



**РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/519 НА КОМИСИЯТА**

**от 5 март 2025 година**

**относно процеса на въвеждане на експлоатационни ограничения на летище Schiphol в съответствие с Регламент (ЕС) № 598/2014 на Европейския парламент и на Съвета**

*(нотифицирано под номер C(2025) 1355)*

**(само текстът на нидерландски език е автентичен)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 598/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за определяне на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО <sup>(1)</sup>, и по-специално член 8, параграф 3 от него,

като има предвид, че:

- (1) С писмо от 4 септември 2024 г. <sup>(2)</sup> Нидерландия уведоми Комисията в съответствие с член 8, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 598/2014 („регламента“) за намерението си да въведе свързани с шума експлоатационни ограничения на летище Schiphol („уведомлението“).
- (2) С писмо от 27 септември 2024 г. <sup>(3)</sup> службите на Комисията поискаха от нидерландските органи допълнително уточняване на включения в уведомлението обхват на максималните стойности за броя на движенията и други разяснения, за да имат възможност да преразгледат процеса на въвеждане на експлоатационните ограничения на летище Schiphol и да оценят съвместимостта на мерките, предвидени в регламента.
- (3) С писмо от 6 декември 2024 г. <sup>(4)</sup> нидерландските органи предоставиха допълнителни елементи в допълнение към уведомлението, като посочиха точния годишен максимален брой на движенията, определен на 478 000, и предоставиха допълнителна информация относно базовия сценарий, принося на предложените мерки към целта за намаляване на шума и основните допускания. Уведомлението се счита за пълно към датата на получаване на допълнителната информация от нидерландските органи.
- (4) В регламента се определят правилата и процедурите, които държавите членки трябва да следват, преди да бъдат въведени свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза.
- (5) Процесът за въвеждане на експлоатационни ограничения на летище Schiphol, за който Нидерландия е изпратила уведомление на 4 септември 2024 г., допълнено на 6 декември 2024 г., беше преразгледан от Комисията в съответствие с член 8, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 598/2014.
- (6) Настоящото решение се отнася само до констатациите на Комисията, доколкото някои елементи при въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения не следват изцяло посочения в регламента процес. Службите на Комисията извършиха преглед в съответствие с член 8, параграф 3 от регламента, като резултатите от него са отразени в работен документ на службите на Комисията, който се оповестява публично едновременно с уведомлението към нидерландските органи за настоящото решение.
- (7) Уведомлението включва като приложение Плана за действие във връзка с шума за периода 2024—2029 г. за летище Schiphol, съдържащ най-актуалната стратегическа карта на шума от 2021 г. с оглед определяне на шумовата обстановка на летище Schiphol. При оценката на шумовата обстановка Нидерландия заявява, че е използвала методика в съответствие с доклада в документ № 29 на Европейската конференция за гражданско въздухоплаване съгласно приложение I към регламента.

<sup>(1)</sup> ОВ L 173, 12.6.2014 г., стр. 65.

<sup>(2)</sup> Регистрирано като Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 и Ares(2024)6275032.

<sup>(3)</sup> Ares(2024)6858995.

<sup>(4)</sup> Ares(2025)87541.

