

2025/519

18.3.2025

DECISIÓN (UE) 2025/519 DE LA COMISIÓN

de 5 de marzo de 2025

relativa al proceso de introducción de restricciones operativas en el aeropuerto de Schiphol de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo*[notificada con el número C(2025) 1355]***(El texto en lengua neerlandesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 8, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante carta de 4 de septiembre de 2024 ⁽²⁾, los Países Bajos notificaron a la Comisión, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 598/2014 («Reglamento»), su intención de introducir restricciones operativas relacionadas con el ruido en el aeropuerto de Schiphol («notificación»).
- (2) Mediante carta de 27 de septiembre de 2024 ⁽³⁾, los servicios de la Comisión solicitaron a las autoridades neerlandesas más especificaciones sobre el intervalo notificado de limitación de movimientos, así como otras aclaraciones, para poder someter a control el proceso de introducción de las restricciones operativas en el aeropuerto de Schiphol y evaluar la compatibilidad de las medidas previstas con el Reglamento.
- (3) Mediante carta de 6 de diciembre de 2024 ⁽⁴⁾, las autoridades neerlandesas facilitaron elementos adicionales para complementar la notificación: indicaron la limitación exacta de movimientos por año, fijada en 478 000, y presentaron más información sobre el escenario de referencia, la contribución de las medidas propuestas al objetivo de reducción del ruido y las hipótesis subyacentes. Se consideró que, a partir de la fecha de recepción de la información adicional enviada por las autoridades neerlandesas, la notificación estaba completa.
- (4) El Reglamento establece las normas y los procedimientos que deben seguir los Estados miembros antes de introducir restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión.
- (5) El proceso de introducción de restricciones operativas en el aeropuerto de Schiphol, objeto de la notificación de los Países Bajos de 4 de septiembre de 2024, complementada el 6 de diciembre de 2024, ha sido sometido a control por la Comisión con arreglo al artículo 8, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 598/2014.
- (6) La presente Decisión se refiere únicamente a las conclusiones de la Comisión sobre el hecho de que determinados elementos de la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido no siguieron plenamente el proceso establecido en el Reglamento. Los servicios de la Comisión han llevado a cabo un proceso de control con arreglo al artículo 8, apartado 3, del Reglamento, cuyos resultados se reflejan en un documento de trabajo de los servicios de la Comisión, que se hace público al tiempo que se notifica la presente Decisión a las autoridades neerlandesas.
- (7) La notificación contenía como anexo el Plan de Acción contra el Ruido 2024-2029 para el aeropuerto de Schiphol, que incluye el mapa estratégico de ruido más actualizado, de 2021, para determinar el nivel de ruido en el aeropuerto de Schiphol. Los Países Bajos declaran haber utilizado, para evaluar el nivel de ruido, una metodología conforme con el Informe del documento n.º 29 de la Conferencia Europea de Aviación Civil, con arreglo al anexo I del Reglamento.

