

Ústavní soud

Joštova 8

660 83 Brno

<b>ÚSTAVNÍ SOUD</b>	
Joštova 8, 660 83 Brno	
Došlo dne:	14 -07- 2023 1
<i>14.7.2023 PODPISUJÍCÍ</i>	
Vyřizuje:	<i>as sbm</i>
krát Přílohy: <i>1</i>	

**Navrhovatelé:** níže podepsaní senátoři

zastoupeni Mgr. Beatou Sabolovou, LL.M., advokátkou ev. č. ČAK 11288,

CHS LEGAL s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem Balbínova 223/5, PSČ 120 00 Praha 2, Česká republika

**Za účasti:**

**Vláda České republiky**

nábřeží Edvarda Beneše 128/4  
11 01 Praha 1 - Malá Strana

**Nepředchází**

**Ministerstvo zdravotnictví České republiky**

Palackého náměstí 375/4  
128 01 Praha 2

**Veřejný ochránce práv**

Údolní 39  
602 00 Brno

**NÁVRH SKUPINY SENÁTORŮ NA ZRUŠENÍ JEDNOTLIVÝCH USTANOVENÍ NAŘÍZENÍ VLÁDY**

Podle čl. 87 odst. 1 písm. b) Ústavy

US CKDP 0011151/23



US23041378

PŘÍLOHY:

- PŘÍLOHA 1 – PLNÉ MOCI SENÁTORŮ
- PŘÍLOHA 2 – NAŘÍZENÍ 433/2022
- PŘÍLOHA 3 – SROVNÁNÍ LIMITŮ
- PŘÍLOHA 4 – OTEVŘENÝ DOPIS PREMIÉROVI
- PŘÍLOHA 5 – PETICE
- PŘÍLOHA 6 – PREZENTACE JUDr. BERNARDA
- PŘÍLOHA 7 – LETÁK SPOLKU KORIDOR D8
- PŘÍLOHA 8 – ČLÁNEK ČASOPIS HYGIENA
- PŘÍLOHA 9 – STANOVISKO MINISTERSTVA ZDRAVOTNICTVÍ
- PŘÍLOHA 10 – STANOVISKO LRV 2016
- PŘÍLOHA 11 – DOPORUČENÍ WHO 2018
- PŘÍLOHA 12 – SMĚRNICE END
- PŘÍLOHA 13 – ZPRÁVA KOMISE 2023
- PŘÍLOHA 14 – DŮVODOVÁ ZPRÁVA

## I.

### ÚVOD

- 1.1. Vláda na dne 7. prosince 2022 přijala nařízení vlády č. 433/2022 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací („**Nařízení 433/2022**“),<sup>1</sup> které vstoupilo v platnost 1. ledna 2023 a nabylo účinnosti 1. července 2023, které mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, („**Nařízení 272/2011**“).

Důkaz:

- **PŘÍLOHA 2 – NAŘÍZENÍ 433/2022**

## II.

### NÁVRH

- 2.1. Navrhovatelé požadují tímto **zrušení jednotlivých ustanovení Nařízení 433/2022, specifikovaných v bodě III. níže**, dle článku 87 odst. 1 písm. b) Ústavy České republiky („**Ústava**“) a podle ustanovení § 64 odst. 2 písm. b) zákona č. 182/1993 Sb., o Ústavním soudu, ve znění pozdějších předpisů („**Zákon o Ústavním soudu**“) pro:

- (A) **Překročení zákonného zmocnění** – porušením základního ústavního principu dle článku 1 odst. 1 Ústavy, konkrétně v něm obsaženého zákazu libovůle a svévole, coby základních hodnot právního státu a dle článku 78 Ústavy, podle kterého **vláda může vydávat nařízení jen „k provedení zákona a v jeho mezích“**;
- (B) **Porušení zásady zákonnosti regulace některých základních práv** – porušením práva na ochranu zdraví dle článku 31 Listiny základních práv a svobod („**Listina**“), které má být uplatňováno v mezích stanovených zákonem; a práva na příznivé životní prostředí dle článku 35 odst. 1 a 3 Listiny, podle kterého platí, že při výkonu svých práv „*nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí, přírodní zdroje, druhové bohatství přírody a kulturní památky nad míru stanovenou zákonem;*“ ve spojení s porušením ustanovení dle článku 1 odst. 1 a 2 odst. 3 Ústavy **pro chaotičnost, nevyváženost a nepředvídatelnost právní úpravy**.

- 2.2. Navrhovatelé **žádají o předřazení projednávání věci** podle § 39 zákona o Ústavním soudu z důvodu veřejného zájmu na ochranu zdraví a pro hrozbu závažné škody a újmy.

---

<sup>1</sup> Pozn. Pro snadnější orientaci ve věci bychom rádi upozornili, že úplné znění Nařízení 272/2011 ve znění novely dle Nařízení 433/2022 vygenerované v systému beck-online vydavatelství C.H.Beck, s.r.o. nevyzrazňuje (barevně) změny v přílohách, toto znění obsahuje jen limity nové, podle Nařízení 433/2022.

### III.

#### SPECIFIKACE JEDNOTLIVÝCH USTANOVENÍ KE ZRUŠENÍ

- 3.1. Navrhovatelé především upozorňují na to, že stávající systém regulace hluku v ČR je jako celek nesrozumitelný a nekompaktní, zasloužil by si celkovou odbornou revizi a racionalizaci.
- 3.2. S ohledem na složitost a rozsah posuzované věci se však navrhovatelé soustředí pouze na zrušení těch ustanovení Nařízení 433/2022, které **vedou k navýšení hygienických limitů hluku ze silniční a železniční dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb.**
- 3.3. Navrhovatelé proto žádají **zrušení následujících ustanovení Nařízení 433/2022**, v těchto následujících článcích a bodech:

#### Čl. I

- (i) 2. V § 2 písmeno n) zní: „**n**) seřadovacím nádražím železniční stanice zajišťující vlakové práce, prohlídku vlaků a opravy vozů“.
- (ii) 5. V § 2 se písmeno p) zrušuje. Dosavadní písmena q) a r) se označují jako písmena p) a q).
- (iii) 6. V § 2 písmeno p) zní: „**p**) údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo optimalizací dráhy činností související s výměnou nebo obnovou kolejového svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjením a broušením kolejí, případně přidáním koleje, předelektrizační úpravy, elektrizace dráhy nebo jiná související úprava,“.
- (iv) 7. V § 2 se za písmeno p) vkládá nové písmeno q), které zní: „**q**) údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo zkapacitněním pozemní komunikace činností související s položením nového povrchu vozovky nebo rozšířením vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní kom/unikace nebo jiná související úprava, včetně související krátkodobé objízdové trasy,“.
- Dosavadní písmeno q) se označuje jako písmeno r).
- (v) 17. V § 12 se odstavce 4 až 6 zrušují.
- Dosavadní odstavce 7 až 9 se označují jako odstavce 4 až 6.
- (vi) 20. V příloze č. 3 část A zní:

## „Část A

### Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]		
	1)	2)	3)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	+5	+13
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	+5	+13
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+10	+18

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních a tramvajových dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Jde-li o souběh pozemních komunikací s různými hygienickými limity hluku, výsledný limit hluku se stanoví podle té komunikace, ze které je příspěvek hluku z dopravy na této komunikaci převažující.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřaďovací nádraží, která byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001.

## Čl. II

### Přechodné ustanovení

*Hygienické limity hluku stanovené podle § 12 odst. 3 a přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto nařízení, se nepoužijí u protihlukových opatření*

- a) *k omezení hluku z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách v řízeních a postupech zahájených a u staveb povolených nebo zkolaudovaných podle jiných právních předpisů přede dnem nabytí účinnosti tohoto nařízení a řízení a postupy se dokončí podle dosavadních právních předpisů, nebo*
- b) *schválených orgánem ochrany veřejného zdraví formou časově omezeného povolení podle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, přede dnem nabytí účinnosti tohoto nařízení, pokud hluk v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb nepřekročí hodnotu hluku, která byla objektivizována měřením v referenčním kontrolním bodě při uvedení daného protihlukového opatření do užívání; tato hodnota hluku zvýšená o 0,5 dB se považuje za hygienický limit hluku po dobu platnosti uvedené podmínky.*

## IV.

### ODŮVODNĚNÍ NÁVRHU

#### (A) PŘEKROČENÍ ZÁKONNÉHO ZMOCNĚNÍ

##### 4. LIMITY ZÁKONNÉHO ZMOCNĚNÍ

- 4.1. Nařízení 433/2022 bylo vydáno podle zákonného zmocnění ustanovení § 108 odst. 4 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 267/2015 Sb., („**Zákon o ochraně veřejného zdraví**“), k provedení (mimo jiné) ustanovení § 34 odst. 1 tohoto zákona, které stanoví: „*Prováděcí právní předpis upraví hygienické limity hluku a vibrací pro denní a noční dobu, způsob jejich měření a hodnocení.*“
- 4.2. Explicitní zmocnění vlády vydat nařízení podle těchto ustanovení Zákona o veřejném zdraví je **však pouze jednou** z ústavněprávních podmínek platnosti podzákoných předpisů. Podle článku 1 odst. 1 Ústavy platí, že Česká republika je demokratický právní stát založený na úctě k právům člověka, tj. je v něm obsažen zákaz libovůle a svévole. Článek 78 Ústavy pak stanoví, že vláda může nařízení vydávat **jen k provedení zákona a v jeho mezích**.
- 4.3. Ústavní soud limity podzákoné normotvorby interpretoval v řadě svých rozhodnutí Např. nálezem sp. zn. Pl. ÚS 6/07 Ústavní soud potvrdil restriktivní přístup přezkumu zákonnosti podzákoných norem, když se podle něj na posouzení každého individuálního případu podzákoného normativního aktu mají vždy důsledně uplatnit obecné požadavky na delegovanou normotvorbu, která se musí pohybovat **v mezích obsahu, rozsahu a zejména účelu a smyslu zmocňujícího zákona**. Neboli slovy nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 19/13 „*Zjednodušeně řečeno, jde o to, aby v případě, kdy má být podle zákona X, tento předpis nestanovil, že má být Y, ale že má být X1, X2, X3. Ze zmocňovacího ustanovení musí být zřejmá vůle zákonodárce k úpravě nad zákonný standard.*“
- 4.4. Meze zmocnění vlády vydat nařízení k regulaci hluku jsou dále vymezeny **především následujícími ustanoveními Zákona o veřejném zdraví**:
- § 1 písm. c), podle kterého je předmětem zákonné úpravy „**snižování hluku**“, ne jeho zvyšování;
  - § 1 odst. 1 písm. c), § 2 odst. 2 a § 80 odst. 1), podle kterého je předmětem zákonné úpravy „**ochrana veřejného zdraví**“, ne jeho ohrožování a „**zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva**“, ne jeho zhoršování; a
  - v neposlední řadě také ustanovením § 108 odst. 5, podle kterého hygienické limity a požadavky, které mají být upraveny prováděcími právními předpisy vydanými podle Zákona o veřejném zdraví mohou být navrženy **jen na základě odborného „hodnocení zdravotních rizik“**, ne bez provedení jakékoli vyhodnocení.

Jak je prokázáno níže, tyto meze zákonného zmocnění však přijetím Nařízení 433/2022 dodrženy nebyly.

## 5. CHYBĚJÍCÍ ZÁKONNÉ ZMOCNĚNÍ KE „ZVYŠOVÁNÍ HLUKU“

- 5.1. Podle ustanovení § 1 písm. c) Zákona o veřejném zdraví je **předmět úpravy tohoto zákona** definován úkoly „*orgánů veřejné správy v oblastech ... snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí.*“ A contrario, pravomoc vlády a orgánů veřejné správy k vytváření podmínek vedoucích výlučně ke „zvyšování hluku“ tak Zákonem o veřejném zdraví dána není.
- 5.2. Zájem státu na snižování hlukové zátěže se rovněž projevuje v nastavení pravomocí příslušných Ministerstev jako ústředních orgánů státní správy k provádění opatření **výslovně ke „snižování hluku“**, jak jsou uvedeny v ustanoveních § 81 odst. 1<sup>2</sup> pro Ministerstvo dopravy, § 81a<sup>3</sup> pro Ministerstvo pro místní rozvoj a § 81b<sup>4</sup> pro Ministerstvo životního prostředí. Rovněž ministři, kteří tyto ministerstva jako členové vlády vedou, jsou oprávněni k výkonu své funkce v rámci tohoto zmocnění. Nejsou oprávněni k navrhování (či schvalování) předpisů, které by tento rámec porušovaly.

## 6. NAVÝŠENÍ LIMITŮ

- 6.1. Jak prokazuje přiložená odborná analýza srovnání původních a nových hlukových limitů zpracovaná JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D., advokátem, ze dne 24.4.2023, Nařízením 433/2022 dochází ke zvýšení hlukových limitů z dopravy. Navýšení to přitom není nijak nevýznamné. Nařízením 433/2022 totiž dochází **k enormnímu, až několika násobnému, navýšení povolené hlučnosti** oproti limitům stanovených Nařízením 272/2011.