- (8) Що се отнася до определянето на шумовата обстановка, нидерландските органи взеха за отправна точка прогнозата за използването на въздушното пространство на Schiphol за 2023 г. и изготвиха прогноза към ноември 2024 г., като приеха, че до или от летище Schiphol ще се изпълняват 500 000 търговски полета годишно, от които 32 000 ще бъдат през нощта.
- (9) Изчисленията показват следната шумова обстановка:
- броят на къщите в рамките на изолиниите 58 dB(A)  $L_{den}$  ще бъде 7 081;
  - броят на лицата, изпитващи силен дискомфорт, в рамките на изолиниите 48 dB(A)  $L_{den}$  ще бъде 113 862;
  - броят на къщите в рамките на изолиниите 48 dB(A)  $L_{night}$  ще бъде 5 685;
  - и броят на лицата, изпитващи сериозни смущения на съня, в рамките на изолиниите 40 dB(A)  $L_{night}$  ще бъде 24 365.
- (10) Нидерландия е определила цел за намаляване на шума и я е посочила като част от своя план за действие във връзка с шума за периода 2024—2029 г.
- (11) Целта за намаляване на шума включва следните подцели:
- а) намаляване с 20 % на броя на къщите в рамките на изолиниите 58 dB(A)  $L_{den}$ ;
  - б) намаляване с 20 % на броя на лицата, изпитващи силен дискомфорт, в рамките на изолиниите 48 dB(A)  $L_{den}$ ;
  - в) намаляване с 15 % на броя на къщите в рамките на изолиниите 48 dB(A)  $L_{night}$ ; и
  - г) намаляване с 15 % на броя на лицата, изпитващи сериозни смущения на съня, в рамките на изолиниите 40 dB(A)  $L_{night}$ .
- (12) В уведомлението се посочва, че подцели а) и б) за намаляване на шума трябва да бъдат постигнати на два етапа:
- 15 % като първа стъпка до 1 ноември 2025 г., а
  - останалите 5 % в последваща фаза, за която не е определена времева рамка.
- (13) Подцели в) и г) също трябва да бъдат постигнати до 1 ноември 2025 г.
- (14) Настоящото решение се отнася само до първата стъпка, т.е. до намаляването с 15 % на броя на засегнатите лица и къщи в посочените шумови изолинии, и не засяга бъдещата оценка на Комисията по отношение на процеса за въвеждане на мерки за постигане на оставащото намаление от 5 %, доколкото за това ще са необходими нови експлоатационни ограничения и ново уведомление.
- (15) При определянето на шумовата обстановка и базовия сценарий, спрямо която се измерва постигането на целта за намаляване на шума, нидерландските органи са решили, че някои мерки за намаляване на шума ще бъдат включени в базовия сценарий, и поради това не се счита, че допринасят за постигането на целта за намаляване на шума.
- (16) Това са мерките, които вече са обявени в авиационния сектор или се предполага, че ще бъдат предприети независимо от изискванията, наложени от нидерландските органи. В уведомлението те са посочени като „автономни развития“. Тези мерки включват автономна модернизация на флота, както и някои работни процедури за намаляване на шума. Автономната модернизация на флота се основава на допускането на нидерландските органи относно модернизацията на флота на авиокомпаниите „както обикновено“. Според нидерландските органи допусканията се основават на тенденциите в сектора. Уведомлението обаче не съдържа допълнителна обосновка на начина, по който са изведени тези тенденции в сектора, нито по какъв начин са взети предвид специфичната обстановка и особеностите на летище Schiphol при прецизирането на допусканията. Що се отнася до работните процедури, те включват по-често използване на процедури за подход с непрекъснато снижение (CDA), по-често използване на операции с частично спуснати задкрилки, спазване на процедурите за намаляване на шума при отлитане (NADP-2) на 95 %, както и мерките, включени в програмата Minder Hinder Schiphol, които по план е трябвало да бъдат изпълнени преди ноември 2024 г., както е посочено в приложение Б към доклада To70, включен в обществената консултация от март 2023 г.

