřejných prostředků např. poskytne soukromým osobám jistou finanční částku za to, že nechají ekologicky zlikvidovat stávající zastaralý mobilní zdroj a místo něho si pořídí nový, vyrobený moderními technologiemi, které svým provozem neškodí životnímu prostředí takovým způsobem. Klasickým příkladem motivace negativní jsou ekologické poplatky, které jsou vyměřovány provozovateli mobilního zdroje ve chvíli, kdy nově přihlašuje mobilní zdroj znečišťování, který nesplňuje určité emisní limity.

¹⁶ Adamec, V., a kol.. Doprava, zdraví a životní prostředí. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008. str.176

4. řízení mobility – konkrétní opatření budou v praxi konána především na základě ZoOb, v rámci samostatné působnosti obce.
5. zvyšování poplatků za provoz vozidla – pod tento obecný pojem je možno zahrnout vícero nákladů, které s provozem vozidla souvisí. Je zde možno jmenovat silniční daň¹⁷ či spotřební daň uvalovanou na paliva mobilních zdrojů.¹⁸
6. omezování provozu v centrech měst (nízkoemisní zóny) – ač v současné době nízkoemisní zóny jako takové nemají svůj právní základ, počítá s nimi až návrh nového zákona o ochraně ovzduší, některá města již zákaz vjezdu automobilů do svých center praktikují. Děje se tak v rámci samostatné působnosti obce, kdy tato takováto opatření do samostatné působností obcí spadají podle ZoOb.¹⁹
7. svědomité dopravně-inženýrské plánování – zde je třeba odkázat na zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, konkrétně na část tohoto zákona, kdy § 4, Hlavy I. – Úvodní ustanovení stanoví následující. „Orgány územního plánování a stavební úřady postupují ve vzájemné součinnosti s dotčenými orgány chránícími veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů.“ Těmito zvláštní předpisy jsou různé oborové normy, ve vztahu k tématu práce však je na místě jmenovat zákon o ochraně ovzduší.

V kontextu této práce se budu nyní věnovat tzv. opatřením na komunikacích, kam způsoby omezování „synergického znečišťování“ spadají.

Opatření na komunikacích

Není již asi překvapením, že se jedná o problematiku opět velmi roztříštěnou a upravenou několika různými zákony. Navíc jednotlivá přijímaná opatření nelze jednoznačně a ostře rozdělit podle účelu, k jakému jsou přijímány. Mnoho těchto opatření se totiž vzájemně překrývá a je možno je podřadit jak pod regulaci jednotlivého

¹⁷ Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

¹⁸ Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních

¹⁹ Dušan, H. a kol., *Správní právo – obecná část*. 6.vyd. Praha : C.H. Beck, 2006. str. 151a násl.

mobilního zdroje znečišťování, tak pod opatření snažící se řešit jejich synergický dopad. Některá opatření se pak dotýkají jak znečišťování ovzduší, tak zároveň znečišťování hlukového. Takovým opatřením je např. použití moderního nízkohlukového povrchu komunikace. Tento stavební prvek primárně cílí na omezení hlukové zátěže tam, kde není z nějakého důvodu možné použít a vystavět protihlukové stěny. Ve svém důsledku však pozitivně působí i na snížení emisí jednotlivých vozidel a tím i na celkové imise v daném místě a čase. Nižší valivý odpor pneumatik (za předpokladu, že by na příslušném vozidlu bylo užito pneumatik s nízkým valivým odporem, stalo by se takovéto opatření ještě účinnější) totiž zajišťuje i určitou měrou nižší spotřebu paliva a tím i nižší produkci emisí vozidla. Opatření jako taková jsou dále velmi různorodá díky rozmanité infrastruktuře jednotlivých komunikací.

Jemněji lze dělit výše uvedená opatření následujícím způsobem:

- **Urbanisticko-architektonická opatření:** jak plyne již z názvu, jde v tomto případě o opatření, která je nutno uplatňovat již při urbanistickém plánování. V konkrétních případech se bude jednat o vhodné situování a umístění budov, a to vzhledem k předpokládanému výskytu zdrojů znečišťování. Obytné budovy by tedy při zodpovědném přístupu plánování měly být umístěny co možná nejdále od potenciálních producentů emisí. Je opět potřeba zdůraznit, že i toto opatření je možno řadit mezi opatření, která zároveň brání přílišnému hlukovému znečišťování. To opět dokazuje, jak je hranice mezi prostředky k omezení hlukové a imisní zátěže tenká a propustná.

- S urbanisticko-architektonickými opatřeními úzce souvisí opatření **urbanisticko-dopravní**. V tomto případě se bude jednat o plánování samotných tras a komunikací určených pro mobilní zdroje znečišťování mimo obytnou zástavbu. Platí, že pro dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy platí přísnější pravidla, než pro silnice tříd nižších. Pod toto opatření je možno zařadit i snahu o preferenci odklonu tranzitní a nákladní dopravu mimo větší aglomerace. V praxi není takováto stavba dopravní infrastruktury nijak jednoduchá. Pokud totiž má být dopravní stavba vedena mimo oblast zastavěnou, je vysoce pravděpodobné, že bude nutné stavbou významně zasáhnout do krajinného rázu, půdní fondu či dokonce do zvláště chráněných území.

- **Dopravně-organizační** opatření cílí na regulaci dopravy jako takové, tedy na regulaci toku a rychlosti dopravy. Jako efektivní, když ne zrovna populární krok je možno označit snižování maximální povolené rychlosti na konkrétní komunikaci. Je zřejmé, že pokud např. osobní automobil sníží svou rychlost jízdy, bude, pakliže je technicky v dobrém stavu, spotřebovávat méně pohonných hmot a tedy i produkovat méně emisí. Vedlejším, nicméně určitě ne méně významným faktorem bude zvýšení bezpečnosti provozu, respektive snížení závažnosti následků při případné dopravní nehodě. Největšího smyslu takovéto opatření nabývá při snižování vysokých rychlostí, kdy jsou emise většiny dopravních prostředků nejdůležitější. I toto je jedním z důvodů, proč řada spolkových zemí v SRN zavádí na „svých“ úsecích dálnic omezení maximální povolené rychlosti, kdy donedávna existoval na německých dálnicích pouze maximální doporučený rychlostní limit (jakožto na jednom z pouhých dvou míst v Evropě). Snížení rychlosti lze docílit vícero způsoby. Nejsnazším se jeví omezení maximální dovolené rychlosti umístěním příkazových dopravních značek. Uvedená možnost patří rovněž k těm nejekonomičtějším, ne však nejefektivnějším. Mezi účinnější je možno zařadit výstavbu omezujících staveb přímo na komunikacích. Jedná se především o nejrůznější retardéry, prahy apod.

Základním legislativním předpisem, na základě jehož jsou výše uvedená opatření realizována je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. V dalších podrobnostech zákon odkazuje na prováděcí předpis, kterým je vyhláška č. 104/1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Nelze ani opomenout normy ČSN, které platí pro pozemní komunikace a křižovatky. Jedná se o následující normy: ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích, ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic a ČSN 73 61110 Projektování místních komunikací. Posledně jmenovaná norma upravuje vztah místních komunikací a okolní krajiny či zástavby. Samotné stavební řízení pro dálnice, silnice nebo místní komunikace podléhá kompetenci speciálních stavebních úřadů, což jsou silniční správní úřady podle zákona o pozemních komunikacích.

2.2 Paliva mobilních zdrojů znečišťování a související problémy

Paliva jsou pro pohon mobilních zdrojů znečišťování nezbytná. Bohužel jejich výroba, distribuce, skladování i používání představují další zátěž pro životní prostředí, tedy i pro ovzduší. Věcně lze palivo definovat jako surovinový zdroj, který slouží k pohonu mobilních zdrojů znečišťování. Paliva mobilních zdrojů lze rozdělit do několika skupin, a to následujících:

- Automobilové benziny
- Motorová nafta
- Kerosin
- Zkapalněné ropné plyny
- Zemní plyn
- Alkoholy
- Metylestery mastných kyselin
- Vodík

Hlavním problémem používání paliv mobilních zdrojů je v tom, že při jejich spalování (který ani při dnešní úrovni techniky není ideální) vznikají škodlivé látky, které jsou emitovány do ovzduší. Ve vztahu k životnímu prostředí se jedná předně o následující látky: oxid uhličitý, vodní páry, sloučeniny dusíku, oxid uhelnatý, prachové částice, oxidy síry a emise olova. Zatímco část z výše jmenovaných látek je právem regulovaná přímo, další z nich jsou právem regulována nepřímo, právě prostřednictvím regulace složení a používání paliv. Je se však třeba zaměřit a následně regulovat i manipulaci s palivy mimo mobilní zdroje znečišťování. Je smutným faktem, že obrovské množství škodlivých látek unikne do ovzduší již při samotném přečerpávání pohonných hmot. To je fakt o to více znepokojivý, že takovýto únik není doprovázen žádnou užitnou hodnotou na straně uživatele. Konkrétně tento problém je řešen tzv. rekuperačními zařízeními, které dokáží takový únik z velké části eliminovat. Spalováním fosilních paliv ve spalovacích motorech mobilních zdrojů znečišťování vzniká pro životní prostředí nebezpečný oxid siřičitý. Ten je viníkem acidifikace životního prostředí a je proto nutno jeho emise co možná nejvíce omezovat. Aby byly

sníženy emise této škodlivé látky, je nutno regulovat obsah síry v používaných palivech.²⁰

2.2.1 Regulace problematiky paliv z pohledu unijního práva

Nežádoucí acidifikací ovzduší se zabývá **Směrnice Rady 99/32/ES**, která má za cíl snížení obsahu síry v palivech užívaných na území EU. Je třeba pamatovat na fakt, že tato směrnice se nevztahuje na všechna užívaná paliva, kdy vyjmuta jsou ta paliva, která budou v rafinérském průmyslu dále zpracovávána a dále ta, která budou užívána k pohonu lodí. Požadavky na kvalitu paliv z hlediska ochrany ovzduší se zabývá rovněž **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/30/ES**, která nahrazuje dříve platnou Směrnicí 98/70/ES. Tato směrnice se týká poměrně širokého výseku paliv užívaných v mobilních zdrojích (zahrnuje jak např. paliva pro traktory a obdobné stroje, tak reguluje i paliva užívaná v lodních motorech).

2.2.2 Právní regulace paliv českým právem

Problematikou paliv se v českém kontextu zabývá **zákon o ochraně ovzduší** odst. 4. tohoto zákona stanoví výslovný zákaz používání paliv, které nejsou schváleny výrobcem zdroje znečišťování (případně látky vyjmenované v § 11 odst. 2). V praxi se bude jednat například o případy používání mazutu k pohonu staršího diesellového automobilu apod. Odst. 10 se pak týká opět výroby a distribuce paliv, a to sice obsahu síry v nich. Výrobce nebo distributor je povinen ohlašovat ministerstvu obsah síry v jím prodávaných nebo vyráběných palivech.