Důkaz:

- PŘÍLOHA 3 – SROVNÁNÍ LIMITŮ

- 6.2. Analýza JUDr. Bernarda upozorňuje zejména na tyto změny:

Nově bude hygienický hlukový limit pro pozemní komunikace, které byly umístěny a povoleny před 1. lednem 2001, činit 68 dB pro denní dobu a 58 dB pro noční dobu. Stejný hlukový limit bude platit i pro modernizaci či zkapacitnění pozemní komunikace prováděné po 1. lednu 2001. Tento limit se uplatní jak pro dálnice či silnice a místní komunikace I. a II. třídy, tak i pro silnice a komunikace III. třídy a účelové komunikace, které byly umístěny a povoleny před 1. lednem 2001, tj. příslušné rozhodnutí o umístění a povolení stavby komunikace nabylo právní moci do 31. prosince 2000, a samozřejmě takový limit bude zcela nelogicky platit též pro jejich následnou rekonstrukci a modernizaci. Po nabytí účinnosti předmětného nařízení

---

<sup>2</sup> „Ministerstvo dopravy v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí předává pro účely pořízení strategických hlukových map Ministerstvu zdravotnictví údaje o dopravě ....“

<sup>3</sup> „Ministerstvo pro místní rozvoj v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí stanoví ...“

<sup>4</sup> „Ministerstvo životního prostředí v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí upraví vyhláškou ...“

vlády tedy nebude nic nutit investory řešit v rámci rekonstrukcí komunikací snížení hlukové zátěže, byť právě takové rekonstrukce by měly a mohly být ideální příležitostí pro zvýšení ochrany zdraví dotčených obyvatel před hlukem.

Pro pozemní komunikace pravomocně umístěné a povolené po 31. prosinci 2000, tj. od 1. ledna 2001, bude platit hygienický hlukový limit 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu.

V důsledku novely tak dojde k razantní změně v hygienických limitech hluku u silnic a místních komunikací III. třídy a účelových komunikací ze stávajících 55 dB, resp. 45 dB na 68 dB, resp. 58 dB pro komunikace umístěné a povolené do 31. prosince 2000 (tj. nárůst o neuvěřitelných 13 dB!), a 60 dB, resp. 50 dB (nárůst o 5 dB) pro komunikace umístěné a povolené od 1. ledna 2001.

Rovněž je třeba zdůraznit, že u provozu dráhy dojde ke zrušení ochranných pásem a bude používán jednotný hygienický limit hluku, který se bude lišit jen v závislosti na době vydání rozhodnutí o umístění a povolení stavby dráhy, tj. 68 dB pro denní dobu / 63 dB pro noční dobu pro stavby dráhy povolené do 31.12.2000 (tj. nárůst o neuvěřitelných 13 dB!), resp. 60 dB pro denní dobu / 55 dB pro noční dobu pro stavby dráhy povolené po 1.1.2001 (tj. nárůst o 5 dB).

Při posouzení nárůstu je třeba zdůraznit, že při exponenciální definici jednotky akustického tlaku - decibelu se jedná o extrémní hodnoty, které nejsou jakkoliv důvodovou zprávou k novele nařízení o ochraně zdraví legitimizovány. Není zde žádný odkaz na změnu dosavadních vědeckých studií, které považují expozici hluku za zdraví škodlivou i při nižších hodnotách (viz např. závěry Světové zdravotnické organizace).

- 6.3. Na zásadní, násobné navýšení povolené hlučnosti provedené Nařízením 433/2022 upozornil rovněž „Otevřený dopis obcí a měst předsedovi vlády ČR“ ze dne 17.5.2023, který požaduje odložení účinnosti Nařízení 433/2022 a provedení odborného vyhodnocení zdravotních rizik. Dopis premiérovi podepsali starostové a starostky 25 obcí a měst umístěných kolem dálnice D8.

*Důkaz:*

- *PŘÍLOHA 4 – OTEVŘENÝ DOPIS PREMIÉROVI*

- 6.4. Obce a města v něm premiéra mimo jiné upozorňují, že navýšení limitů **umožňuje povolené 3x, 6x a až 20x (!) navýšení povolené hlučnosti**. Ačkoli se může totiž zdát, že zvýšení limitů je relativně malé, například 5 dB, 8 dB nebo maximálně 13 dB, je důležité si uvědomit, že dopad tohoto zvýšení **není lineární, ale exponenciální**. Například zvýšení limitu hluku o 5 dB z 55 dB na 60 dB tak neodpovídá lineárnímu zvýšení jen o přibližně 10 %. Místo toho má za následek multiplikační účinek, který přibližně až ztrojnásobí hladinu hluku, jak je vysvětleno v dopisu premiérovi:



Tam, kde ještě do 30. 6. 2023 teoreticky mohla města a obce požadovat protihluková opatření, nebude od 1. 7. 2023, díky tomuto nařízení vlády, investory nic nutit k jejich realizaci.

Je důležité upozornit na to, že křivka hluku neroste lineárně, ale EXPONENCIÁLNĚ.

- Přírůstek o 5 dB se rovná 3násobnému navýšení hluku (např. zvýšení z 55 dB na 60 dB **NENÍ NÁRÚSTEM "jen" o cca 10 % hluku navíc**).
- Zvýšení o 8 dB se rovná 6násobnému navýšení hluku.
- Zvýšení o 13 dB se rovná 20násobnému navýšení hluku.

Kde nově bude možné mít 3x – 20x více hluku?

- až na 100 % drážní infrastruktury (po sloučení limitů v a mimo ochranné pásmo)
- až na 100 % silnic III. třídy a účelových komunikací
- až na 99 % silnic I. a II. třídy
- až na 35 % dálnic (popř. 65 % dálnic – při zohlednění, že SHZ byla jen dočasné opatření)

*Pro přesnější rozdělení kolikanásobné navýšení hluku bude možné od 1.7. 2023 pro konkrétní typy dopravních staveb očekávat, přikládáme přílohu č. 1.*

6.5. S obsahem dopisu premiérovi se ztotožnilo mnoho starostů obcí po celé ČR. Tento dopis v menších či větších obměnách podepsalo **dnem již přes 150 starostů obcí a měst po celé ČR.**

6.6. Spolek obcí a měst Koridor D8 zorganizoval rovněž e-petici občanů<sup>5</sup> a písemnou petici občanů ve stejném znění, která byla k dispozici k podpisu na veřejných místech v jednotlivých členských obcích a městech spolku Koridor D8, požadující okamžité rozhodnutí o odložení účinnosti Nařízení 433/2022. Petici podepsalo více než 1.500 občanů.<sup>6</sup>

*Důkaz:*

- *PŘÍLOHA 5 – PETICE*

6.7. Pro snadnější orientaci ve změnách limitů provedených Nařízením 433/2022 navrhovatelé přikládají ještě souhrn a vysvětlení změn provedených Nařízením 433/2022 formou přehledné prezentace zpracované JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D., advokátem, ze dne 17.5.2023. Jak bude totiž argumentováno níže, stanovení limitů bylo již podle Nařízení 272/2011 nadměrně komplikované, Nařízení 433/2022 na komplikovanosti této právní úpravy zásadně nijak neubírá.

*Důkaz:*

- *PŘÍLOHA 6 – PREZENTACE JUDr. BERNARDA*

6.8. Stručně, Nařízením 433/2022 dochází především k následujícímu navýšení hlukových limitů a tudíž povoleného hluku z dopravy:

---

<sup>5</sup><https://e-petice.cz/petitions/stop-navyzeni-hlukovych-limitu-1.html?fbclid=IwAR3WKQq3-YmkooPCpN9ri7rckXgmAcb17Ji9JfK2IpFitwixSLC6vUlsuBY>

<sup>6</sup> Pozn. přes 1.100 občanů podepsalo elektronicky, další se podepsali písemně, na podpisových místech v členských obcích spolku (lze doložit).



## Srovnání hygienických limitů (1/2)

	NV 272/2001 Sb. (platné do 30.6.2023)		NV 433/2022 Sb. (platné od 1.7.2023)	
	dén LAeq, 16h [dB]	noc LAeq, 8h [dB]	dén LAeq, 16h [dB]	Noc LAeq, 8h [dB]
<b>Základní hygienické limity</b>				
člínice, člínice I. a II. třídy, místní komunikace I. a II. třídy umístěné a povolené před 1.1.2001 (dle Informací objednatelů např. BB – Mnet s.r.o., Vzátkov)	60	50	68 (+8 dB)	58 (+8 dB)
tramvajové a trolejbusové dráhy vedené po člínicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy, umístěné a povolené před 1.1.2001	60	50	68 (+8 dB)	63 (+13 dB)
člínice III. třídy, místní komunikace III. třídy, účelové komunikace, umístěné a povolené před 1.1.2001	55	45	68 (+13 dB)	58 (+13 dB)
člínice III. třídy, místní komunikace III. třídy, účelové komunikace, umístěné a povolené po 1.1.2001	55	45	60 (+5 dB)	50 (+5 dB)
dráhy umístěné před 1.1.2001 (po sloučení limitů v a mimo ochranné pásmo)	55	50	68 (+13 dB)	63 (+13 dB)
dráhy umístěné po 1.1.2001 (po sloučení limitů v a mimo ochranné pásmo) – např. novostavby VRT	55	50	60 (+5 dB)	55 (+5 dB)

www.dohnalbernard.cz

10



## Srovnání hygienických limitů (2/2)

	NV 272/2001 Sb. (platné do 30.6.2023)		NV 433/2022 Sb. (platné od 1.7.2023)	
	dén LAeq, 16h [dB]	noc LAeq, 8h [dB]	dén LAeq, 16h [dB]	Noc LAeq, 8h [dB]
<b>Základní hygienické limity</b>				
letadlý provoz	beze změny			
stadonární zdroje	beze změny			
vysokoenergetický impulsní hluk	beze změny			
<b>Specifické výjimky</b>				
<b>Korekce c5 dB (dle § 12 odst. 6 věta 3.)</b>				
<b>velmi komplikované a z důvodů chybějících dat o měření před rokem 2000 problematické prokazatelné</b>				
<b>Staré hluková zátěž</b>	LAeq, 16h [dB]	LAeq, 8h [dB]	LAeq, 16h [dB]	LAeq, 8h [dB]
pozemní komunikace	70	60	68 (-2 dB)	58 (-2 dB)
dráhy	70	65	68 (-2 dB)	63 (-2 dB)

www.dohnalbernard.cz

11

6.9. Navýšení limitů je skutečně bezprecedentní, jak také upozorňuje spolek měst a obcí Koridor D8 v informačním letáku:

Základní hygienické limity	NV 272/2011 Sb. (platné do 30. 6. 2023)		NV 433/2022Sb. (platné od 1. 7. 2023)			
	den	noc	den		noc	
	LAeq, 16h [dB]	LAeq, 8h [dB]	LAeq, 16h [dB]	Více hluku?	LAeq, 8h [dB]	Více hluku?
<b>Silniční doprava</b>						
dálnice, silnice I. a II. třídy (povolené do 31. 12. 2000)	60	50	68	6x	58	6x
silnice III. třídy a účelové komunikace (povolené do 31. 12. 2000)	55	45	68	20x	58	20x
silnice III. třídy a účelové komunikace (povolené od 1. 1. 2001)	55	45	60	3x	50	3x
<b>Železniční doprava (mimo ochranné pásmo dráhy)</b>						
dráhy (povolené do 31. 12. 2000)	55	50	68	20x	63	20x
TRAM vedené po silnicích a místních komunikacích (povolené do 31. 12. 2000)	60	50	68	6x	63	20x
dráhy – např. novostavby VRT (povolené od 1. 1. 2001)	55	50	60	3x	55	3x

Z výše uvedené tabulky jednoznačně vyplývá, že **počet km na silnici a železnici, kde budou aplikovány výrazně mírnější hlukové limity než je tomu dosud (3x – 20x více možného hluku) vzroste o tisíce kilometrů a zasáhne miliony obyvatel ČR.**

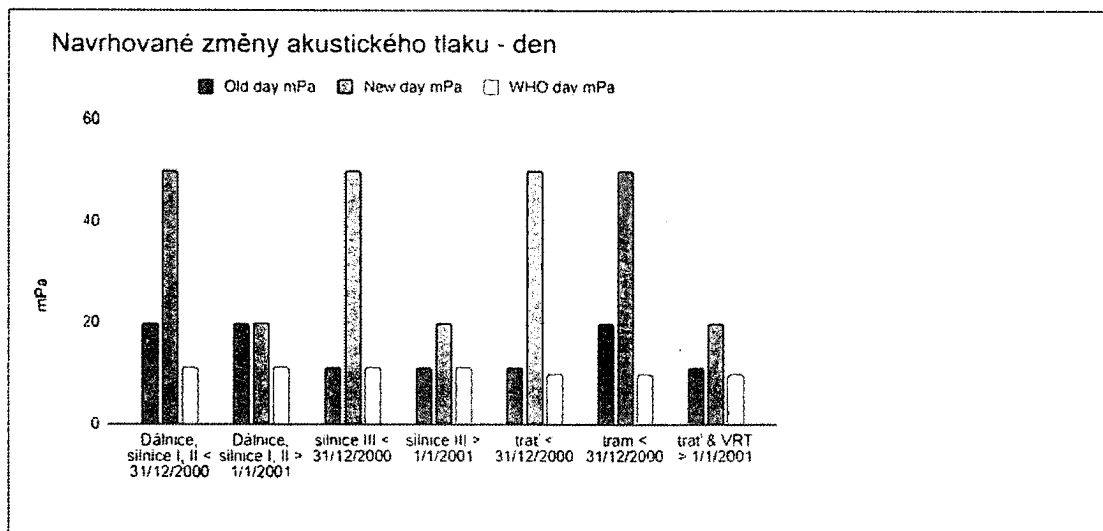
Současně s účinností tohoto nařízení vlády bude trvale legalizován režim „staré hlukové zátěže“, který byl historicky přijímán jen jako přechodné opatření.