- (17) За да се постигне целта за намаляване на шума до ноември 2025 г., нидерландските органи са стигнали до заключението, че са необходими следните мерки:
- използване на по-тихи въздухоплавателни средства през нощта от KLM Royal Dutch Airlines;
  - допълнителна модернизация на флота въз основа на графици на авиокомпаниите в допълнение към автономната модернизация на флота;
  - стимулиране на използването на по-тихи въздухоплавателни средства чрез определяне на летищни такси;
  - изключване на въздухоплавателни средства с марж от -13EPNdB или повече от летище Schiphol през нощта;
  - ограничаване на броя на движенията на въздухоплавателни средства до 27 000 годишно през нощта; и
  - ограничаване на общия годишен брой на движенията на въздухоплавателни средства до 478 000.
- (18) Нидерландските органи са стигнали до заключението, че за да се постигне намаляване с най-малко 15 % при всички подцели в рамките на целта за намаляване на шума, годишният максимален брой на движенията на въздухоплавателни средства трябва да бъде определен на 478 000. При подцели б), в) и г) комбинацията от мерки ще доведе до надвишаване на намаляването на шума, определено с целта за намаляване на шума, особено през нощта.
- (19) Следва да се отбележи, че годишният максимален брой на движенията обхваща само редовни и чартърни търговски услуги. За целите на годишния максимален брой на движенията на летище Schiphol не са взети предвид операциите на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията.
- (20) След уведомлението и в съответствие с член 8, параграф 3 от регламента Комисията преразглежда процеса за въвеждане на свързаните с шума експлоатационни ограничения.
- (21) Комисията установи някои елементи в уведомлението, които не следват изцяло процеса за въвеждане на свързани с шума експлоатационни ограничения, посочен в регламента.
- (22) Съгласно член 5, параграф 3, буква а) от регламента държавите членки гарантират, че когато се предприемат действия, свързани с шума, предвидимото въздействие от намаляването на шума от въздухоплавателни средства при източника се счита за налична мярка. Модернизацията на флота трябва да се разглежда като такава мярка, тъй като авиокомпаниите заменят по-старите въздухоплавателни средства с по-нови, които отделят по-малко шум.
- (23) В уведомлението се посочва, че целта за намаляване на шума трябва да бъде измерена спрямо базовия сценарий, който включва въздействието от автономните развития, описани в съображение 16, с течение на времето. Нидерландия твърди, че това дава възможност да се определят въздействието и приносът към целта за намаляване на шума на новите мерки, предложени от нидерландските органи, отделно от мерките, които секторът предприема по собствена инициатива. С други думи, Нидерландия възнамерява да постигне целта за намаляване на шума в допълнение към намаляването на шума, произтичащо от автономните развития в сектора.
- (24) В уведомлението се посочва, че автономните развития са недостатъчни за постигане на целта за намаляване на шума, тъй като те ще бъдат неутрализирани от нарастването на въздушното движение. Комисията обаче отбелязва, че поради предложени годишен максимален брой на движенията от 478 000 няма да има допълнително увеличение на въздушното движение и следователно автономните развития в сектора могат да допринесат за намаляване на шума на летището след ноември 2025 г. Поради тези причини и без да се засяга Директивата относно шума<sup>(\*)</sup>, в своя анализ на предвидимото въздействие от намаляването на шума от въздухоплавателни средства при източника нидерландските органи следва да вземат предвид въздействието на комбинацията между максималния брой на движенията, въведен от ноември 2025 г., и автономните развития в сектора.

(\*) Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда. (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).