Minimálním obsahem bioložky v motorové naftě a motorovém benzínu řeší § 3a. Cílem tohoto ustanovení je snížení spotřeby neobnovitelných zdrojů energie, kdy právě bioložka do paliva přidávaná je vyráběna ze zdrojů obnovitelných, převážně fermentací biologického materiálu. Podíl bioložky platný např. pro motorovou naftu od roku 2009 je 4,5 %. Tento podíl se od roku 2009 zvyšoval až na současnou hodnotu. Toto číslo však nejde nadále zvyšovat. Alespoň takto hovoří odborníci na technologie spalovacích motorů, kdy by větší podíl bioložky v palivu mohl zapříčinit vážné škody na motoru. Ostatně ani ohledně současného stavu nepanuje mezi experty shoda, zda je takovéto procento biosložky pro palivový systém mobilního zdroje znečišťování zcela bezpečný.

²⁰ Matějovský, V.I.: *Automobilová paliva*, 1.vyd. Praha: Grada Publishing, 2005. str. 10

Za předpokladu, že je k pohonu vozidla užito paliva, které je tzv. olovnaté, jsou do ovzduší produkovány emise, které obsahují určité množství toxického olova. Jelikož jsou neblahé účinky tohoto prvku na lidské zdraví a životní prostředí dobře známy, je zde potřeba regulovat i obsah tohoto prvku v palivech mobilních zdrojů. Zákonem, který upravuje takovou regulaci je **zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**. K pohonu vozidel je možnou použít pouze takových paliv, která jsou schválena výrobcem vozu. Zákon dále zakazuje používání olovnatých paliv a místo nich nařizuje použití paliv bezolovnatých, obohacených o příslušné aditivum. Tyto povinnosti pramení z přejetých mezinárodních závazků a jsou plně v souladu s právem EU. Blíže jsem se tomuto tématu věnoval v kapitole věnované legislativě EU a Mezinárodním právním pramenům.

Právním předpisem, který se zaměřuje (mimo mnoha dalších produktů) na kvalitu v České republice prodávaných paliv je **zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky**. V kontextu této práce se bude jednat především o chemické složení prodávaných pohonných hmot a to z hlediska obsahu síry a dalších příměsí s negativními důsledky. Pro hodnocení kvality a neměnného výrobního postupu se užívá tzv. českých technických norem, které se označují velkými písmeny ČSN a číselným kódem. Vydané normy se uveřejňují ve Věstníku. Norma ČSN není jako taková obecně závazná, nemůže tedy být ani pramenem práva. Pro motorová paliva užívaná ve spalovacích motorech mobilních zdrojů znečišťování existuje takových norem několik. Mezi nejdůležitější patří jistě ČSN 65 6500 o podmínkách skladování a doporučené době použitelnosti motorových paliv nebo ČSN ISO 8216-0 o klasifikaci ropných výrobků. Systém technických norem je poměrně obsáhlý a nevztahuje se pouze na nejpoužívanější paliva v ČR (tedy benzín a nafta), ale řada norem řeší i kvalitu pohonného plynu LPG či stlačeného zemního plynu CNG. Kvalitou a požadavky na motorová paliva pro mobilní zdroje znečišťování se zabývá **vyhláška Ministerstva průmyslu a obchodu, kterou se stanoví požadavky na pohonné hmoty pro provoz vozidel na pozemních komunikacích a způsob sledování a monitorování jejich jakosti**. Vyhláška byla změněna vyhláškou 229/2004. Vyhláška stanovuje, jaké jakosti musí distribuované palivo dosahovat a v konkrétnostech odkazuje na příslušnou českou

technickou normu (ČSN)²¹, o které je pojednáno výše v textu. Důležitým je ustanovení, kde jsou vyjmenovány složky, které se ve vzorcích paliv sledují. Pro motorový benzin platí, že je sledován pro životní prostředí nepříznivý obsah síry, olova, benzenu a aromatických uhlovodíků. V motorové naftě je sledován obsah síry a teplota vylučovaných parafinů. Obdobné pak platí pro další druhy paliv (ropné plyny, biopalivo apod.). Vyhláška je v souladu s legislativou Evropské unie a provádí ji v národním měřítku.²²

S touto vyhláškou úzce souvisí **vyhláška 357/2002 o stanovení požadavků na kvalitu paliv z hlediska ochrany ovzduší**. Jedná se o vyhlášku Ministerstva životního prostředí. Předpis se nevztahuje na paliva užívaná v provozu na pozemních komunikacích (viz. výše) a dále pak na paliva lodní. I pro úpravu požadavků na lodní paliva existuje prováděcí předpis, který zmíním níže. V textu je obsaženo několik požadavků na ekologickou přijatelnost paliv, kdy jedním z hlavních sledovaných prvků je opět síra. Vyhláška je v souladu s právem Evropské unie.²³

Kvalitou a ekologickými požadavky na paliva lodní se zabývá **vyhláška 455/2006 Sb., o stanovení požadavků na kvalitu paliv používaných pro vnitrozemská a námořní plavidla z hlediska ochrany ovzduší**. Vyhláška je opět v souladu s legislativou EU a zapracovává ji do svého textu.²⁴ Stejně jako je tomu u předchozích prováděcích předpisů, i tato vyhláška řeší požadavky na kvalitu lodních paliv a určuje limity obsahu síry v palivech. Pro jednotlivé druhy paliv sama stanovuje maximální přípustné limity a kontrolou dodržování používání a distribuce pověřuje Českou obchodní inspekci. Údaje o obsahu síry je distributor povinen ohlašovat Ministerstvu životního prostředí.

²¹ ČSN EN ISO 3170, ČSN 65 60 05, ČSN EN ISO 42 57 (65 64 80), ČSN O1 51 13, ČSN EN ISO 42 59 (6560 03)

²² Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 98/70/ES ze 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty, která novelizuje Směrnici Rady č. 93/12/EHS, a Směrnice Komise č. 2000/71/ES ze 7. listopadu 2000 o přizpůsobení měřících metod stanovených v přílohách I, II, III a IV směrnice 98/70/ES Evropského parlamentu a Rady technickému pokroku ve smyslu článku 10 uvedené směrnice.

²³ Směrnice Rady 1999/32/ES týkající se snižování síry v některých kapalných palivech

²⁴ Směrnice Rady 1999/32/ES ze dne 26. dubna 1999 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech a o změně směrnice 93/12/EHS, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/33/ES ze dne 6. července 2005, kterou se mění směrnice 1999/32/ES, pokud jde o obsah síry v lodních palivech

Na závět této kapitoly je na místě zmínit opět návrh nového zákona o ochranně ovzduší tak, jak byl schválen Poslaneckou sněmovnou. Ten v souvislosti s palivy používanými v pohonných jednotkách mobilních zdrojů stanovuje povinnosti pro dodavatele paliv, a to tak, aby dodavatel postupně snižoval emise skleníkových plynů na jednotku energie obsaženou v pohonné hmotě v úplném životním cyklu pohonné hmoty. O plnění této povinnosti musí dodavatel pravidelně podávat zprávy (ministerstvu a celnímu úřadu). Pravdivost obsahu této zprávy musí být ověřena zákonem pověřenou a akreditovanou osobou. Pokud by tomu tak nebylo, nelze notifikační povinnost považovat za splněnou. Návrh zákona počítá s vydáním prováděcí legislativy (nařízení vlády), která stanoví konkrétní hodnoty emisí skleníkových plynů pro fosilní pohonné hmoty a rovněž pak stanoví obsahové náležitosti zprávy dodavatele fosilních pohonných hmot.²⁵

2.3 Shrnutí kapitoly

Z předešlého vyplývá, že právní úprava ochrany ovzduší před znečišťováním mobilními zdroji je značně problematická. Velkou část viny na této skutečnosti nese značná roztříštěnost právní úpravy a nepřehlednost právní úpravy, která je svou povahou do značné míry výjimečná i na poměry současné české legislativy. Neexistence jediného komplexního zákona vede k nutnosti přijímání takřka nekonečné řady prováděcích předpisů, což spolu s nutností reakce českého práva na legislativu unijní situaci dále stěžuje. Přesto, paradoxně, lze snahu o Evropské unie o unifikaci práva na tomto seku ochrany podle mého názoru přivítat. Kde jinde by měla platit stejná pravidla pro všechny znečišťovatele, když ne v oblasti ochrany životního prostředí? Již sám základní princip ochrany před znečišťováním, tedy že znečišťování nezná hranic států, hovoří dosti výmluvně. Evropskou legislativu a její důsledné a transparentní implementování do práva českého vidím jako možné východisko z dosavadního neutěšeného stavu. A to jak po stránce faktické, tak věcné. Do budoucna je nutno se zaměřit, podle mého názoru, na úpravu znečišťování mobilními zdroji v synergickém působení a v konkrétních oblastech, hlavně pak těch, kde je situace již dnes neudržitelná. V tomto kontextu je opět nutno zdůraznit, že ani takováto opatření nelze

²⁵ Návrh zákona o ochraně ovzduší, § 20

činit izolovaně. Pozornost by se do budoucnosti měla zaměřit nejen na oblasti kde situace kritická již dnes, ale i tam, kde je možno takovouto situaci v blízkém časovém horizontu předpokládat a v současné době je prakticky neřešena. Takovými místy jsou v globálním měřítku některé oblasti rychle se rozvíjejícího asijského kontinentu. Pouhé zpřísnování požadavků na jednotlivé původce znečišťování jednak již dnes naráží na technologické možnosti a jednak by s největší pravděpodobností ke snižování znečišťování ovzduší v budoucnu již nevedlo. I když jsou jednotlivé zdroje čím dál více k životnímu prostředí šetrnější, přibývá jich exponenciální řadou a tím pádem ke snižování celkového množství imisí nevede.

3. Právní úprava ochrany před hlukem a vibracemi

3.1 Úvod

Dá se říci, že hlukové znečišťování dnes představuje jeden z nejvýznamnějších zdrojů znečišťování. Hluk představuje nejen faktor pro člověka obtěžující, ale pokud je hlukové zatížení nadměrné či dlouhodobé (popřípadě obojí), pak hrozí i vážná zdravotní rizika. A to nejen pro samotného člověka, ale i pro ostatní součásti živé přírody, především pak faunu. Hluk jako takový spadá pod pojem zvukové prostředí. To je utvářeno nejrůznějšími zvuky, které se kolem člověka běžně vyskytují. Je třeba mít na paměti, že stejně jako emise v oblasti ochrany ovzduší, není ani zvukové prostředí samo o sobě škodlivé. Ba naopak, je pro lidský život přímo užitečné a v podstatě nepostradatelné. Jednotlivé zvuky a zvukové vjemy jsou schopny člověka varovat před nebezpečím (např. blížící se automobil), díky zvukovému prostředí je člověk schopen verbální komunikace (mluvené slovo) či slouží člověku k prosté relaxaci a zábavě (např. poslech hudby).