**Tento postup nemá ve státech EU obdoby**, protože nebude nic nutit investory řešit v rámci rekonstrukcí komunikací a drah snížení hlukové zátěže, byť právě takové rekonstrukce by měly a mohly být ideální příležitostí pro zvýšení ochrany zdraví dotčených obyvatel před hlukem.

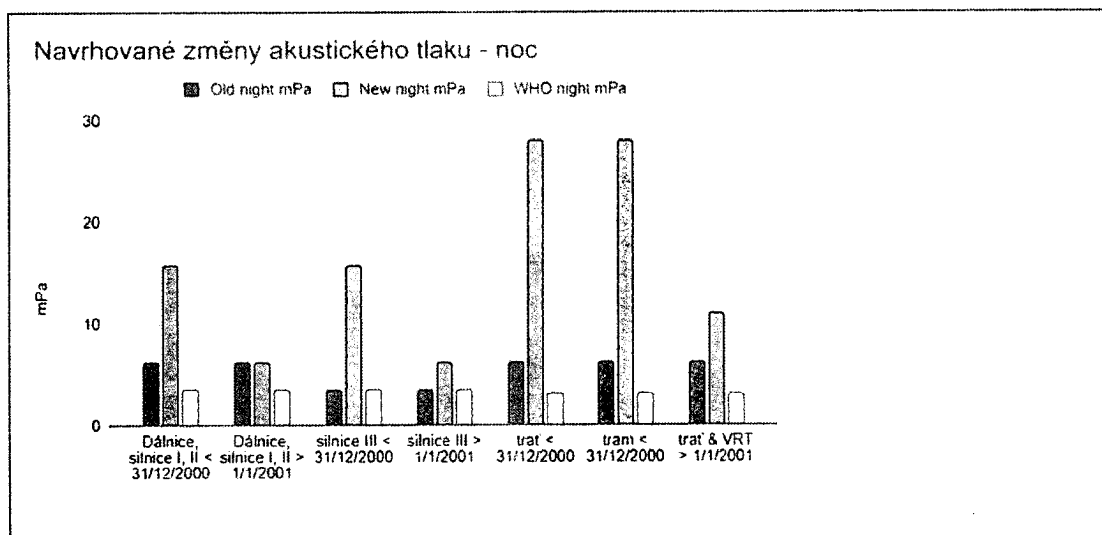
Důkaz:

- PŘÍLOHA 7 – LETÁK SPOLKU KORIDOR D8

6.10. Obdobně je upozorňováno na občanské webové stránky věnující se výstavbě VRT, v ilustrativní grafické podobě.<sup>7</sup>



<sup>7</sup> <https://vrt.wtf/2023/06/08/hlukove-limity-v-souvislosti-s-novelou-narizeni-vlady-c-272-2011-sb/>



## 7. ROZŠÍŘENÍ ROZSAHU STAVEB S POVOLENÝM NAVÝŠENÍM HLUČNOSTI

- 7.1. Nařízením 433/2022 však nedochází jen k navýšení povolených limitů hluku. Nařízením 433/2022 dochází také k rozšíření celkového rozsahu staveb, na které se tyto navýšené limity budou vztahovat.
- 7.2. Především, je potřeba ujasnit, že Nařízením 433/2022 dochází k zavedení nových zvýšených limitů pro tzv. „staré stavby“. Podobný limit již mělo i Nařízení 272/2011. Byl to to limit staré hlukové zátěže („SHZ“) podle ustanovení § 2 písm. n) Nařízení 272/2011, odpovídající limitu 70/60 dB pro pozemní komunikace a 70/65 dB pro dráhy, který je Nařízením 433/2022 zrušen.
- 7.3. Nařízením 433/2022 se zavádí nový limit, který je jen o 2 dB nižší než „limit SHZ“, tj. nově 68/58 dB pro „staré“ pozemní komunikace, resp. 68/63 dB pro „staré“ dráhy. Rozdíl přitom v podstatě spadá do rozsahu volatility změny hlučnosti podle platného znění § 20 odst. 5<sup>8</sup> Nařízení 272/2011 ve znění 433/2022, které stanoví, že „Za prokazatelné navýšení hluku ve smyslu § 77 odst. 5 zákona se považuje navýšení větší než 2 dB“.<sup>9</sup>
- 7.4. Lze proto dovodit, že Nařízení 433/2022 nově stanoví limity pro „staré stavby“ v podstatě odpovídající limitům pro starou hlukovou zátěž. Nově se však tento limit již neuplatní jen na vybrané úseky dopravních staveb, jako tomu bylo podle Nařízení 272/2011, ale na většinu, pravděpodobně až na 80%, všech dopravních staveb v ČR. A to z toho důvodu, že Nařízením 433/2022 došlo k zásadnímu posunu definice staveb, které do tohoto limitu spadají.
- 7.5. „Limit SHZ“ se totiž měl uplatňovat jen na ty vybrané úseky komunikací a drah, které (i) byly v provozu v roce 2000 a zároveň u nich bylo možné doložit, že (ii) na konkrétním úseku byly

<sup>8</sup> Před přijetím Nařízení 433/2022 se jednalo o § 20 odst. 6

<sup>9</sup> Konkrétně ustanovení dřívějšího § 20 odst. 6, nyní 5 zní: „Za prokazatelné navýšení hluku ve smyslu § 77 odst. 5 zákona se považuje navýšení větší než 2 dB ke dni posouzení prokazatelného navýšení hluku oproti naměřeným hodnotám hluku nebo oproti hodnotám hluku vypočteným v akustickém posouzení zdroje hluku předloženém příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci žádosti o vydání stanoviska podle § 77 odst. 2 a 4 zákona. Akustickým posouzením zdroje hluku podle věty první se rozumí takové posouzení, které je zpracováno na základě údajů o zdroji hluku ne starších 9 měsíců přede dnem podání žádosti uvedené ve větě první.“

**překročovány limity** podle Nařízení 272/2011 a zároveň (iii) **na nich nedošlo k navýšení hlučnosti o více než 2 dB** oproti měření (výpočtu) hlučnosti/provozu k roku 2000.

- 7.6. Nařízením 433/2022 však uplatňuje obdobný limit jako „limit SHZ“ nově již plošně na všechny komunikace a dráhy „umístěné“ před 1.1.2001, a nově nejen na úseky, ale v celé jejich délce. Oproti „limitu SHZ“ tak dochází k významnému navýšení rozsahu takto „pokrytých“ km dopravních staveb s povolenou vysokou hlučností. Jelikož se totiž „limit SHZ“ vztahoval jen na ty úseky komunikací a drah, kde bylo možné doložit, že tam v roce 2000 docházelo k prokazatelnému překračování hlukových limitů, logicky tyto komunikace, resp. úseky, musely být před rokem 2000 již nějakou dobu v provozu a ten provoz na nich musel být nadměrně hlučný, ledaže se zároveň hlučnost na nich se nezvýšila o 2 dB. Jinak se měly aplikovat standardní limity, podle Nařízení 272/2011.
- 7.7. Nařízením 433/2022 zavedený nový limit odpovídající „limitu SHZ“ se uplatní na všechny dopravní stavby „umístěné“ (tj. datum nabytí právní moci územního rozhodnutí) k 1.1.2001 bez ohledu na to, kdy byly fakticky vybudovány a uvedeny do provozu. **Nová definice tak rozsah dotčených „starých“ staveb posouvá o mnoho let dozadu před původním kritériem SHZ podle Nařízení 272/2011, a to v celém rozsahu komunikace či dráhy.**
- 7.8. A to není vše, k dalšímu rozšíření rozsahu působnosti tohoto nového limitu dochází rovněž **zrušením specifického limitu v ochranném pásmu drah, provedených změnami v Příloze 2 a zavedením definice seřaďovacího nádraží podle § 2 písmeno n), kdy se nový limit nově uplatní bez omezení plochy ochranným pásmem.**
- 7.9. A dále, v důsledku dalších úprav provedených Nařízením 433/2022, budou tyto nové limity odpovídající „limitům SHZ“, nejenže platit na dopravních stavbách, které fakticky zahrnují velkou většinu dopravních staveb v ČR, **ale budou také platit již v podstatě navždy.** To je docíleno změnou definice „rekonstrukce“ provedené Nařízením 433/2022, v novém § 2 písm. p) a q), podle kterých se tento nový limit odpovídající „limitu SHZ“ uplatní i na jakékoliv již realizované či budoucí opravy a rekonstrukce dotčených dopravních staveb, včetně jejich rozšíření. Tj. nedojde-li v budoucnu ke změně právní úpravy, tak budou tyto zvýšené limity platit kontinuálně, bez ohledu na změny provedené „údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo optimalizací dráhy činnost související s výměnou nebo obnovou kolejového svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjením a broušením kolejí, případně přidáním koleje, predelektrizační úpravy, elektrizace dráhy nebo jinou související úpravou“<sup>10</sup> v případě drah či „údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo zkapacitněním pozemní komunikace činnost související s položením nového povrchu vozovky nebo rozšířením vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo jiná související úprava, včetně související krátkodobé objízdné trasy“<sup>11</sup> v případě komunikací.
- 7.10. Kolik přesně km dopravních staveb bude nově spadat pod navýšený limit odpovídající „limitu SHZ“, navrhovatelé nejsou s to doložit. Přesnými daty nedisponují, předpokládají však, že se navždy bude týkat možná až 80% všech dopravních staveb v ČR (a s nimi jejich okolí). **Přehled všech dopravních staveb a dotčených území nově spadajících pod navýšený limit**

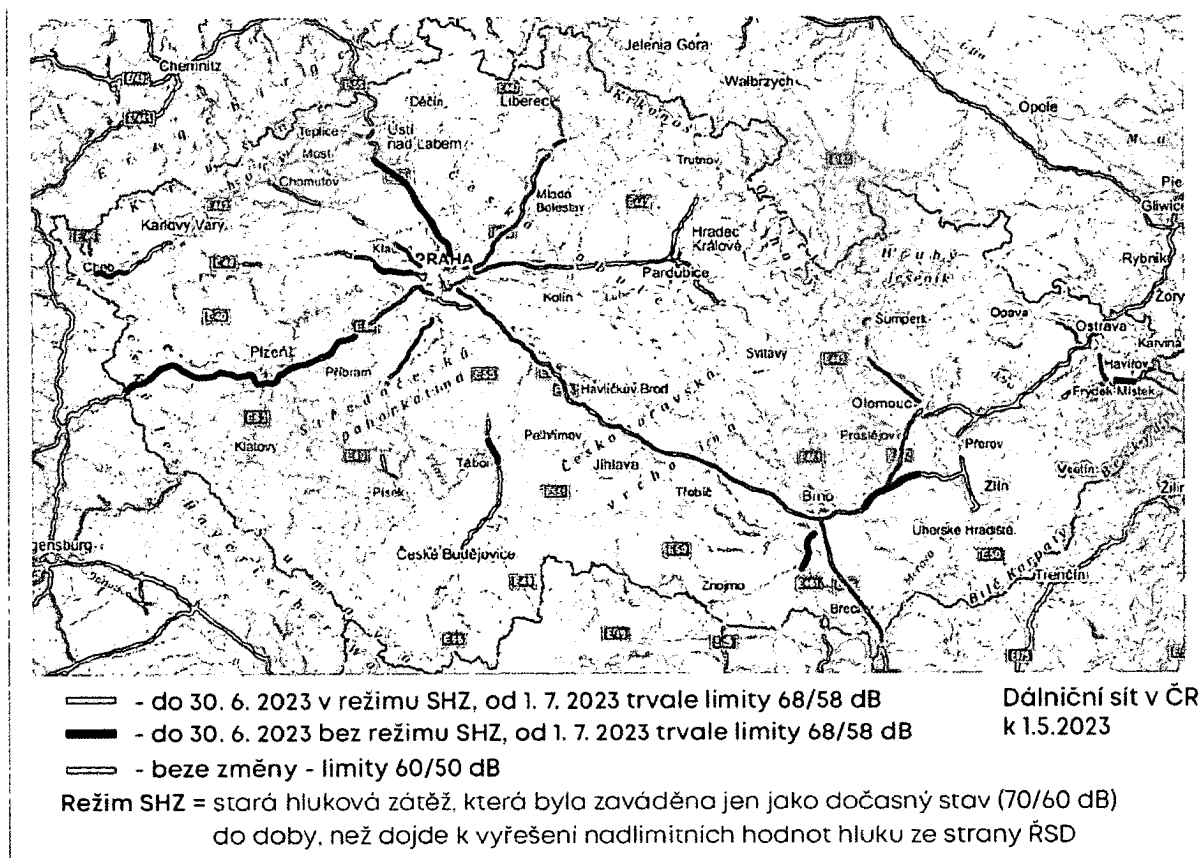
---

<sup>10</sup> § 2 písm. p) Nařízení 433/2022

<sup>11</sup> § 2 písm. q) Nařízení 433/2022

nebyl předložen ani v připomínkovém řízení, které předcházelo přijetí Nařízení 433/2022, ani jindy. Navrhovatelé rovněž tento fakt pokládají za zásadní vadu Nařízení 433/2022, jak bude také argumentováno níže.