- (25) Освен това Комисията отбелязва, че нидерландските органи не са предоставили обосновка по отношение на методиката и допусканията при разделянето на модернизацията на флота на автономна модернизация, която е част от базовия сценарий, както е обяснено в съображение 8, и допълнителна модернизация, която се счита за мярка, допринасяща за постигането на целта по отношение на шума. Комисията отбелязва, че е необходимо да се посочат основанията и методиката на разделянето, за да може Нидерландия да определи разходната ефективност и предвидимото въздействие от намаляването на шума от въздухоплавателни средства при източника.
- (26) Съгласно член 5, параграф 3, буква в) от регламента, с оглед на определянето на най-ефективната от гледна точка на разходите мярка или комбинация от мерки, държавите членки гарантират, че се взема предвид въздействието на работните процедури за намаляване на шума върху целта за намаляване на шума. Работните процедури за намаляване на шума включват операции за непрекъснато снижение (CDO), операции за непрекъснато набиране на височина (ССО), процедури за намаляване на шума при отлитане (NADP) и операции за навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство (PBN), в зоните на терминалите около летищата.
- (27) Що се отнася конкретно до NADP, Нидерландия твърди, че между 1 януари 2023 г. и 28 юли 2024 г. при над 95 % от полетите вече се е следвала NADP-2. По отношение на операциите, при които все още не се използва тази процедура, Нидерландия твърди, че тя не е правно приложима и някои пилоти прилагат различни процедури съгласно изискванията на авиокомпаниите, за които изпълняват полети. Що се отнася до процедурите за PBN, благодарение на тях въздухоплавателните средства могат да летят по много точни странични траектории на полета и с подобрени профили на набиране на височина и снижение, като по този начин се допринася за намаляване на шума. Съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1048 на Комисията относно PBN<sup>(6)</sup> от доставчиците на услуги по управление на въздушното движение/аеронавигационно обслужване се изисква да гарантират плавен и безопасен преход към предоставяне на своите услуги с използване на навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство, и да публикуват процедури за PBN. LVNL е публикувала няколко процедури за PBN, в това число процедури с функцията „радиус до точка (RF)“, благодарение на която въздухоплавателните средства могат да се движат по-точно между жилищните зони, което дава възможност да се ограничи разпространението на прелитаните маршрути между застроените зони.
- (28) Както е описано в съображение 16, някои работни процедури са включени в базовия сценарий. Поради годишния максимален брой на движенията въздействието на тези автономни развития вече няма да бъде неутрализирано от нарастването на въздушното движение и следователно те могат да допринесат за намаляване на шума на летището след ноември 2025 г. Нидерландските органи обаче отказаха да обмислят възможността за допълнително използване на оперативни мерки за намаляване на шума, на първо място, мерки, които са в допълнение към мерките, определени в програмата Minder Hinder Schiphol, и на второ място, мерки, които, макар и да са включени в тази програма, не са били приложени до планираната дата през ноември 2024 г. Комисията отбелязва, че нидерландските органи не са проучили изцяло въздействието на тези мерки съгласно член 5, параграф 3, буква в) от регламента.
- (29) В член 5, параграф 6 от регламента се предвижда, че експлоатационните ограничения трябва да са недискриминационни.
- (30) По отношение на принципа на недискриминация Комисията отбелязва, че мерките са насочени единствено към търговските операции. Нидерландските органи обясниха, че базовият сценарий включва шума, отделен от авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията. За да бъдат отчетени тези видове услуги, се прилага увеличение на шума с 2,5 %, което не е незначително с оглед на целта по отношение на шума, включена в уведомлението. Комисията отбелязва, че така този вид операции допринасят за цялостния проблем с шума около летище Schiphol. Нидерландските органи са включили отделения от тях шум в базовия сценарий, спрямо който прилагат своите планове за намаляване на шума. Уведомлението обаче не включва мерки за намаляване на шума, приложими за авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията. Поради тази причина, въпреки че както търговските операции, така и авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията допринасят за проблема с шума, цялата тежест на намаляването на шума от всички операции на летище Schiphol пада върху търговските операции. Този подход е дискриминационен и е в ущърб на търговските операции. Включването на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията в мерките за намаляване на шума може да доведе до намаляване на необходимостта от експлоатационни ограничения.
- (31) На последно място, Комисията отбелязва, че съгласно член 6, параграф 3 от регламента от компетентните органи се изисква да проследяват и наблюдават прилагането на експлоатационните ограничения и при необходимост да предприемат действия,

<sup>(6)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1048 на Комисията от 18 юли 2018 г. за определяне на изисквания за използване на въздушното пространство и на оперативни процедури по отношение на навигацията, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство (ОВ L 189, 26.7.2018 г., стр. 3).

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

1. Въз основа на своя преглед дали Нидерландия е следвала процеса съгласно Регламент (ЕС) № 598/2014, Комисията констатира, че процесът е бил спазен, с изключение на следните елементи:
  - а) Нидерландия е изключила авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията от експлоатационните мерки, като същевременно е включила шума от тези операции в шумовата обстановка в нарушение на член 5, параграф 6 от регламента;
  - б) Нидерландия е разгледала само частично предвидимото въздействие от мерките за намаляване на шума от въздухоплавателни средства при източника чрез автономна модернизация на флота, както се изисква съгласно член 5, параграф 3, буква а) от регламента;
  - в) Нидерландия е разгледала само частично работните процедури за намаляване на шума, както се изисква съгласно член 5, параграф 3, буква в) от регламента.
2. Нидерландия разглежда настоящото решение и информира Комисията за намеренията си, преди да въведе тези експлоатационни ограничения на летище Schiphol.

*Член 2*

Адресат на настоящото решение е Кралство Нидерландия.

Съставено в Брюксел на 5 март 2025 година.

*За Комисията*  
Apostolos TZITZIKOSTAS  
*Член на Комисията*