Existují však zvuky, které nejsou pro člověka přínosem. Zvuky, které jsou rušivé, nežádoucí či obtěžující (v krajním případě i nebezpečné) jsou označovány jako hluk. Zásadní problémy hlukového znečišťování jsou dva. Prvním je neschopnost lidského organismu si na hluk přivyknout a přizpůsobit se mu. Druhým problémem je fakt, že množství hluku, kterému je člověk jako jedinec vystaven, je ve většině případů jím

samotným neovlivnitelné. V moderní industrializované společnosti navíc zdrojů hluku neustále přibývá. Ve světle těchto faktů je neoddiskutovatelné, že právní regulace znečištění životního prostředí hlukem je nevyhnutelná.

Hluk je přítomen na mnoha místech, kde se člověk běžně vyskytuje. Může to být na uzavřeném místě, jako jsou pracoviště, kulturní zařízení apod. Pro tuto práci a právo životního prostředí obecně bude však stěžejní takový hluk, kterému je člověk vystaven na otevřeném prostranství, ve vnějším prostředí. Jedná se tedy o tzv. vnější hluk. Tento vnější hluk však člověka obtěžuje i v jeho „soukromém prostředí“, tedy v jeho domově, pracovišti apod. Obecně řečeno, bude se jednat ve většině případů o hluk pocházející z dopravy, stavební či důlní činnosti apod. I v tomto úseku práva životního prostředí je regulován pochopitelně jen hluk antropogenní povahy.

Že je hluk skutečným problémem, dokládá mimo jiné i to, že jen v České republice je vystaveno nadměrnému hluku přes půl milionu obyvatel²⁶. Hluk, který je odborníky z oboru lékařství označován jako prokazatelně poškozující zdraví, dosahuje dlouhodobě úrovně 65 dB a více (pro představu se jedná o hluk, který je možno vnímat v interiéru staršího automobilu při jízdě 90ti kilometrovou rychlostí). Hlukem větším než 70 dB trpí po většinu dne v ČR přes 200 tisíc obyvatel a hlukem o síle 60 dB je ve spánku rušeno téměř 300 tisíc obyvatel.²⁷ Vyplývá to z tzv. hlukových map, které uveřejňuje ministerstvo zdravotnictví.

Podle většiny odborných studií či Zpráv Evropské komise týkajících se zdrojů hluku na území Evropské unie, je hlavním zdrojem hluku v moderní společnosti doprava a to konkrétně ta automobilová (je producentem až 60% veškeré vnější hlukové zátěže). Další zdroje se podílejí na hlukovém znečištění v o poznání menší míře (průmysl a železniční doprava kolem 10%, stavebnictví a ostatní zdroje jen kolem 5%)²⁸.

Stejně jako v případě znečištění ovzduší, tak i v tomto případě hraje klíčovou úlohu v ochraně životního prostředí před hlukem stanovení limitů emisí a imisí hluku.

²⁶ Bernard M., Doucha P.: Právní ochrana před hlukem. Linde-Praha a.s. 2008. str. 9

²⁷ Bernard M., Doucha P.: Právní ochrana před hlukem. Linde-Praha a.s. 2008. str. 8

²⁸ Bernard M., Doucha P.: Právní ochrana před hlukem. Linde-Praha a.s. 2008. str. 9

Zatímco limity emisí mají charakter globální a jsou závazné pro jednotlivé původce, limity imisní mají charakter lokální a určují tedy míru hlukového znečišťování v konkrétním místě. Z napsaného vyplývá, že ochrana je vybudována na principu znečišťování do určité přípustné míry.

3.1.1 Pojem hluk

Hluk je pouze jakousi podmnožinou obsáhlejšího pojmu zvuk. Zvuk z fyzikálního hlediska vzniká chvěním kapalin, těles nebo i vzduchu. Dále je pak toto chvění měněno na zvukové vlny určité frekvence. Lidský sluchový orgán však není schopen zachytit zvuk o všech možných frekvencích. Zpravidla se v odborné literatuře uvádí pouze rozmezí mezi 20 Hz a 20 kHz. Nad a pod těmito hranicemi je zvuk označován jako infra a ultrazvuk. Zvuk dále definuje jeho intenzita. Ta se uvádí v decibelech (jednotka dB). Běžně se člověk setkává se zvuky o intenzitě mezi 25 dB a 100 dB, přičemž dolní hranice je v moderním světě dosažitelná poměrně zřídka (např. ticho v zasněženém lese).²⁹ Horní hranici intenzity (tedy nad 100 dB) již provázejí bolestivé pocity – např. blízký start letadla. Blíže viz příložená tabulka s hodnotami intenzity. V právním řádě České republiky je možno nalézt i legální definici hluku, a to v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví. Za hluk je dle toho předpisu považován jakýkoliv zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož hygienický limit stanoví prováděcí předpis. Z tohoto plyne závěr, že za hluk bude po právní stránce považován jen takový hluk, pro který existuje limit (v tomto případě hygienický limit). V krátkodobém horizontu je škodlivý účinek hluku na zdraví člověka těžko pozorovatelný. Nejdříve je totiž poškozeno vnímání vysokofrekvenčních zvuků, které nejsou pro běžné vnímání nepostradatelné. Navíc ani poznatky odborné vědy nejsou v této problematice nikterak bohaté. Za dostatečně prokázané je považováno snad jen poškození sluchového aparátu. To však hrozí spíše lidem pobývajícím v rušném pracovním prostředí, výjimečně pak lidem žijícím v těsné blízkosti zdrojů hluku o vysoké intenzitě, např. letišť. I krátkodobé vystavení člověka hluku s intenzitou nad 130 dB vede k poškození orgánů vnitřního

²⁹ Dostupný na internetové adrese <http://www.converter.cz/tabulky/hluk.htm> dne 20. 10. 2011

ucha. Stejného výsledku lze dosáhnout dlouhodobým působením hluku o intenzitě nad 85 dB. Tyto případy jsou označovány jako tzv. specifické hlukové účinky.³⁰

V praxi častějším jevem jsou však účinky nespecifické. Ty se mohou projevovat různě a, jak již bylo řečeno, ne všechny jsou dosud známy. Mezi ty nejvíce pravděpodobné patří zejména vlivy na lidskou psychiku, emoční vyrovnanost a kardiovaskulární systém člověka. Působení různých typů neuróz a stresů vede v důsledku ke zvýšení krevního tlaku a tím i rizika infarktu.³¹

Za prokázané je možno považovat rovněž negativní účinky na lidský spánek. Pro z lékařského hlediska optimální spánkové prostředí je vyžadována hladina zvuku o max. intenzitě 35 dB (velmi nízká intenzita, jen tikot hodin produkuje hluk o intenzitě 40 dB).³² Hluk se negativně podepisuje i na pracovním výkonu. Zvyšuje se počet pracovních chyb, na některých pracovištích pak i úrazů. Mohou za to především hlukem vyvolané poruchy soustředěnosti.

Hluk je i výrazným stresovým faktorem. Déle trvající stres pak přináší další negativní změny chování člověka (nepozornost, úzkosti, dezorientovanost, pocity méněcennosti...).

Nelze nezmínit ani takové závadné jevy jako je vliv na mezilidskou komunikaci, sociální komunikaci. Výše napsané je třeba vnímat v relevanci s tím, že každý jedinec je na hluk více či méně citlivý. Jedná se o tzv. hlukovou sensitivnost. V lidské populaci je možno nalézt přibližně 10% osob vysoce citlivých na hluk a stejné procento, jejichž citlivost na hluk je naopak velmi nízká.³³

³⁰ Král, Miroslav. *Ergonomický výkladový slovník*. Institut výchovy a bezpečnosti práce, 1999. Str. 23 a násl.

³¹ Liberko, Miloš. *Hluk v prostředí. Problematika a řešení*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2004. str. 5 a násl.

³² Havránek, J.: Hluk a jeho vliv na lidský organismus. In Sborník : Dopravní hluk ve městech. 1. vydání Praha: ČSVTS, 1984

³³ Valešová, Kateřina. HIA a hluk – determinanty související s hlukem. In *Hodnocení vlivů na zdraví Health Impact Assessment (HIA) pro strategické hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)*. Ed. Eva Rychlíková et al. Praha: Státní zdravotní ústav, 2006, s. 36 a n.

3.2 Právní ochrana před hlukem a vibracemi

3.2.1 Regulace u mobilního zdroje hluku

Stejně jako v případě znečišťování ovzduší, tak i v případě problému znečišťování životního prostředí hlukem je možno negativní působení mobilních zdrojů rozdělit na znečišťování, které je měřitelné a posléze pak regulovatelné přímo u konkrétního zdroje hluku, a dále pak na to, které je měřitelné a právem postihováno na určitém území. I zde se tedy jedná o problém emisí a imisí.

Prvně se zaměřím na emise hluku mobilních zdrojů. V analogii se znečišťováním ovzduší je možno pokračovat i zde. Mobilní zdroje produkují hluk při svém provozu, popř. činnosti (viz. problematika přemísťovatelných agregátů výše v textu). Do jaké míry bude určitý mobilní zdroj znečišťování zatěžovat životní prostředí hlukem, závisí předně na konstrukci toho konkrétního zdroje znečišťování, respektive na kvalitě jeho výroby. Po technické stránce je mnoho faktorů, které se na hlučnosti zdroje podílejí nebo mohou podílet v případě, že zařízení není provozováno v souladu s jeho určením nebo je zanedbána jeho údržba. Jak bude popsáno dále, na oba tyto negativní jevy pamatuje právní úprava. Zde je na místě říci, že je nemožné dosáhnout toho, aby provozované zařízení nevydávalo žádný hluk. Vždy bude snaha konstruktérů a vývojářů mobilních zdrojů znečišťování směřovat k tomu, aby bylo dosaženo co nejnižší hlukové hladiny hluku, s tím že v některých případech hledisko produkce hluku a jeho regulace bude ustupovat do pozadí.