- 7.11. Pro ilustraci, jen v případě **dálnic**, se navýšení hlukových limitů bude týkat **nejméně** (přesná data o „umístění“ stavby navrhovatelé však nemají) následujících úseků dálnic v ČR (a tomu odpovídajících dotčených obyvatel přilehlých obcí a měst):



- 7.12. Institut staré hlukové zátěže byl přitom zaveden v analogii s jinými starými ekologickými zátěžemi životního prostředí pro to, aby bylo možno „dočasně a za stanovených podmínek právně legalizovat určitý omezený nadlimitní stav hlučnosti, který vznikl v podstatě historicky, a na jehož řešení ve smyslu nových právních předpisů nemá společnost v daný moment dostatečné technické možnosti a finanční prostředky. Hluk měl přitom být snižován postupně podle možných a dostupných technických a také finančních možností státu. Hodnota korekce měla být rovněž v průběhu času postupně snižována až na nulovou korekci, tj. zrušení korekce.“ Jak je popsáno např. v článku „Stará hluková zátěž je dosud problém“ publikovaném v časopise Hygiena, 2018, 64(4), pracovníky Národní referenční laboratoře pro komunální hluk při Zdravotním ústavu se sídlem v Ostravě.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Potužníková D, Hellmuth T, Jiráska A, Kresl D, Piša L, Křivánek V. Stará hluková zátěž je dosud problém. Hygiena. 2019;64(4):164-169. doi: 10.21101/hygiena.a1724.

Důkaz:

- PŘÍLOHA 8 – ČLÁNEK ČASOPIS HYGIENA

- 7.13. Navýšením hlukových limitů dochází bez dalšího k legalizaci zvyšování hlučnosti prostředí dokonce pravděpodobně v takovém rozsahu, že to – např. u silnici III. tříd, pokryje **násobné navýšování hlučnosti odpovídající násobným navýšením dopravní zátěže na několik let či dokonce desetiletí předem**. Jak nepřímo potvrzuje samo Ministerstvo zdravotnictví ve svém Stanovisku ze dne 16.5.2023, na svém webu:

Zvýšení HL pro silnice III. tříd neznámá automaticky zvýšení hluku z dopravy na těchto komunikacích až do úrovně nového HL. Zvýšená hladina hluku v daných místech je již nyní a její další výrazné zvýšení nelze předpokládat. Prognóza intenzit automobilové dopravy do roku 2055 (TP225 – červen 2018) ukazuje, že na těchto komunikacích nedojde do budoucna ani ke dvojnásobnému zvýšení intenzity dopravy, což by představovalo zvýšení hladiny hluku o max. 3 dB. Vyšší HL se týká „starých“ komunikací, na kterých ve většině případů byl uplatňován HL pro SHZ, tj. bez ohledu na třídu komunikace do roku 2005 HL 72/62 dB, od roku 2006 byl snížen na 70/60 dB a nyní na 68/58 dB. Na „starých“ komunikacích, tak představuje nový HL snížení o další 2 dB, což je pozitivní. Obce i nadále mají pravomoci umožňující regulaci dopravy vedoucí ke snížení hluku např. vyhlášením zón (obytné zóny).

- 7.14. Jinými slovy, jak bylo v stanovisku Ministerstva zdravotnictví opomenuto, **v případě těch silnic III. tříd, které byly „umístěné“ do 1.1.2001, a na které se neuplatňoval limit staré hlukové zátěže, se tak původní limit 55/45 dB od 1.7.2023 Nařízením 433/2022 navýšuje na 68/58 dB, tj. až o nepředstavitelných +13 dB. U těch „umístěných“ po 1.1.2001, se původní limit 55/45 dB podle Nařízení 272/2011 zvyšuje na 60/50 dB, tj. o i tak enormních + 5dB.**

Důkaz:

- PŘÍLOHA 9 – STANOVISKO MINISTERSTVA ZDRAVOTNICTVÍ

## 8. DOPADY NAVÝŠENÍ LIMITŮ A ROZŠÍŘENÍ ROZSAHU JEJICH PŮSOBNOSTI

- 8.1. Zvýšením hlukových limitů bez provedení jakýchkoliv jiných opatření vedoucích ke snižování hlučnosti a rozšířením rozsahu tímto pokrytých dopravních staveb **vláda zásadním způsobem omezila právní rámec umožňující požadovat a vynucovat opatření k provádění protihlukových opatření**. Přestože pouhým navýšením hlukových limitů Nařízením 433/2022 nedojde automaticky ze dne na den ke zvýšení hluku v prostředí, je toto zvýšení umožněno. Rovněž, je zřejmé a logické, že tyto opatření v žádném případě nepovedou ke snižování hluku. Bez provedení jiných legislativních úprav totiž za daného právního stavu v ČR veřejná moc nebude mít žádné právní nástroje, jak vymáhat realizaci protihlukových opatření snižující hlučnost z dopravních staveb pod nyní Nařízením 433/2022 navýšené limity.
- 8.2. Investoři dopravních staveb jistě nebudou realizovat protihluková opatření dobrovolně a ze své dobré vůle. Veřejné korporace (stát, kraje, města a obce), resp. jimi vlastněné veřejné zadavatelé (SŽ, ŘSD, krajské správy a správy obcí a měst), hospodařící s veřejnými prostředky, dokonce pravděpodobně, bez změny právní úpravy, do (z pohledu Nařízení 433/2022) „nadbytečných“ protihlukových opatření nebudou ani moci investovat. Dobrovolné investice do právním předpisem nepožadovaných protihlukových opatření by totiž mohly být z jistého pohledu vyhodnoceny jako nevhodné, v rozporu s povinností péče řádného hospodáře, v případě způsobení ekonomických škod většího rozsahu, až formou trestní odpovědnosti odpovědných osob. To jistě bude bariérou pro projektování odpovídajících protihlukových opatření „nad rámec“.

- 8.3. Jiné právní předpisy než Nařízení 272/2011, nově ve znění Nařízení 433/2022, právně vynutitelnou povinnost snižování hluku v prostředí pod stanovené limity a tomu odpovídající pravomoc ukládat provedení protihlukových opatření nestanoví. Ty samozřejmě nebudou již moct nebo muset být vyžadovány ani v rámci řízení posuzování vlivu na životní prostředí (EIA). Ani zde totiž nelze z pohledu státní moci nařizovat provádění opatření, které jdou nad rámec stanovený zákonem, tj. požadovat opatření pro zajištění nižší hlučnosti než nařízením vlády stanovený limit. Územní plánování rovněž s uplatňováním nižších než nařízením vlády stanovených limitů nepočítá.
- 8.4. Přes výslovné zákonné zmocnění jen ke snižování hluku dané Zákonem o veřejném zdraví, tak Nařízením 433/2022 vláda stanovila podmínky pro navýšení povoleného hlukového zatížení z dopravy v chráněných vnějších prostorech staveb, a to bez provedení jakýchkoliv jiných odpovídajících legislativních opatření vedoucích ke snižování hluku.

## 9. NAVÝŠENÍ POVOLENÉ HLUČNOSTI VE VNITŘNÍCH CHRÁNĚNÝCH PROSTORECH STAVEB

- 9.1. Dalším závažným důsledkem Nařízení 433/2022 je, že s ohledem na znění § 30 odst. 1, věta poslední, Zákona o veřejném zdraví, navýšením vnějších limitů dochází rovněž k faktickému (poměrně tomu odpovídajícímu) navýšení povolené hlučnosti v chráněných vnitřních prostorech staveb. Podle § 30 odst. 1 zákona o veřejném zdraví totiž platí: „*Splnění povinnosti k ochraně před hlukem z provozu na pozemních komunikacích nebo dráhách v chráněném venkovním prostoru stavby se považuje i za splnění této povinnosti v chráněném vnitřním prostoru stavby.*“ Toto faktické povolené navýšení hlučnosti se tak bude týkat podle definice v ustanovení § 30 odst. 4, věta třetí, Zákona o veřejném zdraví, těch nejcitlivějších místností – tj. **pobytových místností ve stavbách pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytných místností ve všech stavbách.**
- 9.2. V důsledku navýšení hladiny povoleného vnějšího hlukového zatížení z dopravy tak fakticky dochází rovněž k umožnění (tomu poměrně odpovídajícího) navýšení hladiny hlučnosti uvnitř chráněných prostor staveb. A to bez toho, aby se jakkoliv dále sledovalo či vymáhalo dodržování hlukových limitů uvnitř chráněných prostor staveb.
- 9.3. Hygienický limit ve vnějším chráněném prostoru slouží totiž jako limit pomocný, který na základě pravděpodobnosti definuje ochranu zdraví v chráněném vnitřním prostoru stavby. V případě dodržení limitů prokázaném na základě měření hluku v prostředí vnějším, se již podle tohoto ustanovení nevyžaduje prokázat dodržení limitů vnitřních, to se ze zákona předpokládá. Zvýšením limitu ve vnějším chráněném prostoru tak nelze objektivně zaručit skutečné dodržení limitu ve vnitřním chráněném prostoru. Je ale zřejmé, že tento přístup postrádá logiku, protože zvýšení limitu ve vnějších prostorech nelze bez technických úprav staveb nijak zaručit splnění limitu ve vnitřních chráněných prostorech. Naopak, odpovídající poměrné zvýšení hlučnosti uvnitř chráněných prostor staveb a tudíž překročení vnitřních limitů lze přímo předpokládat. **Např. dle normy ČSN 730532 lze vnitřní limity staveb ve výši 40/30 dB dodržet pouze do vnější hlučnosti 60/50dB.**
- 9.4. Přestože se Nařízením 433/2022 vnitřní limity přímo nemění, navýšením hlukových limitů z dopravy v chráněných vnějších prostorech staveb fakticky dochází i k navýšení povolené hlučnosti „*ve vnitřních prostorech obydli, kde lidé legitimně očekávají nejvyšší míru ochrany před vnějším hlukem a kde se také většinou nejčastěji zdržují,*“ jak se vyjádřil mimo jiné i



**Ústavní soud v nálezu sp. zn. Pl. ÚS 4/18, bod 53.** S ohledem na rozsah navýšení vnějších limitů provedený Nařízením 433/2022 se tak ochrana obyvatel před nepříznivými vlivy hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb stává pouze ochranou iluzorní.

9.5. V tomto kontextu nelze než dovodit, že oproti tomu, jak Ústavní soud vyhodnotil situaci v době platnosti Nařízení 272/2011, v nálezu Pl. ÚS 4/18, v bodě 53., se spíše dostáváme do situace, že **česká úprava bude v Evropě pravděpodobně unikátní v tom, že fakticky nijak neposuzuje, nekontroluje ani nevymáhá dodržování hlukových limitů uvnitř chráněných prostor staveb u většiny dopravních staveb v ČR, s ohledem na nastavený „automat“ (ne) posuzování vnitřního hluku při aplikaci § 30 odst. 1, věta poslední.** Dodržování vnitřních limitů se totiž bude v praxi vyhodnocovat pouze ve zcela výjimečných a ojedinělých případech, kdy dojde k překročení neoprávněně nadsazených hlukových limitů stanovených Nařízením 433/2022.

## 10. CHYBĚJÍCÍ ZÁKONNÉ ZMOCNĚNÍ PRO ZHORŠOVÁNÍ VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ

10.1. Ustanovení § 1 odst. 1 písm. c) Zákona o ochraně veřejného zdraví stanoví úkoly orgánů veřejné správy v oblastech „ochrany a podpory veřejného zdraví“. Podle § 2 odst. 2 Zákona o ochraně veřejného zdraví platí, že ochranou veřejného zdraví jsou činnosti a opatření k vytváření a ochraně zdravých životních podmínek. Konkrétně: *„Ochrana veřejného zdraví je souhrn činností a opatření k vytváření a ochraně zdravých životních a pracovních podmínek a zabránění šíření infekčních a hromadně se vyskytujících onemocnění, ohrožení zdraví v souvislosti s vykonávanou prací, vzniku nemocí souvisejících s prací a jiných významných poruch zdraví a dozoru nad jejich zachováním. Ohrožením veřejného zdraví je stav, při kterém jsou obyvatelstvo nebo jeho skupiny vystaveny nebezpečí, z něhož míra zátěže rizikovými faktory přírodních, životních nebo pracovních podmínek **překračuje obecně přijatelnou úroveň a představuje významné riziko poškození zdraví.**“* Nařízením 433/2022 však vnější i vnitřní limity navyšuje nad tuto obecně přijatelnou úroveň.

10.2. S ohledem na radikální navýšení povolené hlučnosti ve vnějších a s nimi pevně provázanému faktickému uplatňování stejnou měrou navýšené povolené hlučnosti uvnitř chráněných prostor staveb, totiž nelze než dovodit, že zde je reálná hrozba, že míra zátěže rizikovým hlukem tím překročí obecně přijatelnou úroveň a může představit významné riziko poškození zdraví obyvatelstva. To, zda k tomu bude docházet nebo nikoliv, resp. jak a zda je možné se tomu vyhnout, nebo lépe řečeno, jakými prostředky a opatřeními se tomu stát, či veřejná správa hodlá vyhnout, nevíme. Chybí totiž zákonem předpokládané vyhodnocení zdravotních rizik způsobených přijetím Nařízení 433/2022. Jelikož však jiná opatření než navýšení limitů a rozšíření rozsahu jejich aplikace Nařízením 433/2022 navržena ani provedena nebyla, lze předpokládat, že to nemůže mít jiné než negativní dopady na veřejné zdraví obyvatelstva.

10.3. Přitom, podle § 80 odst. 1 písm. a) Zákona o veřejném zdraví je úkolem **Ministerstva zdravotnictví zajišťovat ochranu a podporu veřejného zdraví, včetně prevence, k řešení problémů a ke zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva.** A contrario, pravomoc k provádění legislativních opatření, které bez dalšího mohou prokazatelně vést jen ke zhoršování veřejného zdraví, Ministerstvo zdravotnictví a „snad“ ani jiné orgány veřejné správy nemají.

## 11. NEGATIVNÍ DOPADY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

- 11.1. Zdravotní rizika spojené s faktickou trvalou legalizací tzv. staré hlukové zátěže provedené novými limity stanovenými Nařízením 433/2022, byla stručně ale výstižně charakterizována také v již citovaném článku Národní referenční laboratoře pro komunální hluk „Stará hluková zátěž je dosud problém“. Např. v odstavci „Absurdita zdravotní“ je uvedeno, že limit 70/60 dB „v současné době již jednoznačně postrádá opodstatnění z hlediska ochrany zdraví před závažnými účinky, zejména v oblasti jednoznačně prokázaného významného zvýšení výskytu kardiovaskulárních onemocnění“.

Důkaz:

- PŘÍLOHA 8 – ČLÁNEK ČASOPIS HYGIENA

- 11.2. Obdobně bylo konstatováno ve „Stanovisku předsedy Legislativní rady vlády“ z 10.3.2019, k návrhu změny Nařízení 272/2011, kde byl zamítnut návrh Ministerstva dopravy aplikovat institut SHZ na všechny silnice a železnice uvedené do provozu před 1.1.2001:

### III.¶

#### Způsob projednání návrhu¶

→ Návrh nařízení vlády byl projednán v připomínkovém řízení, jehož výsledky jsou uvedeny v předkládací zprávě a v části VII. předloženého materiálu.¶

Podle předkladatele je návrh nařízení vlády předložen vládě s **2. rozporu s Ministerstvem dopravy.**¶

První zásadní připomínka Ministerstva dopravy, která se stala předmětem rozporu, se týká vymezení pojmu „stará hluková zátěž“ v § 2 písm. n). Ministerstvo dopravy požaduje, aby limit staré hlukové zátěže byl stanoven na 70 dB v denní a 60 dB v noční době pro všechny silnice a železnice uvedené do provozu před 1. lednem 2001.¶

Stanovisko předkladatele: Akceptování požadavku Ministerstva dopravy by znamenalo libovolný a nekontrolovatelný nárůst hlučnosti až do 70 dB v denní době a do 60 dB v noční době (tj. i o více než 10 až 15 dB proti stávajícímu stavu) odhadem prakticky na 95% pozemní dopravní sítě (včetně původních „císařských“ silnic a železnic), protože ta byla téměř celá uvedena do provozu před rozhodným datem 1. ledna 2001. Takový nárůst hlučnosti, a tím i nárůst zdravotních rizik, je nejen ze zdravotního hlediska nepřijatelný, odporuje zdravotní politice státu formulované v dokumentu Zdraví 2020 i Evropské unie a Světové zdravotnické organizace, ale znamenal by s největší pravděpodobností i masové protestní akce obyvatelstva.¶

Důkaz:

- PŘÍLOHA 10 – STANOVISKO LRV 2016

- 11.3. Nařízením 433/2022 přitom nedochází k ničemu jinému než k legalizaci tzv. staré hlukové zátěže u všech dopravních staveb „umístěných“ před 1.1.2001. Jedná se přitom o násobné zvýšení povoleného limitu a to v ještě mnohem větším rozsahu než bylo původně zamítnuto v r. 2016.
- 11.4. Podle nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 4/18, bod 46, jsou negativní účinky nadměrného hlukového zatížení obecně známé, pokládáné za notorietu. Přesto, navrhovatelé si dovolují zrekapitulovat vyjmenování zdravotních rizik.
- 11.5. Jak již bylo konstatováno v nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 4/18 zdravotní rizika **jsou podle soudobých vědeckých poznatků a doporučení Světové zdravotnické organizace („WHO“)** zřejmá. Jsou formulovaná především ve „*Směrnici pro hlukové limity pro region Evropy*“ WHO z r. 2018<sup>13</sup> („**Doporučení WHO 2018**“), která odkazuje na četné vědecké výzkumy.
- Důkaz:*
- **PŘÍLOHA 11 – DOPORUČENÍ WHO 2018**
- 11.6. Doporučení WHO 2018 vychází ze systematické revizi vědeckých důkazů provedené WHO v letech 2014-2018, na základě kterých byly identifikovány zdravotní účinky hluku. Má se tak již za objektivně prokázané, že nadměrný hluk ve venkovním prostředí **má zjevné negativní důsledky na zdraví a psychickou pohodu obyvatel.**
- 11.7. Podle těchto ověřených vědeckých studií překračování limitů WHO doporučované hlukové zátěže způsobuje především:
- kardiovaskulární a metabolické poruchy organismu;
  - podrážděnost;
  - poruchy spánku;
  - kognitivní poruchy vnímání;
  - poškození sluchu a tinnitus; a
  - má nepříznivé dopady na porodnost na kvalitu života, duševní zdraví a pohodu obyvatel.
- 11.8. Výzkum 3 z 5 hlavních negativních zdravotních účinků spojených s hlukem (tj. kardiovaskulární onemocnění, poruchy spánku a podrážděnost) pak poskytl dostatečný základ pro tzv. **„důrazná doporučení WHO“ ke snížení hluku pod uvedenou úroveň.**
- 11.9. Konkrétně, Doporučení WHO 2018 požaduje, aby v regionu Evropa byly sníženo nadměrné hlukové zatížení a to až pod následující hlukové hladiny:

---

<sup>13</sup> <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

	Noise during day, evening and night ( $L_{den}$ ) <sup>13</sup>	Noise during the night ( $L_{night}$ ) <sup>13</sup>
Road	53	45
Railway	54	44
Aircraft	45	40

11.10. V oblasti hluku ze silniční dopravy Doporučení WHO 2018 „důrazně doporučuje“ následující:



### Road traffic noise

#### Recommendation

For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic below 53 decibels (dB)  $L_{den}$ , as road traffic noise above this level is associated with adverse health effects.

For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic during night time below 45 dB  $L_{night}$ , as night-time road traffic noise above this level is associated with adverse effects on sleep.

To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from road traffic in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions, the GDG recommends reducing noise both at the source and on the route between the source and the affected population by changes in infrastructure.

#### Strength

Strong

Strong

Strong

11.11. V oblasti hluku z železniční dopravy Doporučení WHO 2018 „důrazně doporučuje“ následující:



### Railway noise

#### Recommendation

For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by railway traffic below 54 dB  $L_{den}$ , as railway noise above this level is associated with adverse health effects.

For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by railway traffic during night time below 44 dB  $L_{night}$ , as night-time railway noise above this level is associated with adverse effects on sleep.

To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from railways in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. There is, however, insufficient evidence to recommend one type of intervention over another.

#### Strength

Strong

Strong

Strong

11.12. Jak již bylo konstatováno v nálezů Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 4/18, v EU je legislativním nástrojem pro ochranu zdraví lidí a pohody před nadměrným hlukem způsobeným silniční, železniční a letištní dopravou a velkými průmyslovými zařízeními směrnice č. 2002/49/ES o řízení a snižování hluku v životním prostředí, Environmental Noise Directive („Směrnice END“).<sup>14</sup> Klade si za cíl vytvořit „společný přístup EU k zamezení, prevenci nebo snížení škodlivých účinků expozice environmentálnímu hluku.“

Důkaz:

- PŘÍLOHA 12 – SMĚRNICE END

11.13. Směrnice END sice nestanoví konkrétní cíl snížení hluku v členských státech ani vymahatelné jednotné hlukové limity, ale stanoví povinnost zpracování strategických hlukových map a akčních plánů ke snižování hluku (periodicita 5 let).

11.14. Akční plány přitom mají být zpracovávány pro oblasti, kde byly překročeny specifické indikátory o hladinách hluku nad 55 dB přes den a nad 50 dB přes noc.<sup>15</sup> Tyto sledované hladiny hluku v EU jsou definovány v 7. Akčním programu pro životní prostředí Evropské komise.

11.15. Podle Zprávy komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění směrnice o hluku ve venkovním prostředí v souladu s článkem 11 směrnice 2002/49/ES ze dne 20.3.2023 („Zpráva Komise 2023“)<sup>16</sup> je hluk druhým nejvýznamnějším faktorem environmentálních onemocnění v EU (po znečištění ovzduší).

Důkaz:

- PŘÍLOHA 13 – ZPRÁVA KOMISE 2023

11.16. Také podle Zprávy Komise 2023 dlouhodobá expozice vysokým úrovním hlukového zatížení, tj. vnějšímu hluku z dopravy nad 55 dB přes den a nad 50 dB přes noc, může mít závažný dopad na zdraví (včetně vysokého krevního tlaku, kardiovaskulárních onemocnění a předčasné úmrtnosti) a může významně ovlivňovat fyzické a duševní zdraví a životní pohodu (včetně chronického rušení, jako je vysoká míra rušení spánku, stresu a/nebo obtěžování hlukem), viz. např. str. 4 Zprávy komise 2023. Hlukové zařízení obyvatel je proto potřeba snižovat.

11.17. Je proto zřejmé, že navýšením limitů povolené hlučnosti provedeným Nařízením 433/2022 bez zavedení jakýchkoliv jiných odpovídajících opatření ke snižování hluku, tak vzniká potenciál výlučně jen pro zhoršování veřejného zdraví, že by tento krok měl vést k jeho zlepšování předpokládat nelze. To je ale v rozporu ze zákonným zmocněním výlučně ke zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva podle § 80 odst. 1 písm. a) Zákona o veřejném zdraví.

---

<sup>14</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32002L0049>

<sup>15</sup> Tyto hodnoty jsou vyšší než maximální hladiny hluku Doporučené WHO, přestože z nich vychází.