Na tomto místě je potřeba odpovědět na otázku, jaká je příčina produkce hluku u mobilních zdrojů hlukového znečišťování. Prvním důvodem bude určitě sama konstrukční podstata pohonného agregátu. Ten ve většině případů pracuje na detonačním principu, a tak i při svém optimálním seřízení a podmínkách provozu produkuje jistou úroveň hlukového znečištění. Při navrhování a konstrukci moderních mobilních zdrojů se samozřejmě počítá i s takovými technickými opatřeními, která dokážou emitovaný hluk do značné míry eliminovat. Jedná se především o kvalitní konstrukci samotného pohonného agregátu, kdy jsou výrobní tolerance přesnosti stlačovány na naprosté dosažitelné minimum. Dále je účinným řešením přidávání těsnících a tlumících hmot do prostoru kolem agregátu, kdy použitý materiál dokáže

pohlcovat hlukové emise. Existují i další, již poměrně sofistikované metody jak snižovat hlučnost motoru mobilního zdroje (tlumiče sání a výfukového potrubí apod.), popis takových zařízení by však již překračoval smysl a zaměření této práce. Určitě je však potřeba zmínit používání pneumatik, které emitují mnohem méně hlukového znečištění než je tomu u běžných pneumatik. Při jízdě mobilního zdroje totiž vlivem valivého odporu kol vzniká monotónní hluk, který, obzvláště pokud je produkován vícero zdroji synergicky, představuje pro okolní prostředí značné zatížení. Pokud se týká mobilních zdrojů, tak je právě tento druh emitovaného hluku, společně s aerodynamickým hlukem, ten nejvíce znatelný. Proto se výrobci pneumatik snaží přicházet na trh s takovými směsmi pneumatik, které zajišťují při jízdě velmi nízký valivý odpor a tím produkují i znatelně nižší hlukovou zátěž. Tento technický prvek je o to účinnější, pokud jsou takové pneumatiky používány na komunikacích, které jsou projektovány i s ohledem na hlučnost a jejich svrchní povrch je tvořen nízko-hlukovou vrstvou. O tomto stavebním prvku je pojednáno v kapitole věnované znečišťování vzduchu. Je totiž faktem, že takovýto stavebně-konstrukční prvek přispívá k omezení znečišťování jak hlukem, tak výfukovými plyny.

Přes poměrně účinné možnosti dnešní techniky jak omezovat hlukovou zátěž, existují i případy, kdy docílit nízké hladiny hluku je současnými technologiemi nemožné, neefektivní či je zdroj hluku provozován v takovém prostředí, kdy je hluk produkován mobilním zdrojem marginální problém (příkladem mohou být nejrůznější vojenské a armádní aplikace). I na tyto případy zákon pamatuje a to formou nejrůznějších výjimek, které se mohou vztahovat jak na samotný provoz zdroje hluku, tak na proces schvalování do distribuce. Je možno zmínit ještě jednu specifickou kategorii mobilních zdrojů hluku, kde existuje řada výjimek z obecně platných hlukových limitů, a to jsou takové zdroje hluku, které jsou provozovány za účely sportovními či závodními. I zde je zákon v mnohém benevolentnější oproti obecné úpravě. Důvodem je jednak menší frekvence provozu takových zdrojů a dalším důvodem je pak specifický prostor, kde jsou tyto zdroje užívány. Zpravidla se jedná o předem vymezená a zabezpečená místa, která jsou až na výjimečné případy pro běžné užívání zapovězeny (závodiště, autodromy apod.). S tím souvisí i další hledisko, proč je možno v těchto případech připustit větší hlukovou zátěž. Takovéto sportovní akce jsou ve vztahu k hluku nejvíce vystaveným subjektů pořádány na bázi dobrovolnosti a sami

přítomní lidé se nadměrnému hluku vystavují o své vlastní vůli. Přesto všechno i mobilní zdroje určené pro sportovní a obdobné použití musejí splňovat jisté emisní hlukové limity, pravda však, že poměrně benevolentní.

K tomuto je potřeba poznamenat, že v určitých případech jsou některé mobilní zdroje záměrně svými majiteli upravovány tak, aby produkovali hluk o značné intenzitě. Děje se tak sice pro potěchu provozovatele, avšak asi netřeba připomínat že nelegálně. Na poptávku po zdrojích emitující vysokou hladinu hluku však poměrně často reagují i sami výrobci mobilních zdrojů. Jelikož by však produkce zdrojů, které produkují vyšší, než právem dovolenou intenzitu hluku byla prakticky nemožná, konstruuji své výrobky takovým způsobem, kdy stroj produkuje vyhovující emise hluku v takových režimech provozu, které jsou normami a technickým zkouškami sledovány. V režimech mimo tento sledovaný výsek však příslušný stroj de facto legálně emituje hluk o značné intenzitě. I zde je možné nalézt paralelu s počínáním výrobců mobilních zdrojů znečišťování ve vztahu ke schvalovacím a testovacím procesům sledujícím množství spotřebovaného paliva, respektive vyprodukovaných emisí ovzduší škodících plynů. Je otázkou, zda by toto počínání výrobců mobilních zdrojů znečišťování nebylo možno považovat za svým způsobem obcházení zákona, zvláště pak v případě, kdy je takto postupováno pouze za účelem „zábavy“ určitých skupin provozovatelů. Na závěr úvodu k této kapitole zmíním fakt, že se dále budu zabývat pouze hlukem emitovaným do okolního prostředí zdroje a stranou tak ponechám hluk emitovaný do vnitřního prostoru mobilního zdroje, ač je faktem že i takovýto hluk může být krajně obtěžující (to se týká především automobilů a obdobných mobilních zdrojů znečišťování). Samozřejmě, že i na takovéto hlukové znečišťování pamatují příslušné právní předpisy a technické normy, ale tato problematika již poměrně překračuje tématický rámec této diplomové práce.

Dále je třeba předeslat, že se jedná o poměrně novou oblast ochrany životního prostředí, a to i v rámci práva unijního. Principem právní ochrany unijním právem před hlukem a vibracemi je předně prevence a komplexnost ochrany.

3.2.2 Unijní prameny práva ochrany před hlukem a vibracemi

Sekundární právo upravující ochranu životního prostředí před hlukem a vibracemi představují především směrnice, a to takové, které regulují emitované množství

hlukových emisí. Je třeba poznamenat, že kromě čistě environmentálního důvodu přijímání takovýchto směrnic je to i nutnost sblížení právních úprav jednotlivých členských států v této oblasti a tím přispět k naplňování principu jednotného trhu Společenství. Pokud je však jednotlivý výrobek uváděn pouze na trh jednoho z členských států EU, může takový výrobek splňovat pouze hlukové předpisy tohoto státu.

Takto jsou hlukové limity stanoveny pro mobilní zdroje hlukového znečištění, tedy pro dopravní prostředky a stroje či zařízení užívaná ve venkovním prostředí. Stejně jako v případě znečištění životního prostředí mobilními zdroji znečištění na úseku ochrany ovzduší, jsou i tady jednotlivé limity a regule zpřísnovány tak, jak pokračuje technologický vývoj. Uvedu zde několik nejdůležitějších směrnic, které mají bezprostřední vztah k předmětné problematice:

- **směrnice Rady 70/157/EHS** ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů

členských států týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku a výfukového systému motorových vozidel,

- **směrnice Rady 77/311/EHS** ze dne 29. března 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se hladiny akustického tlaku kolových zemědělských a lesnických traktorů působícího na řidiče,

- **směrnice Rady 80/51/EHS** ze dne 20. prosince 1979 o omezování hlukových emisí podzvukových letadel a její doplňující směrnice,

- **směrnice Rady 92/61/EHS** ze dne 30. června 1992 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel,

- **směrnice Rady 2003/44/ES**, kterou se mění směrnice 94/25/ES o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se rekreačních plavidel.

Pokud se týká ostatních mobilních zdrojů znečištění, tedy mimo dopravních prostředků, je relevantním předpisem **směrnice Evropského parlamentu a Rady** ze dne 8. května 2000 č. 2000/14, ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se vyzařování v oblasti hlukových emisních limitů pro stroje a zařízení používané ve venkovním prostředí (mimo dopravních prostředků).

Odrazem této směrnice v právním řádu České republiky je nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku.

Vibrace jsou upraveny **směrnicí č. 2002/44/ES** o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví před expozicí zaměstnanců rizikům spojených s fyzikálními činiteli.

Základním pramenem unijního práva, který se zabývá hlukovým znečišťováním je **směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve vnějším prostředí** (*Environmental Noise Directive*) ze dne 25. června 2002.

Směrnice má výrazně preventivní charakter, který má sloužit především ke sjednocení jednotlivých metodických postupů v rámci EU a zároveň zpřístupnit relevantní informace veřejnosti. Podstatným instrumentem, který tato směrnice zavádí je bezesporu instituce strategických hlukových map, z kterých následně vycházejí akční plány řešení hlukové zátěže. Ty jsou zpracovávány dopředu pro jednotlivá území, a to bez ohledu na aktuální situaci a konkrétní případy. Takovýto plán řeší hlukové znečišťování komplexně, tedy postihuje místní imise a synergické působení vícero mobilních zdrojů znečišťování na určitém místě. Směrnice samotná neřeší hluk a vibrace, které vznikají vojenskou činností. V souvislosti se směrnicí č. 2002/49/ES je příhodné připomenout, že Česká republika svého času nedokázala tuto směrnici včas implementovat do svého právního řádu. Následkem této skutečnosti bylo proti České republice zahájeno řízení o porušení Smlouvy podle čl. 226 SES. Nakonec byl transpoziční proces dokončen do vnesení rozsudku a Evropská komise vzala svou žalobu zpět.³⁴

3.2.3 Strategické hlukové mapování

Problematiku strategického hlukového mapování jsem zařadil do kapitoly věnované unijním právním pramenům a to vzhledem k velmi úzké vzájemné provázanosti úpravy české a té unijní. Účelem strategického hlukového mapování je mimo jiné stanovení míry obtěžování hlukem a zpřístupnění získaných informací veřejnosti. Na základě výsledků hlukového mapování jsou vytvářeny akční hlukové plány, které již obsahují konkrétní opatření, která jsou vhodná ke snížení hlukové zátěže. Výhodou plánů je především to, že vycházejí z relevantních dat obsažených v hlukovém mapování a dále pak jejich preventivní charakter.

³⁴ Kauza C-140/06 Komise vs. ČR

Strategická hluková mapa je dokumentem, který zachycuje hlukovou situaci v konkrétních místech (okolí silničních komunikací, letišť, přístavů apod.), které jsou zakreslena s ohledem na vykazované hlukové znečištění a to bez ohledu na to z jakého zdroje hlukové znečišťování pochází – viz. příloha této práce. Při zpracování těchto map je třeba vzít v úvahu hned několik hodnot a proměnných. V kontextu této práce se bude jednat předně o intenzitu dopravy, profil okolního terénu. Z pohledu znečišťování zdroji stacionárními bude připadat v úvahu i umístění průmyslových závodů a center v krajině.³⁵

3.2.4 Akční plány

Akční plány jsou vytvářeny pro taková území, kde podle strategických map dochází k překračování mezních hodnot hlukového znečištění. Tyto plány jsou relativně podrobné a mapují hlučnost v konkrétní oblasti, přičemž jsou zde navrhována konkrétní protihluková opatření. Součástí akčních plánů je rovněž seznam schválených či pouze navrhovaných opatření a projektů. Konkrétní obsah akčních plánů je určován přílohou č. 3 vyhlášky ministerstva zdravotnictví o hlukovém mapování. Obsahem musí dle zmíněné vyhlášky být:

1. Souhrn výsledků, ke kterým se dospělo hlukovým mapováním
2. mezní hodnoty znečišťujícího hluku
3. výhledové snížení počtu osob vystavených nadměrnému hluku
4. dlouhodobá strategie snižování hlukové zátěže
5. ekonomické aspekty navrhovaných řešení

Obsahem akčních plánů je rovněž vymezení tzv. tichých oblastí, a to s cílem jejich zachování do budoucna. Tiché oblasti jsou takové oblasti, kde podle hlukového mapování nedochází k překračování mezních hodnot hlukového znečištění. Tiché oblasti se vytyčují v oblastech lidských aglomerací. Jejich ekvivalentem v místech, kde neexistuje hlukové znečištění pocházející z dopravy či jiné obdobné činnosti, jsou pak

³⁵ Kratěnová, Jana; Vandasová, Zdeňka. Systém monitorování zdravotního stavu obyvatelstva ČR ve vztahu k životnímu prostředí. Subsystem III. Zdravotní důsledky a rušivé účinky hluku: Odborná zpráva za rok 2007. Praha: Státní zdravotní ústav, 2007. str.21 a násled.

tzv. tiché oblasti ve volné krajině. Vymezení takovýchto oblastí spadá do působnosti Ministerstva životního prostředí, které za tímto účelem vydá prováděcí vyhlášku.

Akční plány jsou pořizovány ministerstvem dopravy (pro okolí komunikací, které jsou ve vlastnictví státu, dále pro železnice a hlavní česká letiště) a krajskými úřady (pro okolí pozemních komunikací ve vlastnictví kraje a dále pak pro městské aglomerace).

Odpovědným orgánem za sběr dat na úrovni Evropské unie je přímo Evropská komise, kdy jednotlivé členské státy mají za povinnost souhrn nashromážděných dat získaných hlukovým mapováním a akčními plány zasílat právě Evropské komisi. Na základě takto získaných dat poté Komise postupuje dále v eliminaci škodlivé hlukové zátěže.

Článek 11 směrnice 2002/49/ES pak dává za povinnost Komisi předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění zmíněné směrnice. Ve zprávě by měla být zhodnocena účinnost přijímaných opatření, návrhy dalšího řešení a v neposlední řadě pak návrhy na úpravu samotné směrnice.

3.2.5 Vnitrostátní prostředky ochrany před hlukem ve světle prostředků unijních

Podle mého názoru, hlavní rozdíl mezi unijními prostředky ochrany před hlukem a těmi vnitrostátními je v tom, že česká právní úprava se zaměřuje především na regulace hlukových emisí. Konkrétně je možno zmínit hygienické limity, které omezují přímo jednotlivé zdroje hluku a jejich provozovatele při provozování takovýchto zdrojů.

Je třeba zmínit také fakt, že v právním řádu České republiky převažují prostředky práva veřejného nad právem soukromým (mezi soukromoprávní prostředky ochrany je možno zařadit tzv. sousedské žaloby, či obecné žaloby na náhradu škody). Z prostředků mimosoudních stojí za zmínku institut ochrany pokojného stavu, kterou poskytuje správní orgán. Na tomto místě je příhodné zmínit, že ačkoliv judikatura na poli této problematiky není nikterak bohatá, je možné již dnes nalézt rozsudky, kdy se jednotlivci či skupina jednotlivců domohla účinné ochrany před hlukovým znečištěním, a to nejen před takovým, který pochází z náhodných zdrojů hlukového znečištění.³⁶

³⁶ Dostupný na internetové adrese: <http://praha4.zeleni.cz/19067/clanek/tiskova-zprava-ustavni-soud-v-otazce-hluku-z-magistraly-rozhodl-proti-zajmum-obyvatel-prahy-4/> dne 22. 2. 2012

Mezi rozdíly je možno zařadit rovněž větší důraz na prevenci, oproti právu vnitrostátnímu. V něm můžeme nalézt jen velmi malé množství ustanovení, které jsou svou povahou vyloženě preventivního charakteru (vedle obecné povinnosti každého počínat si tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví, majetku, přírodě a životním prostředí, kterou obsahuje občanský zákoník, je možno zmínit tzv. prevenční žaloby).

I proto je velmi implementace směrnice 2002/49/ES zlomová a důležitá. Vnáší do české úpravy ochrany proti hluku nové instituty, zavádí možnost účasti veřejnosti na rozhodování apod.

3.3 Úprava ochrany před hlukovým znečišťováním z pohledu českého práva

Ochrana právními nástroji patří (alespoň v současnosti) spolu s nástroji administrativními v současné době k neúčinnějším. Nástroje ekonomické prozatím v prostředí České republiky nehrají nijak zásadní roli, a proto nebudou ani předmětem této práce.

3.3.1 Stručný historický nástin

Zatímco v některých, byť i starobylých, státních zřízeních byla ochrana před hlukem alespoň dílčím způsobem právem upravována,³⁷ na území našeho státu lze hovořit o nějaké, byť opět dílčí právní ochraně před hlukem až v období dvacátých let 20. století. Tyto počátky právní ochrany souvisejí s nutností rozvoje dopravy v tehdejší nově vzniklém Československu. Hlavním mobilním zdrojem hluku, který byl v té době užíván k přepravě osob, či nákladu byla bezesporu železnice³⁸. Na takovýto rozmach musela nějakým způsobem reagovat i československá legislativa. Začaly se objevovat první normativní předpisy, které určovaly, za jakým podmíněk je možno ten který dopravní prostředek provozovat. Je však nezbytné poukázat na

³⁷ Viz. Úvod této práce

³⁸ To platilo do konce let dvacátých, začátkem let třicátých se již stávala silným konkurentem dopravě železniční doprava automobilová, částečně i letecká. Právě Československo patřilo v těchto letech v rámci Evropy k nejvíce motorizovaným zemím vůbec, stejně tak automobilový průmysl patřil v Československu k jedněm z nejvíce rozvinutým v Evropě .

skutečnost, že otázka hlukového znečišťování byla otázkou stále veskrze okrajovou a minoritní.³⁹

První skutečnou úpravu ochrany před hlukovým znečišťováním přináší až **zákon č. 20/1966 Sb., o péči a o zdraví lidu**. S ohledem na tématické zaměření této práce je však třeba poznamenat, že zákon ukládal povinnosti státním podnikům, případně družstvům a dalším organizacím vytvářet příznivé prostředí pro zdravé životní podmínky. Dalším předpisem, který ukládal dotčeným subjektům (i občanům) uskutečňovat taková opatření, která jsou nutná ke snížení hlukové zátěže, byla vyhláška ministra zdravotnictví č. 33/1977 Sb, o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Byly rovněž stanoveny nejvyšší možné limity hlukového zatížení, stejně jako oficiální postup jejich měření, případně hodnocení. Tyto záležitosti spadaly do kompetence ministerstva zdravotnictví.

ZoOVZ⁴⁰ spolu se dvěma prováděcími předpisy – nařízením vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nežádoucími účinky hluku a vibrací a č. 194/2000 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku tvořil jednu z částí příprav ČR na přidružení k EU.

Z výše stručně nastíněného popisu vývoje legislativy v oblasti ochrany před hlukem lze vypožorovat, že trendem je pomalý postup od regulace emisí jednotlivých zdrojů hluku (a to nejen mobilních) k regulaci celkových hlukových imisí, případně regulací synergického působení více hlukových zdrojů. Stejně tak je možné vypožorovat, že normy vztahující se k jednotlivým zdrojům hluku se postupem času stávají stále detailnějšími (jak bude možno srovnat v následujících kapitolách práce) a stále více a více se rozvíjejícími (od primitivních požadavků na technické parametry provozu na železnici, až po podrobné normy upravující hluk domácích spotřebičů či zahradní techniky).

³⁹ Příkladem je zákon č. 77/1935 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly a jejich zdanění

⁴⁰ Tento zákon nahradil předchozí právní předpisy – zákon č. 50/1976 b., o územním plánování a stavebním řádu a navazující prováděcí předpis – vyhlášku č. 83/1976 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu.

3.3.2 Současný stav právní úpravy ochrany před hlukovým znečišťováním

Stejně jako při studiu problematiky znečišťování ovzduší mobilními zdroji znečišťování, lze i v případě znečišťování hlukového rozdělit právní regulace na dvě velké skupiny opatření. Jednak je ochrana před hlukovými emisemi (tedy ochrana u zdroje hluku) a jednak je to ochrana před hlukovými imisemi (tedy ochrana před nežádoucími vlivy hluku, který vzniká za synergického působení více zdrojů hluku, a to na určitém místě). Z tohoto rozdělení pak plyne struktura právních nástrojů, které jsou v dané problematice uplatňovány. Je možno mluvit o opatřeních, která omezují provozovatele (případně výrobce či prodejce) zdroje hlukového znečišťování a dále pak o hygienických limitech.⁴¹

Oblast emisní

V této oblasti ochrany je na prvním místě třeba jmenovat nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku. Toto nařízení se pochopitelně vztahuje i na mobilní zdroje hlukového znečišťování. Dalším předpisem, který řeší hlukové znečišťování přímo u jeho zdroje je ZoOVZ. Vztah k předmětu této práce má hlavně Díl 6.⁴² Zákon obsahuje výčet povinností pro provozovatele zdroje hlukového znečišťování,⁴³ a dále pak konstrukci hygienických hlukových limitů. Za provozovatele zdroje hluku je považována podle zákona nejen osoba, která konkrétní zdroj přímo provozuje, ale i taková osoba, která nemá ke zdroji hluku žádný přímý vztah, ale přímo provozuje nějaký objekt, který emise produkuje. V souladu s tématem této práce je nutno zmínit provozovatele letišť, vlastníky a správce pozemních komunikací a vlastníky železničních drah. Důvod proč je odpovědnost v zákoně takto upravena, je vcelku jednoduchý. V těchto případech by totiž jeden izolovaný zdroj hluku nezpůsobil překročení hlukového limitu, ve spolupůsobení s dalšími zdroji hluku však už hrozí překročení hlukových limitů zcela reálně. Na tomto místě je třeba podotknout, že někdy jsou takováto ustanovení zákona předmětem

⁴¹ Ty mohou být jak emisní tak imisní – to opět znamená již zmíněný problém neostrosti zmíněného rozčlenění na opatření u zdroje a opatření postihující synergické působení zdrojů.