<sup>16</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:3b081741-c715-11ed-a05c-01aa75ed71a1.0013.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:3b081741-c715-11ed-a05c-01aa75ed71a1.0013.02/DOC_1&format=PDF)

## 12. NEPROVEDENÍ HODNOCENÍ ZDRAVOTNÍCH RIZIK

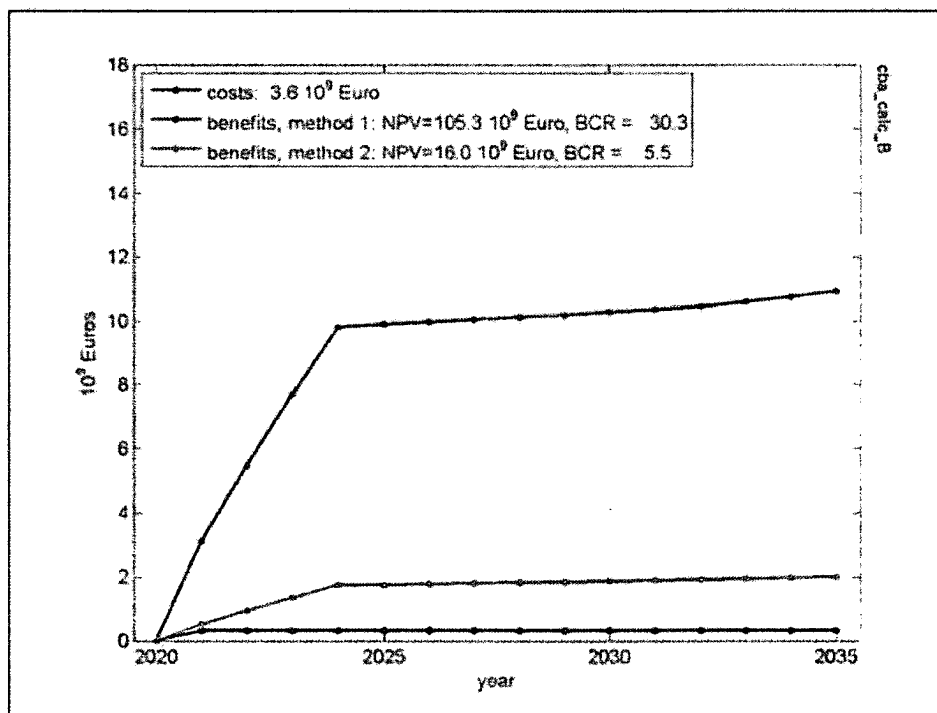
- 12.1. Podle § 108 odst. 4 Zákona o veřejném zdraví platí, že hygienické limity a požadavky, mohou být stanoveny jen „*na základě hodnocení zdravotních rizik vyplývajících z přírodních, životních a pracovních podmínek a způsobu života, soudobých vědeckých poznatků, mezinárodních závazků České republiky v této oblasti a doporučení Světové zdravotnické organizace.*“ Žádná taková analýza vyhodnocení zdravotních rizik však při přijímání Nařízení 433/2022 předložená nebyla. Doporučení WHO a stávající vědecké poznatky byly ignorovány bez odpovídajícího posouzení dopadů navýšení limitů na obyvatelstvo.
- 12.2. Podle důvodové zprávy k Nařízení 433/2022 má být hlavním důvodem pro navýšení hlukových limitů: „*negativní dopad do projektového plánování dopravních staveb, tj. pozemních komunikací a drah, vč. jejich prodražování a zdržování samotné výstavby.*“ Jiné odůvodnění důvodová zpráva neuvádí. Má tomu být tak proto, že – podle důvodové zprávy: „*Současná právní úprava tohoto ustanovení však nepočítá se situacemi, kdy provozovatel zdroje hluku prakticky vyčerpá veškerých možností k regulaci hluku s tím, že se mu hluk nepodařilo snížit na takovou úroveň, aby byl dodržen hygienický limit upravený nařízením vlády.*“ Žádné příklady či objektivní vyhodnocení situace však důvodová zpráva neuvádí.
- 12.3. **Budování veřejné infrastruktury v ČR je nepochybně důležitým veřejným zájmem v ČR, to navrhovatelé nijak nepopírají, naopak. Zmocnění vlády upravit hlukové limity nařízením je však ohraničeno výlučně jen zájmem na ochranu veřejného zdraví, na jeho zlepšování, snižování hlukosti prostředí. Jiné zmocnění Zákon o veřejném zdraví nenabízí.** Zvýšení efektivity budování dopravní infrastruktury tak má být vládou zajištěno jinými prostředky a způsoby než zvýšením hygienických limitů hluku a rozšířením působnosti navýšených limitů.
- 12.4. Důvodovou zprávou vláda zcela otevřeně a nepokrytě dává najevo, že „*vychyluje rovnováhu*“ ve prospěch vlastníků a správců komunikací, drah a okolních staveb s chráněnými vnitřními prostory, na úkor obyvatel. **Takový postup však kromě překročení zákonného zmocnění zcela ignoruje výsledné náklady na péči o zdraví obyvatelstva z veřejných zdrojů, ignoruje negativní dopady na produktivitu práce a ekonomiky státu jako celek, a odkládá je. Přesouvá je z rozvahy infrastrukturních projektů do pozdější, ale větší, socioekonomické zátěže.**
- Důkaz:*
- **PŘÍLOHA 14 – DŮVODOVÁ ZPRÁVA**
- 12.5. Argumentace Ministerstva zdravotnictví uvedená v důvodové zprávě není vůbec podložena žádnými konkrétními daty, takže s ní jde těžko racionálně polemizovat. O jejich základním a jediném východisku, kterým má být údajná nemožnost provádění protihlukových opatření, ale lze mít odůvodněné pochybnosti. Podle Zprávy Komise 2023, která se odkazuje na rozsáhlou vědeckou studii zpracovanou Evropskou komisí, Generálním ředitelstvím pro životní prostředí z roku 2021 v rámci tzv. Phenomena Project<sup>17</sup> („**Studie Komise 2021**“) se potvrzuje, že **provádění protihlukových opatření se státům ekonomicky vyplatí.**

---

<sup>17</sup> Evropská komise, Generální ředitelství pro životní prostředí, Kantor, E., Klebba, M., Richer, C. a kol., Assessment of potential health benefits of noise abatement measures in the EU: Phenomena project (Posouzení potenciálních zdravotních

- 12.6. Podle Zprávy komise 2023 je doloženo, že každé 1 EUR vynaložené na konkrétní opatření se vrací v podobě společenského přínosu v hodnotě 10 EUR. Přijetí protihlukových opatření nejenže pomáhá řešit zdravotní problémy obyvatel, ale je také dlouhodobě přínosné pro společnost, viz str. 10 Zprávy Komise 2023.

Figure 5.23. Monetized health benefits and costs for implementation of the noise solution in the period 2017-2035.



- 12.7. Studie Komise 2021 totiž ověřovala nákladově nejefektivnější opatření, aby kvantifikovala jejich zdravotní přínosy. Stručně, došla k tomu, že **pro snížení negativních účinků hluku na zdraví obyvatel jsou nejpotřebnější opatření a praktické zásahy snižující právě hluk z dopravy**. Podle Zprávy komise 2023 evropská opatření samy o sobě nestačí, je také potřeba provést opatření vnitrostátní, regionální a místní, s tím, že popisuje nákladově efektivní řešení, které jsou k dispozici.

- 12.8. Zpráva Komise 2023 doporučuje členským státům na vnitrostátní úrovni především „zvýšit své úsilí v oblasti dodržování předpisů a musí zajistit, aby jejich akční plány pro oblast hluku systematicky zahrnovaly:

- zavedení tichých povrchů, kdykoli se opravuje frekventovaná silnice,

---

přínosů opatření ke snížení hluku: Projekt Phenomena), Úřad pro publikace, 2021. Dostupný na: <https://data.europa.eu/doi/10.2779/24566>

- *nastavení preferencí pro zelené veřejné zakázky;*
- *snížení povolené rychlosti na silnicích, kde jsou přítomny další vedlejší přínosy, například bezpečnost;*
- *údržbu železničních tratí, aby koleje byly stále hladké, a instalaci nízkoemisních kolejí v blízkosti domácností.“*

Viz str. 14, Zprávy Komise 23.

**12.9.** Zpracování strategických hlukových map a akčních plánů požadovaných Směrnicí END je úkolem Ministerstva zdravotnictví podle § 80 odst. 1 písm. q) až u) Zákona o veřejném zdraví. Jsou zpracovávány podle vyhlášky č. 315/2018 Sb., o strategickém hlukovém mapování, ve znění pozdějších předpisů a podle odpovídající metodiky Ministerstva zdravotnictví. V ČR však nejsou nijak právně závazné ani vymahatelné. **To zda byly zpracovány, zda byly zpracovány řádně, není kontrolováno, za porušení povinnosti není stanovena žádná vnitrostátní sankce. Plnění úkolů stanovených akčními plány není v ČR rovněž nijak právně vymahatelné či závazné.** Jediným vymahatelným nástrojem na regulaci hluku tak v ČR jsou právě hlukové limity dle nařízení vlády.

**12.10.** Podle Studie Komise 2021, která vyhodnocovala opatření ke snižování hlučnosti činěnými v jednotlivých státech EU, včetně jejich ekonomické náročnosti a přínosů, **přitom lze stanovovat i velice efektivní a nijak finančně nákladné individuální opatření ke snižování hluku.** Jako příklad implementace protihlukových opatření uvádí např. Irsko, které vypočetlo i odhad vlivu jednotlivých opatření **v silniční dopravě** na snížení hlukové zátěže, a to následovně:

- Regulace rychlosti a snížení omezení rychlosti: **1-3dB;**
- Zlepšení koordinace semaforů – zelené vlny (minimalizace brzdění/zrychlení na křižovatkách): **1-3dB v rámci 50m křižovatky;**
- Alternativní způsoby dopravy (přechod na veřejnou dopravu, kola, chůze): **0,5 dB za 10% snížení individuální dopravy;**
- Zvýhodňování vozidel s nižší hlučností (zásady na podporu hybridních a elektrických vozidel): **1–3 dB (pokud se docílí podstatná změna);**
- Odstranění výstražných hlukových pásů (zklidnění dopravy): **3-5dB do 20m;**
- Přesun od silniční dopravy na kolejnice: **3 dB na zdvojnásobení vzdálenosti;**
- Využití komerčních budov jako protihlukové clony: **10 dB na tiché fasádě a odstíněné venkovní ploše;**
- Umístění na hluk necitlivých oblastí, jako jsou schodiště, kuchyně, koupelny na straně s vysokým hlukem: **10 dB v ložnicích.**

**12.11.** **V železniční dopravě** podle akčních plánů jednotlivých členských zemí revidovaných ve Studii Komise 2021, lze docílit snížení hlučnosti individuálními opatřeními jako jsou např. pravidelné



broušení kolejnic, údržba kolejí, obnovou železniční tratě, používáním kolejnicových tlumičů, elektrifikací železniční sítě, používání nízkohlučných kolejnic a stopy, používání nového vagonů/vlaků, stavba protihlukových bariér, instalace zatěsnění oken, pravidelný monitoring hluku, omezování jízdy ve vymezených hodinách apod.

- 12.12.** Kromě výše uvedených konkrétních opatření je podle Studie Komise 2021 zásadní **zvolení rovněž vhodných komunikačních a vzdělávacích kampaní vysvětlující vliv hluku na veřejné zdraví a socioekonomické a environmentální přínosy opatření na snížení hluku. Již samotná správná komunikace sama o sobě může pomoci přesvědčit veřejnost k užívání méně hlukově zatěžujících druhů dopravy a rovněž zajistit financování rozvoje hlukově přívětivějších typů dopravy** (např. větším využíváním kolejové dopravy se může zkvalitňovat síť tohoto typu dopravy).
- 12.13.** V rozporu s tvrzeními uváděnými v Důvodové zprávě k Nařízení 433/2022, tak ze Zprávy Komise 2023 a Studie Komise 2021 vyplývá, že **provádění protihlukových opatření nemusí být neproveditelné či extrémně finančně náročné.**
- 12.14.** Uvádí se, že Směrnice END je neefektivní, především kvůli svému nezávaznému charakteru. Je proto požadována implementace společného evropského postupu, závazných norem a limitů. Tímto přístupem může být i u nás nepochopená, nesprávně komunikovaná a kritizovaná Zelená dohoda pro Evropu, tzv. Green Deal<sup>18</sup>, v rámci kterého se státy EU, včetně České republiky, zavázaly k dosažení nulového znečištění, tj. prostředí bez toxických látek. Součástí Green Dealu je i „*Akční plán nulového znečištění*“ z roku 2021, který již nastavuje konkrétní cíl – a to snížit do roku 2030 o 30 % počet lidí chronicky obtěžovaných hlukem z dopravy oproti datům k roku 2017.<sup>19</sup> Je otázkou jestli a jak tohoto cíle hodlá ČR dosáhnout při aktuálním radikálním navýšení hlukových limitů bez provedení jakýchkoliv jiných legislativních opatření.
- 12.15.** Dalším, z pohledu investic do infrastrukturních staveb zcela zásadním faktorem, který nebyl v Důvodové zprávě jinak vyhodnocen ani zmíněn je možný negativní dopad nedodržování limitů dle Směrnice END (a Doporučení WHO) na schopnost zajištění financování nových liniových staveb. Jak totiž upozorňuje např. občanská webová stránka věnovaná výstavbě VTR, „*Nerespektování pokynů WHO týkajících se hluku v životním prostředí by totiž mohlo ztížit vyhlídky české vlády na získání finančních prostředků EU i na přilákání externích investic do projektu. Nedodržení může vyvolat obavy o splnění environmentálních norem EU a ohrozit tak přístup k financování ze strany EU. Kromě toho mohou potenciální investoři, zejména ti, kteří se zaměřují na udržitelnost a odpovědné investování, považovat nerespektování mezinárodních směrnic ze strany vlády za riziko, což může vést k nezájmu nebo neochotě investovat zvenčí.*“<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> Zelená dohoda pro Evropu: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1588580774040&uri=CELEX%3A52019DC0640>