⁴² Tato část rovněž obsahuje ustanovení o regulaci nepříznivých účinků působení vibrací a neionizujícího záření.

kritiky, zvláště pak ze strany provozovatelů jednotlivých staveb. Zákon totiž sice ukládá provozovatelům staveb zajistit, že nebudou hygienické limity překračovány, ale často jsou tito majitelé omezeni v možnostech, jak toho dosáhnout (díky nutnosti obecného užívání) – to se týká především vlastníků nebo správců pozemních komunikací.

Co je podle ZoOVZ jsem již zmínil v kapitole, která byla věnována obecnému rozčlenění mobilních zdrojů znečišťování, je tedy možné přejít rovnou k povinnostem, které tento zákon ukládá. Předně se bude jednat o zajištění toho, aby hluk vznikající provozem mobilního zdroje nepřesahoval stanovené hygienické limity.

Hygienické limity hluku

Relevantním předpisem zde bude **nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací**. Stručně by se tento pojem dal definovat jako nejvyšší možné hodnoty hluku pro jednotlivá prostředí. V nařízení je možné nalézt i stanovení způsobu měření i hodnocení rozhodujících parametrů.

Konstrukce hygienických limitů je pro venkovní prostředí poněkud složitější než pro prostředí uvnitř obývaných staveb. Měření ve venkovních prostředích se totiž provádí jako průměrové, měření tedy probíhá několikrát denně.⁴⁴ Ještě jiný mechanismus měření se používá při hodnocení hluku pocházejícího z provozu letišť, železnic a drah. Zde se hodnoty hluku sledují pro celou denní i noční dobu (od 22:00 hod. do 6:00 hod.). Konkrétním případem z aktuální praxe a veřejného dění vůbec může být případ tzv. „Modrého mostu“ v Českých Budějovicích. Zde byla obava z nepřiměřené hlukové zátěže obyvatel důvodem, proč byl tento nově vybudovaný most přes řeku Malši uzavřen pro automobilovou dopravu. Obyvatelé přilehlé bytové zástavby v Havlíčkově kolonii se zaktivizovali do takové míry, že pro podporu svých argumentů a snazší vyjednávání s příslušnými úřady, založili vlastní občanské sdružení. Nakonec, rozhodnutím krajského úřadu, bude Modrý most pro automobilovou dopravu přístupný, avšak pouze v době od 6:00 hod. do 22:00 hod, a to pouze pro automobily do hmotnosti 2,5 tuny. Rychlost bude na mostě omezena na pouhých 30 km/h.⁴⁵ Provoz

⁴⁴ Denní režim – jako výchozí je bráno osm po sobě jdoucích nejhlučnějších hodin, pro režim noční platí, že se vychází pouze z jedné nejhlučnější hodiny.

⁴⁵ Dostupný na internetové adrese <http://ceske-budejovice.nejlepsi-adresa.cz/zpravy/clanky/O-cervna-se-otevre-Modry-most-pro-auta-2302> dne 27. 5. 2012

bude povolen pouze jako zkušební s tím, že během období jednoho roku bude probíhat měření hlukové zátěže orgány hygienické správy a po tomto roce budou příslušná měření vyhodnocena a až na základě závěrů z tohoto plynoucích bude provoz na Modrém mostě případně povolen definitivně.

3.3.3 Další možnosti omezování hlukové zátěže způsobované mobilními zdroji

Stejně jako v případě právní regulace znečišťování ovzduší mobilními zdroji znečišťování, je i v tomto případě poměrně účinným nástrojem územní plánování. Samozřejmě za předpokladu, že je uplatňováno i s ohledem na ochranu před hlukovým znečišťováním. Pokud se k takto prováděnému územnímu plánování přidá i zodpovědně prováděné urbanistické plánování lidských sídel, může být takovéto opatření velmi účinné. V praxi to znamená plánování vedení hlavních komunikací (kde je předpokládáno intenzivní dopravní využívání) mimo zastavěná území nebo projektování obchvatů center sídel, které jsou již hlukovou zátěží postiženy či budování komunikací pro alternativní způsoby dopravy (např. budování reálně využitelných cyklotras v centrech měst). Negativním příkladem zde může být obec Soběslav v jižních Čechách, kdy je velmi frekventovaná komunikace vedena v bezprostřední blízkosti obytných domů a vzhledem k absenci jakékoli objízdné trasy je tato komunikace navíc permanentně přetěžována. Takováto situace vede jednak k výraznému hlukovému zatížení obyvatel obce, dále pak s ohledem na velmi hustou kamionovou dopravu i problém s emisemi vibrací a rovněž je zde citelný problém s kvalitou ovzduší.

Budování protihlukových stěn, valů a obdobných protihlukových opatření je rovněž cestou ke snižování nadměrné hlukové zátěže. Je třeba říci, že se jedná o opatření sice účinné, ale řeší problém až následně, po jeho vzniku. Přednost by podle mne měla být dávána takovým opatřením, která jsou schopna působit preventivně (viz. územní plánování a urbanismus výše v textu). A to i z toho prostého důvodu, že jsou místa v krajině, kde takováto opatření prostě není možné prakticky vystavět. Přesto je jistě pozitivní zprávou, že v posledních letech dochází k budování takovýchto hlukových zábran poměrně intenzivně.

Stejně jako v případě regulace znečišťování ovzduší mobilními zdroji znečišťování, je i v souvislosti s problematikou hlukového znečišťování možno zmínit dopravně-

organizační opatření, která jsou realizována na pozemních komunikacích. V praxi se bude jednat především o omezování maximální přípustné rychlosti na komunikaci. Povětšinou se jedná o mezení na maximální rychlost 50 km/h, a to i na takových komunikacích, které byly konstruovány na podstatně vyšší rychlost. Pro značnou část řidičů se takováto opatření jeví jako krajně nepříjemná a zbytečná a je otázkou, zda je toto omezení užíváno výhradně tam, kde problém s hlukovým znečišťováním skutečně existuje a je natolik závažný, že vyžaduje takovéto poměrně razantní řešení, případně zde jsou k dispozici alespoň relevantní data.⁴⁶

3.3.4 Staré zátěže

Pod pojmem stará hluková zátěž je možno rozumět stav hlučnosti, který je způsoben silniční a železniční dopravou a nastal před rokem 2000. Pro starou hlukovou zátěž byl stanoven speciální, vyšší hlukový limit. Např. pro starou hlukovou zátěž působenou železničním provozem platí již poměrně vysoký limit 70 dB (podle odborníků je již taková hluková zátěž dlouhodobě zdraví škodlivá). Vyšší limity pro starou zátěž jsou stanoveny z důvodu ekonomických, v některých případech pak i praktických (na určitých místech není možné bez vynaložení neúměrného úsilí docílit snížení hlukové zátěže).⁴⁷

Ani takto vysoké limity hlukové zátěže nemusí však být konečné, a to zcela legálně podle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví. Orgán státní správy (hygienická stanice) je oprávněn povolit časově omezenou výjimku k překročení jinak závazných hygienických limitů, v případě, že limity nelze z vážných důvodů dodržet a původce hluku prokáže, že hlukové zatížení bude sníženo na rozumně přijatelnou míru.⁴⁸

⁴⁶ Dostupný na internetové adrese <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/praha-nevi-jak-snizeni-rychlosti-omezi-hluk-vysledky-neni-s-cim-srovnat> dne 20.4. 2012

⁴⁷ Dostupný na internetové adrese hluk.eps.cz/hluk/limity dne 20. 4. 2012

⁴⁸ Pod tímto, na první pohled vágním termínem, se skrývá poměr mezi náklady na protihluková opatření a přínosem těchto opatření k poklesu hlukové zátěže. V úvahu je brán i počet nadlimitního hluku vystavených osob.

3.3.5 Připravovaný zákon o hluku

Na závěr kapitoly věnované pramenům právní úpravy ochrany před hlukovým znečišťováním považuji za nutné alespoň stručně zmínit aktualitu na tomto poli z poslední doby. Ministerstvo zdravotnictví totiž připravuje věcný návrh „zákona o hluku“, tedy prvního komplexního zákona vztahujícího se k této problematice na našem území vůbec. Zákon by měl nabýt účinnosti mezi lety 2014 a 2015. Zásadní změnou oproti současnému stavu by se mělo stát nahrazení současně platných limitů pro venkovní prostředí tzv. hlukové zóny. Další změnou, kterou by mohl nový zákon přinést, bude svěření komunálního hlukového prostředí do pravomocí obcí (ty by se měly podle současného záměru ministerstva zdravotnictví řídit nejen podle skutečně exaktně naměřených hlukových hodnot, ale především podle toho, jak aktuální hlukový stav vnímá samo obyvatelstvo – bude se jednat o hluk diskoték, sekání trávy, sportovních akcí apod.). Hluk vznikající provozem mobilních zdrojů (letecká doprava, pozemní komunikace) bude nadále spadat do pravomocí ústředních správních orgánů. Hluk pocházející z dopravy bude napříště předmětem hlukových zón, které budou následně obligatorní součástí zemního plánování (hlukové zóny jsou uvažovány čtyři – A, B, C, a D, kdy v zóně A není problém hlukového znečištění aktuální, zóna D je pak hlukem silně znečištěna). Jako zajímavost je možno uvést skutečnost, že pokud majitel hlukem ohrožené nemovitosti odmítne od provozovatele zdroje hluku uskutečnění protihlukového opatření, bude toto zapsáno jako věcné břemeno do katastru nemovitostí (tzn. žádný další majitel nemovitosti již nebude moci po provozovateli požadovat takováto opatření dodatečně). Zákon by tedy měl hlavně poskytnout veřejnosti jednak více informací a jednak nové možnosti rozhodování o tom, jak se k boji s hlukovým znečišťováním postavit.

3.4 Ochrana před nepříznivými účinky vibrací

Vibrace s hlukem souvisejí velmi úzce, a to jak po stránce věcné, tak rovněž té právní. Je tedy logické, že právní úprava je ve většině velmi podobná právní úpravě ochrany před hlukem. V této části práce se tedy budu soustředit na aspekty, které tyto dvě příbuzné úpravy odlišují. Z věcného hlediska se jedná o kmitání pružného tělesa (případně prostředí) okolo jeho rovnovážné polohy, v určitých intervalech. Jednotkou

vibrace je jeden Hz (Herz), kdy tato jednotka udává počet tělesem nebo prostředím vykonaných cyklů za jednu sekundu.

Vibrace vznikají při nejrůznějších lidských činnostech. Jednou z nejčastějších příčin je možno vidět v činnosti stavební. Zde se používají i některé mobilní zdroje vibrací. Předně se bude jednat o různé přenosné nářadí jako jsou pneumatické sbíječky, drtičky odpadu apod.