<sup>19</sup> EU Action Plan: 'Towards Zero Pollution for Air, Water and Soil' <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0400&from=EN>

<sup>20</sup> <https://vrt.wtf/2023/06/08/hlukove-limity-v-souvislosti-s-novelou-narizeni-vlady-c-272-2011-sb/>

- 12.16. Důvodová zpráva dále bez bližší specifikace v bodě 8 uvádí, že Nařízení 433/2022 nemá žádný „*Předpokládaný hospodářský a finanční dopad navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, sociální dopady, včetně dopadů na rodiny a na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, a dopady na životní prostředí.*“ O tom však lze důvodně pochybovat.
- 12.17. V kombinaci s již zmiňovaným ustanovením § 30 odst. 1 Zákona o veřejném zdraví, totiž lze předpokládat, že **správci a vlastníci dopravních staveb budou v mnoha případech oproštěni nejen od nákladů na investice do protihlukových opatření ale také automaticky od nutnosti provádět jakékoliv měření či sledování překračování hlukových limitů uvnitř chráněných prostor staveb.**
- 12.18. Splnění zvýšených vnějších limitů podle Nařízení 433/2022 přitom pravděpodobně, s ohledem na jejich nyní zavedené navýšení, nebude u většiny dopravních staveb v ČR nijak problematické. Jelikož se to bude týkat velké většiny dopravní infrastruktury v ČR, dodržování limitů ve vnitřních chráněných prostorech staveb se ve všech těchto případech již také na odpovídajícím zasaženém území nebude nijak dále sledovat či uplatňovat.
- 12.19. **Rovněž správci a vlastníci budov s chráněnými vnitřními prostory, umístěnými či rekonstruovanými v okolí těchto dopravních staveb tak budou nejen automaticky zproštěni od povinnosti zajistit dodržování vnitřních hlukových limitů, ale také od povinnosti provést odpovídající měření naplnění vnitřních limitů, resp. od povinnosti provádět jakékoliv investice do odpovídajících protihlukových opatření uvnitř staveb.**
- 12.20. Příslušný stavební úřad povolující tyto stavby tak nejenže nebude mít žádný prostředek k ukládání protihlukových opatření k zajištění odpovídajícího odhlučnění uvnitř staveb, ale navíc se ani tento či jiný úřad a ani veřejnost o hrozícím dlouhotrvajícím překračování vnitřních limitů ve stavebním či jiném řízení při povolování staveb nedoví. **Potřeba chránit se proti negativním účinkům zvýšeného hluku nad stanovený limit, však prostým navýšením vnějších limitů sama od sebe nezmizí. Hluk, zejména hluk dlouhodobý a nadměrný, je vysoce iritující, má vliv na běžný život. Lidé si na něj stěžují a budou si stěžovat. Narušuje spánek, schopnost soustředit se, pracovní výkon, atd.**
- 12.21. **Ochrana proti hluku tak bude potřeba i nadále, náklady na provádění opatření k eliminaci hluku se ale přesunou od původců hluku a z vlastníků a správců staveb především na obyvatele bydlící v hlukově zatížených oblastech. Ti si tak nově budou muset ochranu proti hluku zajišťující odpovídající komfort bydlení pravděpodobně pořídit na vlastní náklady, až ex post.**
- 12.22. Je otázkou jaký dopad to bude mít na uživatele chráněných vnitřních prostor staveb občanské vybavenosti – tj. pobytových místností ve stavbách pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytných místnostech ve všech stavbách a zdravotnických zařízeních, **kde si jejich uživatelé na vlastní náklady ani odpovídající uživatelský a zdravotní komfort zajistit nemohou.** Navíc, jelikož investoři těchto staveb jsou především veřejní zadavatelé omezeni v nakládání s veřejnými zdroji požadavkem prokázání účelnosti vynaložení veřejných prostředků a „péče řádného hospodáře“, lze si představit, že **uživatelé těchto zařízení zůstanou zcela bez odpovídající ochrany proti negativním účinkům hluku.**

- 12.23. Důvodová zpráva však tyto skutečnosti a dopady Nařízení 433/2022 nijak nepojmenovává ani nekvantifikuje objem investic a nákladů, které se takto přesunou z původců hluku a investorů staveb na obyvatele. Objektivní odborné vyhodnocení těchto dopadů Nařízení 433/2022 totiž provedeno nebylo.
- 12.24. Pokud protihluková opatření nebudou prováděna, resp. budou prováděna v minimálním objemu, jen v skutečně extrémních případech, lze předpokládat, že zvýšená hluková zátěž bude mít odpovídající zvýšený negativní vliv na zdraví obyvatel dotčených oblastí. **Lze předpokládat navýšené náklady zatěžující státní rozpočet – formou navýšených výdajů na zdravotní péči v budoucnu, zvýšené úmrtnosti a snížené pracovní schopnosti dotčených obyvatel.** Objektivní odborné vyhodnocení těchto dopadů Nařízení 433/2022 rovněž nebylo nijak provedeno.
- 12.25. Na vady návrhu Nařízení 433/2022 přitom upozorňovala v připomínkovém řízení mimo jiné např. Kancelář veřejného ochránce práv, která předložila připomínky vyhodnocující dopady Nařízení 433/2022 podáním zásadních připomínek. Ta předkladatelem, Ministerstvem zdravotnictví, nebyla vůbec vypořádána.
- 12.26. Konkrétně na výtku, že je navrženo radikální navýšení limitů v rozporu s mezinárodně doporučenými limity, které může „prokazatelně ohrozit zdraví obyvatel“, Ministerstvo zdravotnictví uvedlo, že bylo vypořádáno odkazem na vnější hlukové limity, které mají být uplatňovány v jiných státech „EPA Network Interest Group“, která však chybí.
- 12.27. I pokud by ale byla předložena, byla by nerelevantní. Jde o kontext legislativního prostředí v ČR a v daných státech, kterým se případně lze inspirovat, jako argument vytržený z kontextu je však předkládat nelze. Je přitom obecně známé, že zejména role a způsob aplikace hlukových limitů se u našich západních sousedů liší. V případě regulace hluku z dopravy ve venkovním prostoru mohou být v některých státech hygienické limity hluku stanovené pro chráněný venkovní prostor pouze jako směrné, doporučené, hodnoty, které by měli provozovatelé zdrojů dopravního hluku i stavebníci buď přímo dodržet, nebo se k nim co nejvíce přiblížit, a to na základě principu rozumně dosažitelné míry. Uplatňují se tam ale zároveň jiné způsoby regulace. Např. jsou stanovovány hlukové mapy, podle kterých jsou jednotlivé limity určovány, které mají vliv na zastavitelnost území, či na hodnotu pozemků dotčených hlukovou zátěží, jako jakýmkoliv jiným ekologickým zatížením. Současně jsou přitom zpravidla striktně dodržovány hygienické limity hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb. Přijetím Nařízení 433/2022 však dodržování vnitřních limitů nebude v ČR fakticky téměř vůbec sledováno ani zajišťováno. Takové vypořádání připomínky Kanceláře veřejného ochránce práv bylo proto zavádějící.
- 12.28. Rovněž zásadní připomínka Kanceláře veřejného ochránce práv, namítající radikální navýšení hlukových limitů v případě silnic III. třídy nebyla nijak vypořádána. Obyvatelé lokalit s obslužnou komunikací III. třídy tak mohou být poměrně nemile překvapeni, když zjistí, že na této komunikaci je nově povolený limit až do výše hluku dálnice.
- 12.29. Ministerstvo zdravotnictví jako předkladatel Nařízení 433/2022 tak přínosy a zátěž způsobenou zvýšením hlukových limitů nijak nevyhodnotilo. **Neprovedením podkladové analýzy zdravotních rizik spojených s jeho přijetím tak byla porušena povinnost podle § 108 odst. 2 Zákona o veřejném zdraví.**

## (B) PORUŠENÍ ZÁSADY ZÁKONNOSTI REGULACE NĚKTERÝCH ZÁKLADNÍCH PRÁV

### 13. PRÁVO NA OCHRANU ZDRAVÍ A NA PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- 13.1.** Podle čl. 31 Listiny platí, že každý má právo na ochranu zdraví. Podle čl. 35 odst. 1 Listiny platí, že každý má právo na příznivé životní prostředí. Ochrana zdraví a příznivost životního prostředí je vždy ve vztahu k jeho jednotlivé složce dána závazně stanovenými limity únosnosti znečištění či zatížení označovanými jako tzv. environmentální standardy. Tyto však kromě toho, že mají být stanoveny tak, **aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a životní prostředí**, nemohou být stanoveny v rozporu se zákonem.
- 13.2.** Podle ustanovení §12 odst. 1 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů („**Zákon o životním prostředí**“), totiž platí, že *„Přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se **stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí.**“* Jak bylo prokázáno výše, to v případě Nařízení 433/2022 dodrženo nebylo.
- 13.3.** Kromě výše popsaných překročení zákonných mezí, podle názoru navrhovatelů je Nařízení 433/2022 jako celek nesrozumitelné a nepředvídatelné. Způsob určení platného limitu je nastaven složitě a překombinovaně, že bez expertního posouzení není možno aplikující se limity a jejich dopady „vyluštit“. Nařízení 433/2022 je tak zatíženo nepředvídatelností, resp. porušením **principu předvídatelnosti a zákazu svévole ve smyslu článku 1 odst. 1 a článku 2 odst. 2 Ústavy, a to jak s ohledem na celkové enormní navýšení limitů nad rámec zákonného zmocnění, tak s ohledem na složitost a překombinovanost jejich stanovení.**
- 13.4.** Zde navrhovatelé odkazují na to, že by měl být uplatněn test racionality a proporcionality právní úpravy, jak jej požaduje řada nálezů Ústavního soudu, např. nález sp. zn. Pl. ÚS 19/14, podle kterého je zásah do základního práva proporcionalní sledovanému legitimnímu zájmu, jen pokud splní následující tři kritéria:
- (i) opatření omezující základní právo je vůbec způsobilé dosáhnout sledovaného cíle (test vhodnosti);
  - (ii) sledovaného cíle není možno ve stejné nebo podobné míře dosáhnout jinými prostředky, které by méně zasahovaly do základního práva (test potřebnosti);
  - (iii) zásah je přiměřený, tedy závažnost zásahu do základního práva je v dané konkrétní situaci vyvážena významem sledovaného cíle, neboli oběť přinesená v podobě omezení.
- 13.5.** Co se týče bodu (i) testu racionality a proporcionality, jsou navrhovatelé přesvědčeni, že pokud má být sledovaným cílem ochrana veřejného zdraví v souladu s dosaženým stavem poznání podle Zákona o veřejném zdraví, jakož i podle Zákona o životním prostředí, tak Nařízením 433/2022 jej dosáhnout nelze. To může být dosaženo opatřeními vedoucími skutečně ke snižování hlukového zatížení v prostředí.
- 13.6.** Co se týče bodu (ii) testu, navrhovatelé jasně prokázali, že např. podle Zprávy Komise 2023 a Studie Komise 2021, snížení hlukového zatížení je pro společnost nejen ekonomicky výhodné, ale lze jej také zajistit finančně nepřilíš nákladnými opatřeními, je-li správně nastaven systém ochrany proti hluku.