Další činností, která je viníkem znečišťování životního prostředí vibracemi je doprava, ať již individuální nebo hromadná. Stejně tak není v tomto ohledu rozdílu mezi dopravou nákladní nebo osobní. Vibrace způsobované mobilními zdroji znečišťování jsou zátěží pro životní prostředí, potažmo pak člověka, problémem ve dvou rovinách. Prvně, stejně jako v případě znečišťování ovzduší či problému hlukového znečišťování, se jedná o emise vibrací, které jsou měřitelné a posléze regulovatelné přímo u mobilního zdroje vibrací. Ty vznikají tehdy, pokud je mobilní zdroj v činnosti a jejich příčinou je opět konstrukce motoru zdroje, který je konstruován na detonačním principu. V tomto ohledu by, na rozdíl od problému znečišťování ovzduší a hlukového znečišťování, byly východiskem elektromotory, které takřka žádné vibrace neprodukují. Další vibrace jsou však mobilním zdrojem produkovány tehdy, pokud je takový zdroj v pohybu. Zde bude kromě technických vlastností zdroje (např. použité pneumatiky, ale i celková hmotnost mobilní zdroje) záležet i na vlastnostech podloží, na kterém se konkrétní právě pohybuje. Je tedy i na konstruktérech a stavitelích komunikací, aby navrhovali taková řešení, která přispívají k tomu, aby vibrace byly co nejvíce tlumeny. Tento problém se týká především dopravy silniční a drážní. V obou případech jsou při stavbě komunikací uplatňována příslušná stavebně technická řešení, která jsou schopna vibrace tlumit (v případě drážní dopravy se jedná např. o pružné uložení kolejí, které spočívají mimo jiné na vrstvě kamenité drtě, která má za úkol právě tlumení nežádoucích vibrací).

Skutečný problém však vibrace představují až v okamžiku, kdy dojde k synergickému působení mnoha zdrojů najednou, na určitém místě. Stejně jako znečištění hlukové, tak i znečištění vibracemi může být pro člověka velmi obtěžující a nepříjemné. Na rozdíl od hlukového znečištění však vibrace dokáží napáchat škody i na majetku, a to hlavně na tom nemovitém. Dlouhodobé vystavení staveb vibracím o určité frekvenci dokáže poměrně zásadně narušit statiku staveb. Pokud jsou takové vibrace velmi intenzivní, nemusí se jednat ani o nijak časově dlouhé vystavení a budova může

vykazovat určité poškození způsobené nadměrnými vibracemi (např. popraskané omítky, skla v budovách apod.).

3.4.1 Prameny právní úpravy

Pokud jde o právní definici tohoto pojmu, je možno ji nalézt v § 30 zákona č. 258/2000 Sb. zákona o ochraně veřejného zdraví. Podle tohoto zákona se jedná o působení vibrací přenášených pevnými tělesy na lidský organismus, přičemž tyto vibrace jsou schopné způsobit poškození lidského zdraví. Příslušné hygienické limity pak stanoví hygienický předpis. Vzhledem k fyzikální podstatě vibrací, jsou právě mobilní zdroje znečišťování hlavními „producenty“ vibrací.⁴⁹ Hlavním rozdílem oproti úpravě ochrany před hlukovým znečišťováním je stanovení hygienických limitů. Ty jsou stanoveny v nařízení vlády **č. 148/2006 Sb., o ochraně před nepříznivými vlivy hluku a vibrací**. Konkrétně se pak jedná o § 17 – ochrana před vibracemi v chráněných prostorách staveb. Limity jsou upraveny pouze jako imisní (na rozdíl od úpravy hlukového znečišťování). Provozovatel je oprávněn umisťovat zdroje vibrací v okolí zákonem stanovených staveb pouze za předpokladu, že nedojede k vystavení obyvatel nadlimitním hodnotám vibrací. Toto posouzení připadá v úvahu již při stavebním řízení, kdy orgán ochrany veřejného zdraví vystupuje v takovém řízení jako dotčený orgán.

⁴⁹ Mobilní zdroje znečišťování jsou vyráběny s určitými technickými tolerancemi, které jsou ve výsledku zodpovědné za emitaci vibrací (tření nedokonale opracovaných ploch)

Závěr

V této diplomové práci jsem se zabýval problematikou znečišťování životního prostředí mobilními zdroji znečišťování. Rozhodl jsem se věnovat pozornost dvěma hlavním oblastem – oblasti znečišťování ovzduší a oblasti hlukového znečišťování. První problém jsem zvolil z toho důvodu, že se jedná o v současnosti velmi diskutované téma, ne vždy se však ona diskuze ubírá správným směrem a jsou z ní vyvozovány správné závěry. Problém hlukového znečišťování jsem zvolil, dalo by se říci, z opačného důvodu. Tomuto úseku ochrany životního prostředí nebyla na našem území věnována dlouhou dobu náležitá pozornost, a pokud bylo nějakých právních prostředků ochrany vůbec využíváno, jednalo se spíše o záležitosti místního charakteru. Co může být větším důkazem, než to, že dodnes neexistuje komplexní zákon, který by hluk obecně upravoval (naděje na takový zákon přichází až v současnosti⁵⁰). Mobilní zdroje znečišťování se na znečišťování prostředí podílí samozřejmě i jinými způsoby, než těmi popsanými v této práci

Cílem této práce bylo pokusit se podat pokud možno ucelený obraz právní úpravy na tomto úseku ochrany životního prostředí. Během psaní této diplomové práce se ukázalo, že to není úkol nikterak jednoduchý. Největším problémem, s jakým jsem se během psaní potýkal, byla bezesporu sama legislativa. Právní úprava této problematiky je natolik rozštěpená a neucelená, že činí opravdové potíže vykreslit jednotlivé instituty ve vzájemných souvislostech. Pakliže v problematice ochrany ovzduší před znečišťováním mobilními zdroji znečišťování existuje alespoň obecný zákon, poskytující základní vymezení pojmů a obecných zásad, na úseku ochrany před hlukovým znečišťováním takový zákon neexistuje. V tom vidím základní nedostatek české právní úpravy vztahující se k předmětné problematice. Pokud má právo sloužit nejen veřejnosti odborné, ale i (a podle mne především) veřejnosti laické, bude nutné do budoucna celý systém právní úpravy sjednotit a zjednodušit. Jistou nadějí do budoucna zde však můžeme pozorovat již dnes. Zatímco v oblasti ochrany ovzduší jím může být stále se rozvíjející a k harmonizaci donucující legislativa EU, na poli ochrany před hlukovým znečišťováním je možno jisté naděje vkládat do připravovaného, komplexního zákona o hluku.

⁵⁰ Viz pasáž o návrhu zákona o hluku výše v textu

Do budoucna se bude potřeba rovněž přiklonit k jinému systému samotné právní ochrany před hlukovým znečištěním a znečištěním ovzduší. Ukazuje se totiž, že dosavadní důraz na omezování a regulaci emisí jednotlivých zdrojů není dostatečný. Do budoucna je nutno klást větší důraz na kontrolu emisí a regulovat vzájemné spolupůsobení vícero zdrojů na jednom konkrétním místě (to se netýká jen mobilních zdrojů znečištění, ale i těch stacionárních). Je totiž evidentní, že mobilních zdrojů znečištění (ať už znečišťujících ovzduší nebo produkujících hlukové znečištění) bude neustále přibývat, a to rychlým tempem, přičemž je jasné že snižovat emise jednotlivých zdrojů znečištění není možné donekonečna (alespoň do doby než současná fosilní paliva nebudou v masovém měřítku nahrazena takovými, které se dají produkovat z obnovitelných zdrojů).

Jistým, avšak stále jen dílčím řešením je podpora dopravy hromadnými dopravními prostředky. Tato cesta má však rovněž své přirozené hranice, a to jednak kapacitní a jednak takovýto způsob dopravy bude vždy doplácet na svou poměrně omezenou flexibilitu. Kde ale naopak je podle mého názoru možno hledat prostor pro regulaci (ať již právní nebo ekonomickou) je segment letecké dopravy. V České republice sice není znečištění vyprodukované leteckou dopravou tak palčivý problém díky poměrně nízké hustotě leteckého provozu, ale v globálním měřítku (a v zvláště pak v některých asijských regionech) je podíl znečištění leteckou dopravou na celkovém znečištění mobilními zdroji velmi významný. Pakliže bych měl navrhnout způsob

konkrétní regulace, přiklonil bych se spíše k ekonomickým nástrojům (např. formou úpravy zdanění leteckých paliv apod.). Samotná právní regulace však sama o sobě není schopna současný stav zlepšit, nebojím se říci, že ani udržet. Musí se rovněž změnit přístup samotných uživatelů mobilních zdrojů znečištění. Předně tím způsobem, aby bylo takovýchto zdrojů znečištění využíváno co nejméně, a pokud už, tak co nejšetrnějším způsobem k životnímu prostředí – např. ekonomická jízda automobilem přinese kromě úspory finanční i „benefit“ v podobě méně znečištěného prostředí. To může, a (za předpokladu, že se takto bude chovat alespoň valná většina uživatelů mobilních zdrojů znečištění) i přinese další výhody ve zdravotních i ekonomických aspektech (např. menší výdaje státu i jednotlivých občanů za platbu léčiv, užívaných proti plicním onemocněním). V praxi se však tato teorie prosazuje jen velmi pomalu. Člověk si jen nerad odvyká na již zažitý standard a slevuje ze svých

výhod. Jsem však přesvědčen, že pokud má být snížení celkového znečišťování skutečně viditelné a účinné, není jiné cesty. Jen pozitivně ve vztahu k životnímu prostředí lze hodnotit to, že na příměstských vzdálenostech již i v ČR jsou co do počtu přepravených pasažérů schopny železnice konkurovat individuální automobilové dopravě. Na „vině“ bude jednak hledisko ekonomické (ceny pohonných hmot), ale také stále se zlepšující úroveň cestování lokálními vlaky (soupravy Regiojet, CityElefant apod.).

Co se týče hlukového znečišťování, je podle mého názoru možno pozorovat v současné době jistý pokrok. A to nejen v oblasti legislativní (návrh nového zákona o hluku), ale i ve vnímání veřejnosti problému jako takového. Hluk je dnes již považován za seriózní problém, i když jeho nežádoucí a škodlivé účinky nejsou viditelné ihned. Na tuto situaci reagují i orgány státní správy na řadě úsecích jejich činnosti.