- 13.7. To, že o vyváženost zásahu podle bodu (iii) testu racionality a proporcionality zde nejde, již také bylo rozebráno. Nařízení 433/2022 zakládá v několika směrech extrémní nerovnost mezi jednotlivými uživateli veřejného prostoru. Původci hluku, vlastníci a správci dopravních staveb a v jejich sousedství postavených staveb s chráněnými vnitřními prostory budou do značené míry oproštěni z provádění jakýchkoliv protihlukových opatření jak uvnitř tak vně chráněných prostor staveb, vše k tíži obyvatel a uživatelů budov, a to jak co se investic týče, tak co se týče zdravotní zátěže. S ohledem na násobné navýšení limitů, v již zcela nepřijatelné míře, na úkor ekonomické výkonnosti společnosti a zvýšených nákladů na zdravotní péči obyvatel.
- 13.8. Nelze než dovést, že Nařízením 433/2022 byly překročeny zákonné meze regulace ústavních práv. **Podle článku 1 odst. 1 Ústavy, přitom má platit, že Česká republika právním státem, z čehož vyplývají základní principy vztahující se obecně na normotvorbu. Jejich součástí je i princip předvídatelnosti práva, jeho srozumitelnosti a vnitřní bezrozpornosti a nediskriminace.** Podle nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 19/13, např. platí, že právní úprava může dostát tomuto požadavku pouze za předpokladu, že je adekvátně přístupná tak, aby osoby byly schopné seznat, že pravidlo, které vytvořila, dopadá na konkrétní věc. Současně však musí být formulována dostatečně precizně, aby umožnila osobám přizpůsobit jí své chování. To však v tomto případě vůbec neplatí.
- 13.9. V důsledku aktuálního nastavení právní úpravy jako celek totiž obyvatelé oblastí dotčených nadměrným hlukem, **v případě, kdy budou překračovány limity vnitřních chráněných prostor staveb, nebudou mít k dispozici žádný právní prostředek, kterým by mohli překračování limitů nejen oficiálně ověřit, ale především nebudou mít žádný právní prostředek, na základě kterého by mohli požadovat nápravu, tj. dodržování vnitřních limitů chráněných staveb, a to ani v době řízení o povolení stavby ani po uvedení stavby do provozu (ať již dopravní stavby či stavby s chráněnými vnitřními prostory).**
- 13.10. Navrhovatelé se proto domnívají, že tímto Nařízením 433/2022 již neoprávněně zasahuje do samotného základního práva na zdraví a zdravé životní prostředí, skutečné realizace a jeho esenciálního obsahu a základních principů demokratického právního státu.
- 13.11. Jak bylo prokázáno výše, Nařízením 433/2022 nejenže jednostranně a neúměrně zvýhodňuje výlučně jen správce a vlastníky dopravních staveb a budov s chráněnými vnitřními prostory v jejich okolí oproti obyvatelům a uživatelům těchto budov, ale také přitom nesleduje legitimní cíl. Je svévolným a zásadním snížením celkového standardu základních práv obyvatel, ke zhoršení veřejného zdraví a životního prostředí, v rozporu s obecně známými a doporučenými mezinárodními standardy ochrany před hlukem.

## V.

### ŽÁDOST O PŘEDŘAZENÍ PROJEDNÁVANÉ VĚCI

#### 14. DOPADY NABYTÍ ÚČINNOSTI NAŘÍZENÍ 433/2022

##### V případě nových záměrů

- 14.1. Po nabytí účinnosti Nařízením 433/2022 (1.7.2023), mohou být umísťovány nebo povolovány stavební záměry podle nových, extrémně navýšených hlukových limitů, bez stanovení povinnosti provést jakékoliv protihlukové opatření. K umístění či povolení nových záměrů

přítom může dojít i v relativně krátké době po nabytí účinnosti. S ohledem na to, že Nařízení 433/2022 bylo přijato již 22.12.2022, mají někteří stavebníci již před-připravené projektové dokumentace adaptované na nové navýšené limity. Tyto tak budou moci být předloženy k projednávání nedlouho po datu účinnosti Nařízení 433/2022.

#### V případě nezkolaudovaných záměrů

- 14.2.** Podle přechodných ustanovení Nařízení 433/2022, článek II. písm. a) platí, že nové, navýšené limity, se od nabytí účinnosti Nařízení 433/2022 (1.7.2023), neuplatní na protihlukové opatření nařízené u záměrů „v řízeních a postupech zahájených a u staveb povolených nebo zkolaudovaných“ ... „přede dnem nabytí účinnosti tohoto nařízení“. U všech stavebních záměrů, které nebyly zkolaudovány do 1.7.2023 (tam, kde to s ohledem na stupeň realizace záměru bude možné), bude proto moci být požádáno o změnu stavby před dokončením, tak, aby realizace protihlukových opatření nastavených na původní nižší limity, již nebyla vůbec požadována. V mezidobí mohly být žádosti o kolaudace rovněž odkládány. U záměrů v nižším stadiu rozpracovanosti může být žádost o umístění či povolení stavby vzata zpět a podána žádost nová. U všech těchto záměrů, v případech staveb, kde účinností Nařízení 433/2022 dochází k navýšení hlukových limitů, již protihlukové opatření nikdy nebudou muset být vybudována, přestože podle Nařízení 272/2011 požadována byla.

#### V případě záměrů s udělenou výjimkou

- 14.3.** Podle přechodných ustanovení Nařízení 433/2022, článek II. písm. b), platí, že původně časově omezené výjimky z povinnosti vybudovat protihlukové opatření vydané podle § 31 zákona o ochraně veřejného zdraví mají platit pouze pokud se hodnota původně naměřeného hluku nezvýší o 0,5 dB. Pak automaticky platit přestávají. **Skončením výjimky však paradoxně ve většině případů pravděpodobně nedojde k aktivaci povinnosti vybudovat protihlukové opatření, ale naopak. Jelikož se automaticky uplatní se nové, v mnoha případech, navýšené hlukové limity, povinnost vybudovat protihlukové opatření nabytím účinnosti Nařízení 433/2022 „vymizí“.** Původně nařízené či požadované protihlukové opatření již nebudou muset nikdy být vybudovány, přestože v mnoha obcích např. na stavebním povolením požadované protihlukové stěny čekají již několik let.
- 14.4.** Z ustanovení § 20 odst. 5<sup>21</sup> Nařízení 272/2011 ve znění 433/2022, přitom lze dovodit, že za prokazatelné navýšení hluku lze pravděpodobně považovat až navýšení větší než 2 dB.<sup>22</sup> Rozdíl v intervalu 0,1 - 0,9 dB v měření hluku, který se považoval za akceptovanou volatilitu měření podle původního znění § 20 odst. 5<sup>23</sup> do 30.6.2023 byl Nařízením 433/2022 jako příliš nízký,

---

<sup>21</sup> Před přijetím Nařízení 433/2022 se jednalo o § 20 odst. 6

<sup>22</sup> Konkrétně ustanovení dřívějšího § 20 odst. 6, nyní 5 zní: „Za prokazatelné navýšení hluku ve smyslu § 77 odst. 5 zákona se považuje navýšení **větší než 2 dB** ke dni posouzení prokazatelného navýšení hluku oproti naměřeným hodnotám hluku nebo oproti hodnotám hluku vypočteným v akustickém posouzení zdroje hluku předloženém příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci žádosti o vydání stanoviska podle § 77 odst. 2 a 4 zákona. Akustickým posouzením zdroje hluku podle věty první se rozumí takové posouzení, které je zpracováno na základě údajů o zdroji hluku ne starších 9 měsíců přede dnem podání žádosti uvedené ve větě první.“

<sup>23</sup> Ustanovení zrušeného § 20 odst. 5 znělo: „Při posuzování změny hodnot určujícího ukazatele v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb, zjištěných výpočtem nebo měřením, **nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB.** Věta první se nepoužije v případě hodnocení naměřené hodnoty určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu.“

neprokazatelný, zrušen. Podle důvodové zprávy se má jednat o pravidlo „z odborného hlediska nesprávné a zatížené značnou nejistotou“. S tím nelze než souhlasit. Volatilita u tohoto typu měření je pravděpodobně bude poměrně vysoká. Hlučnost v chráněných venkovních prostorech staveb je vždy stanovována na základě komplikovaných modelových výpočtů vycházejících z měření realizovaných po dobu 1 roku, které se následně zprůměrují. Odchylku 0,5 dB lze proto pravděpodobně docílit i velmi snadno.

14.5. Lze proto předpokládat, že u mnoha záměrů může nastat paradoxní situace, kdy v důsledku prokázaného navýšení hlučnosti namísto toho, aby došlo k ukončení výjimky a požadavku na realizaci protihlukových opatření, dojde k aplikaci nových, vyšších limitů podle Nařízení 433/2022, podle kterých již provedení protihlukových opatření požadováno vůbec nebude. Pouhým nabytím účinnosti Nařízení 433/2022 teda původně nařízené protihlukové opatření, jejichž realizace byla jen odložena výjimkou podle § 31 Zákona o veřejném zdraví, nebudou již nikdy muset být vybudována, povinnost „vymizí“.

## 15. PŘEDPOKLÁDANÁ ÚJMA

15.1. Vzhledem k tomu, že je navýšení protihlukových limitů v mnoha případech radikální a rozsáhlé a bude se tak týkat mnoha km dopravních staveb a na jejich hlučností dotčených mnoha km<sup>2</sup> ploch, bude nových záměrů, nezkolaudovaných záměrů a záměrů s udělenou výjimkou, poměrně velké množství. **V těch všech případech již pravděpodobně nikdy nebude moct být nařízeno stavebníkům, či vlastníkům těchto staveb, aby vybudovali protihlukové opatření.**

15.2. I pokud by totiž došlo ke snížení hlukových limitů v budoucnu a požadavek na zpětnou nápravu, bylo by tak muset být učiněno pravděpodobně již jen vydáním právního aktu se zpětnou retroaktivitou, čemuž se dotčení vlastníci budou moct – a pravděpodobně zcela oprávněně - bránit právními prostředky pro dotčení jejich ústavou zaručených práv.

15.3. Lze předpokládat, že ve všech těchto případech vznikne dotčeným obyvatelům poměrně významná újma. I případně časově omezená účinnost zvýšených hlukových limitů dle Nařízení 433/2022, která by byla následně po projednání Ústavním soudem zrušena, tak v daném území může přinést nevratnou realizaci stavebních záměrů s podstatně navýšenou hlučností bez zajištění jakýchkoliv protihlukových opatření, vše k tíži dotčených obyvatel a k tíži výdajů státního rozpočtu.

15.4. S ohledem na výše uvedené navrhovatelé žádají o předřazení projednávání věci podle § 39 zákona o Ústavním soudu z důvodu veřejného zájmu na ochranu zdraví a pro hrozbu závažné škody a újmy. Případně, z důvodu skutečně rozsáhlé hrozící újmy, lze-li tak dovodit výkladem jiných ustanovení Zákona o Ústavním soudu, žádají o odložení účinnosti Nařízení 433/2022.

## VI.

### NÁVRH ROZHODNUTÍ

S ohledem na výše uvedené, **navrhovatelé tímto žádají, aby Ústavní soud vydal nález tohoto znění:**

**Dnem vyhlášení tohoto nálezu ve Sbírce zákonů se ruší následující ustanovení Nařízení vlády č. 433/2022 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací:**

#### Čl. I

(vii) 2. V § 2 písmeno n) zní: „**n)** seřadovacím nádražím železniční stanice zajišťující vlakové práce, prohlídku vlaků a opravy vozů“.

(viii) 5. V § 2 se písmeno p) zrušuje. Dosavadní písmena q) a r) se označují jako písmena p) a q).

(ix) 6. V § 2 písmeno p) zní: „**p)** údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo optimalizací dráhy činností související s výměnou nebo obnovou kolejového svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjením a broušením kolejí, případně přidáním koleje, předelektrizační úpravy, elektrizace dráhy nebo jiná související úprava,“.

(x) 7. V § 2 se za písmeno p) vkládá nové písmeno q), které zní: „**q)** údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo zkapacitněním pozemní komunikace činností související s položením nového povrchu vozovky nebo rozšířením vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo jiná související úprava, včetně související krátkodobé objízdné trasy,“.

Dosavadní písmeno q) se označuje jako písmeno r).

(xi) 17. V § 12 se odstavce 4 až 6 zrušují.

Dosavadní odstavce 7 až 9 se označují jako odstavce 4 až 6.

(xii) 20. V příloze č. 3 část A zní:



## „Část A

### Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]		
	1)	2)	3)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	+5	+13
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	+5	+13
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+10	+18

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních a tramvajových dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Jde-li o souběh pozemních komunikací s různými hygienickými limity hluku, výsledný limit hluku se stanoví podle té komunikace, ze které je příspěvek hluku z dopravy na této komunikaci převažující.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřaďovací nádraží, která byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001.\*

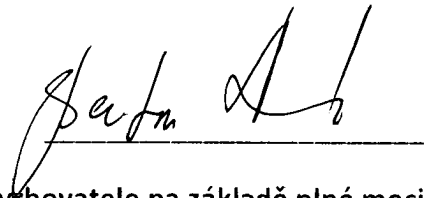
## Čl. II

### Přechodné ustanovení

*Hygienické limity hluku stanovené podle § 12 odst. 3 a přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto nařízení, se nepoužijí u protihlukových opatření*

16. *k omezení hluku z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách v řízeních a postupech zahájených a u staveb povolených nebo zkolaudovaných podle jiných právních předpisů přede dnem nabytí účinnosti tohoto nařízení a řízení a postupy se dokončí podle dosavadních právních předpisů, nebo*
17. *schválených orgánem ochrany veřejného zdraví formou časově omezeného povolení podle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, přede dnem nabytí účinnosti tohoto nařízení, pokud hluk v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb nepřekročí hodnotu hluku, která byla objektivizována měřením v referenčním kontrolním bodě při uvedení daného protihlukového opatření do užívání; tato hodnota hluku zvýšená o 0,5 dB se považuje za hygienický limit hluku po dobu platnosti uvedené podmínky.*

V Praze, dne 14.7. 2023



za návrhovatele na základě plné moci  
Mgr. Beata Sabolová, LL.M., advokátka  
CHS LEGAL s.r.o., advokátní kancelář