4. Seznam zkratek

ČSFR	Československá federativní republika
SRN	Spolková republika Německo
OchVz	zák. č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší
PPKZ	zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
ZoOVZ	zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví
PM	prachové částice (<i>particular matters</i>)
Úmluva	Rámcová úmluva OSN o změně klimatu
Protokol	Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu
ZoOb	zák. č. 128/2000 Sb., o obcích

5. Použité zdroje

Literatura

1. Adamec, V., a kol.: *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008. str. 176
2. Bernard, M., Doucha, P.: *Právní ochrana před hlukem*. Linde-Praha a.s. 2008. str. 8
3. Bernard, M., Doucha, P.: *Právní ochrana před hlukem*. Linde-Praha a.s. 2008. str. 9
4. Cole, H.C.: *Polution and Property*. Cambridge University Press. Cambridge : 2002. str. 84
5. Damohorský, M. a kol.: *Právo životního prostředí*. 3. Vydání, Praha C. H. Beck, 2010
6. Hendrych, D. a kol.: *Správní právo – obecná část*. 6.vyd. Praha : C.H. Beck, 2006. str. 151a násl.
7. Havránek, J.: *Hluk a jeho vliv na lidský organismus*. In Sborník : *Dopravní hluk ve městech*. 1. Vydání Praha: ČSVTS, 1984
8. Král, M. : *Ergonomický výkladový slovník*. Institut výchovy a bezpečnosti práce, 1999. str. 23 a násl.
9. Kratěnová, J.; Vandasová, Z.: *Systém monitorování zdravotního stavu obyvatelstva ČR ve vztahu k životnímu prostředí. Subsystem III. Zdravotní důsledky a rušivé účinky hluku: Odborná zpráva za rok 2007*. Praha: Státní zdravotní ústav, 2007. str. 21 a násl.
10. Liberko, M.: *Hluk v prostředí. Problematika a řešení*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2004. str. 5 a násl.
11. Matějovský, Vl.: *Automobilová paliva*, 1.vyd. Praha: Grada Publishing, 2005. str. 74
12. Moldan, B.: *(Ne)udržitelný rozvoj ekologie : hrozba i naděje* . 2.vyd. Praha : Karolinum, 2003. 141 str. a násl.
13. Tichá, T., et al.: *Slovník pojmů užívaných v právu životního prostředí*. 1.vyd. Praha : ABF - nakladatelství ARCH, 2004. str. 125
14. Valešová, K.: *HIA a hluk – determinanty související s hlukem*. In *Hodnocení vlivů na zdraví Health Impact Assessment (HIA) pro strategické hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)*. Ed. Eva Rychlíková et al. Praha: Státní zdravotní ústav, 2006, str. 36 a násl.

Internetové zdroje

- 1) Počet osobních aut *Cri* [online]. 24. 9. 2009, [cit. 2010-06-10]. Dostupný z WWW: <<http://czech.cri.cn/321/2009/09/24/1s97974.htm>>.
- 2) Historie ochrany přírody a krajiny *Cittadella* [online] 22. 3. 2012, [cit. 2012-05-27]. Dostupný z WWW: <http://www.cittadella.cz/europarc/index.php?p=historie_ochrany&site=zakladni_udaje_czech.cri.cn/321/2009/09/24/1s97974.htm>
- 3) Emise oxidů dusíku *Ministerstvo životního prostředí* [online]. 1. 2. 2012, [cit. 2012-05-20]. Dostupný z WWW: <<http://issar.cenia.cz/issar/page.php?id=102>>.
- 4) SAE – základní informace *Businessinfo* [online]. 3. 8. 2011, [cit. 2012-05-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/sti/spojene-arabske-emiraty-zakladni-informace-o-teritoriu/1/1001482/>>.
- 5) Brief History *Japan Automotive Manufacturers Association, Inc.* [online]. 10. 2. 2010, [cit. 2012-02-12]. Dostupný z WWW: <<http://http:www.jama-english.jp/about/history.html>>
- 6) Neudržitelný stav ovzduší *Ekologický právní servis* [online]. 1. 4. 2012, [cit. 2012-04-1]. Dostupný z WWW: <<http://http:www.eps.cz>>.
- 7) Rejchrtová A., Tisková zpráva: Ústavní soud v otázce hluku z magistrály rozhodl proti zájmům obyvatel Prahy 4 *Praha 4 – Zelení* [online]. 12. 1. 2012, [cit. 2012-02-22]. Dostupný z WWW: <<http://praha4.zeleni.cz/19067/clanek/tiskova-zprava-ustavni-soud-v-%20otazce-%20hluku-z-magistraly-rozhodl-proti-zajmum-obyvatel-prahy-4/>>.
- 8) Balašková, E, Modrý most *České Budějovice – nejlepší adresa* [online]. 24. 5. 2012, [cit. 2012-05-27]. Dostupný z WWW: <<http://ceske-budejovice.nejlepsi-adresa.cz/zpravy/clanky/O-cervna-se-otevre-Modry-most-pro-auta-2302>>
- 9) Bureš, Jiří. Hluk - případy zvuků. *ConVERTER* [online]. 2002, 1, [cit. 2011-10-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.converter.cz/tabulky/hluk.htm>>
- 10) MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Snižování emisí v letecké dopravě – Obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů* [online]. 2006. [cit. 2011-12-12] Dostupný z WWW:

<http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/zivotni+prostredi/Emise/snizovani_emisi.htm>

- 11) Patrovská, Dominika. Výsledky není s čím srovnávat. *Ekolist.cz* [online]. 2010, 28. 1. 2010 [cit. 2012-12-12]. Dostupný z WWW:

<<http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/praha-nevi-jak-snizeni-rychlosti-omezi-hluk-vysledky-neni-s-cim-srovnat>>

6. Seznam příloh

Příloha č. 1 - Tabulka emisí, Česká republika mezi lety 2000 - 2007

Příloha č. 2 - Tabulka příkladu zvuku o různé intenzitě

**Příloha č. 1 – Tabulka emisí mobilních zdrojů znečištění,
Česká republika mezi lety 2000 - 2007**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
tuhé látky (t/rok)	60 670	62 941	61 824	64 144	60 736	62 328	63 190	62 988
SO ₂ (t/rok)	224 445	227 105	228 237	222 415	219 163	217 386	210 830	216 545
NO ₂ (t/rok)	292 849	301 863	288 008	290 279	288 730	291 007	280 120	283 193
CO (t/rok)	539 363	538 659	516 688	528 848	509 215	491 209	481 280	435 207

Zdroj: Český statistický úřad

Příloha č. 2 – Tabulka příkladů zvuku o různé intenzitě

	[dB]
Práh zvuku, slyšení	0
Šum listí	20
Pouliční hluk (tiché předměstí)	30
Šepot, velmi tichý byt a velmi tichá ulice	30
Tlumený hovor	40
Pouliční hluk (normální)	50
Televizor při běžné hlasitosti	55
Silně frekventovaná ulice	70
Tunel metra	80
Motorová vozidla	90
Jedoucí vlak	90
Maximální hluk motorky	100

Zdroj: Bureš, Jiří. Hluk - případy zvuků. *ConVERTER* [online]. 2002, 1, [cit. 2011-10-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.converter.cz/tabulky/hluk.htm>>

7. Summary

Thesis: "Legal regulation of protection against environmental pollution by mobile sources"

The thesis is divided into two comprehensive thematic units. The first part deals with legal protection against air pollution and includes a brief outline of the factual issues. The first section of the part is devoted to the substantive definition of the problem and to the description of the basic physics aspects and ecological aspects of the subject-matter. The emphasis is on phenomena closely related to the impact of mobile sources on the environment. The next section deals with legal regulation of the pollution. The section is then divided into parts, one focusing on international legislation, with the emphasis on major international agreements and also on the ground-breaking conferences in the field of air pollution. There is also a short historical outline of the development of international arrangements. The following section concentrates on EU legislation and its historical development. The core of the paper is the section dedicated to Czech legislation, which is further divided into several parts. Except for the historical outline it also contains a description of the new legal regulation in the field of environmental protection (primarily the new law on protection against air pollution). The end of the section incorporates a brief summary of the problem, which includes *de lege ferenda* consideration and proposals for the future solutions.

The second part is devoted to the environmental protection against noise pollution and to the legal protection of the environment against the influence of vibrations. This part is divided into several sections as well, more or less parallel to the first part. After a brief introduction to the problem there is a description of the legislation, firstly the international one. The next section concentrated on the legislation in EU, including an outline of the historical development. The core of the thesis is once again a section devoted to Czech legislation. This section of course includes an outline of the recent developments, as well as the upcoming draft of the new law on noise. There is also *de lege ferenda* considerations and an outline of possible future solutions.

The conclusion is dedicated to the overall summary of the problem, it evaluates the current state of the problem and proposes the possible solutions to the questions.

8. Resumé

Téma práce: „Právní regulace ochrany před znečišťováním z mobilních zdrojů“

Diplomová práce je rozdělena do dvou obsáhlých tematických celků. V první části se zabývám právní ochranou před znečišťováním ovzduší, včetně stručného nastínění věcné problematiky. První úsek této části je věnován věcnému vymezení problému a popsání alespoň základních fyzikálních a ekologických aspektů předmětné úpravy. Důraz je kladen na jevy, které mají úzkou souvislost s působením mobilních zdrojů na životní prostředí. V další části se zabývám právní regulací znečišťování. Tato část je dále členěna na úpravu mezinárodní, s důrazem na zásadní mezinárodní úmluvy a přelomové konference na poli znečišťování ovzduší. Nechybí ani krátký historický exkurz do vývoje mezinárodní úpravy. Navazuje část věnovaná unijní právní úpravě, rovněž s nástinem vývoje evropské legislativy. Jako těžiště práce vnímám část věnovanou české právní úpravě, které se dále dělí na několik částí. Kromě historických souvislostí obsahuje i popis návrhů nové právní úpravy na tomto úseku ochrany životního prostředí (předně návrh nového zákona o ochraně ovzduší).

Druhá část práce je věnována ochraně životního prostředí před hlukovým ťováním a právní úpravě ochrany živ. prostředí před nežádoucími vlivy vibrací. I tato část se dělí na několik dalších podkapitol, více méně paralelně s částí předchozí. Po stručném úvodu do problému následuje popis právní úpravy, a to nejdříve té mezinárodní. V dalším úseku práce jsem se zabýval platnou právní úpravou na poli unijní legislativy, včetně krátkého vylíčení historického vývoje. Jádrem této části diplomové práce je opět kapitola věnovaná české právní úpravě. Ani zde není opomenut vývoj poslední doby, včetně připravovaného návrhu zákona o hluku. Nechybí rovněž úvahy de lege ferenda a nástin možných východisek a řešení.

Závěr práce je pak věnován celkovému shrnutí problému, zhodnocení současného stavu problematiky a návrhům možného řešení problematických otázek.

9. Key words / Klíčová slova

Environment / Životní prostředí

Pollution / Znečišťování

Mobile sources / Mobilní zdroje

Název práce v anglickém jazyce:

"Legal regulation of protection against environmental pollution by mobile sources"