⁽¹⁾ DO L 173 de 12.6.2014, p. 65.⁽²⁾ Registrada con las referencias Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 y Ares(2024)6275032.⁽³⁾ Ares(2024)6858995.⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) Para determinar el nivel de ruido, las autoridades neerlandesas tomaron como punto de partida las previsiones de utilización de Schiphol para 2023 y proyectaron cómo sería esa utilización en noviembre de 2024, suponiendo que habría 500 000 movimientos de vuelos comerciales anuales con origen o destino en el aeropuerto de Schiphol, de los cuales 32 000 serían nocturnos.
- (9) Los cálculos muestran el siguiente nivel de ruido:
- el número de viviendas dentro del contorno L_{den} de 58 dB(A) sería de 7 081,
 - el número de personas que sufren molestias intensas dentro del contorno L_{den} de 48 dB(A) sería de 113 862,
 - el número de viviendas dentro del contorno L_{night} de 48 dB(A) sería de 5 685, y
 - el número de personas que sufren alteraciones graves del sueño dentro del contorno L_{night} de 40 dB(A) sería de 24 365.
- (10) Los Países Bajos han definido un objetivo de reducción del ruido y lo han registrado como parte de su Plan de Acción contra el Ruido 2024-2029.
- (11) El objetivo de reducción del ruido consta de los siguientes subobjetivos:
- a) reducir en un 20 % el número de viviendas dentro del contorno L_{den} de 58 dB(A);
 - b) reducir en un 20 % el número de personas que sufren molestias intensas dentro del contorno L_{den} de 48 dB(A);
 - c) reducir en un 15 % el número de viviendas dentro del contorno L_{night} de 48 dB(A), y
 - d) reducir en un 15 % el número de personas que sufren alteraciones graves del sueño dentro del contorno L_{night} de 40 dB(A).
- (12) La notificación especificaba que los subobjetivos de reducción del ruido a) y b) debían alcanzarse en dos fases:
- un 15 %, como primer paso, a más tardar el 1 de noviembre de 2025, y
 - el 5 % restante, en una fase posterior, que no se concretó en términos de plazos.
- (13) Los subobjetivos c) y d) también deben alcanzarse a más tardar el 1 de noviembre de 2025.
- (14) La presente Decisión se refiere únicamente al primer paso, es decir, a la reducción del 15 % del número de personas y viviendas afectadas en los contornos de ruido especificados, y se entiende sin perjuicio de la futura evaluación por parte de la Comisión del proceso de introducción de la reducción restante, del 5 %, pues esta requeriría nuevas restricciones operativas y una nueva notificación.
- (15) Al definir el nivel de ruido y la base de referencia con respecto a la cual se mide la consecución del objetivo de reducción del ruido, las autoridades neerlandesas decidieron que determinadas medidas de reducción del ruido estarían incluidas en el escenario de referencia, por lo que no se consideraría que contribuyen a alcanzar el objetivo de reducción del ruido.
- (16) Estas son medidas que el sector de la aviación ya había anunciado o que se supone que adoptará independientemente de los requisitos impuestos por las autoridades neerlandesas. En la notificación se hace referencia a ellas como «*autonomous developments*» (avances autónomos). Estas medidas incluyen la renovación autónoma de la flota y ciertos procedimientos operativos de reducción del ruido. La renovación autónoma de la flota se basa en una hipótesis de las autoridades neerlandesas sobre la renovación habitual de la flota por parte de las compañías aéreas. Según las autoridades neerlandesas, sus hipótesis se basan en las tendencias del sector. Sin embargo, la notificación no incluye ninguna justificación adicional de cómo se conocieron las tendencias del sector ni de cómo se tuvieron en cuenta la situación específica y las particularidades del aeropuerto de Schiphol a la hora de afinar las hipótesis. Por lo que se refiere a los procedimientos operativos, se trata de un mayor recurso a los procedimientos de descenso continuo para la aproximación (CDA, por sus siglas en inglés), un mayor recurso a las operaciones con flap reducido, el cumplimiento del 95 % de los procedimientos de reducción del ruido en la salida (NADP-2, por sus siglas en inglés), y las medidas incluidas en el programa «Minder Hinder Schiphol», cuya aplicación estaba prevista antes de noviembre de 2024, establecidas en el anexo B del informe «To70», que se incluyó en la consulta pública de marzo de 2023.

- (17) Las autoridades neerlandesas han llegado a la conclusión de que, si se desea alcanzar el objetivo de reducción del ruido a más tardar en noviembre de 2025, es necesario aplicar las siguientes medidas:
- la utilización de aeronaves más silenciosas durante la noche por parte de KLM Royal Dutch Airlines,
 - una renovación adicional de la flota respecto de las previsiones de las compañías aéreas, además de la renovación autónoma de la flota,
 - incentivos para el uso de aeronaves más silenciosas, mediante la fijación de tasas aeroportuarias,
 - la exclusión de las aeronaves con un margen igual o superior a – 13 EPNdB del aeropuerto de Schiphol durante la noche,
 - la limitación de los movimientos de aeronaves a 27 000 al año durante el período nocturno, y
 - la limitación de los movimientos anuales totales de aeronaves a 478 000.
- (18) Las autoridades neerlandesas concluyeron que, para lograr, como mínimo, una reducción del 15 % en todos los subobjetivos del objetivo de reducción del ruido, la limitación anual de movimientos de aeronaves tendría que fijarse en 478 000. En los subobjetivos b), c) y d), la combinación de medidas superaría la reducción del ruido fijada en el objetivo de reducción del ruido, especialmente durante la noche.
- (19) Cabe señalar que la limitación anual solo cubre los servicios comerciales regulares y no regulares. Las operaciones de aviación general y de negocios no se tienen en cuenta a efectos de la limitación anual en el aeropuerto de Schiphol.
- (20) A raíz de la notificación, y de conformidad con el artículo 8, apartado 3, del Reglamento, la Comisión sometió a control el proceso de introducción de las restricciones operativas relacionadas con el ruido.
- (21) La Comisión detectó en la notificación algunos elementos que no habían seguido plenamente el proceso de introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido establecido en el Reglamento.
- (22) De conformidad con el artículo 5, apartado 3, letra a), del Reglamento, los Estados miembros deben velar por que, cuando se adopten medidas relacionadas con el ruido, el efecto previsible de una reducción en origen de la contaminación acústica causada por las aeronaves se considere una medida disponible. La renovación de la flota debe considerarse una medida de ese tipo, ya que las compañías aéreas cambian las aeronaves más antiguas por otras más nuevas que emiten menos ruido.
- (23) La notificación establece que el objetivo de reducción del ruido debe medirse con respecto a la base de referencia, que incluye el efecto a lo largo del tiempo de los avances autónomos descritos en el considerando 16. Los Países Bajos alegan que esto permite determinar los efectos y la contribución de las nuevas medidas propuestas por las autoridades neerlandesas al objetivo de reducción del ruido, independientemente de cualquier medida que el sector adopte por iniciativa propia. En otras palabras, los Países Bajos pretenden alcanzar un objetivo de reducción del ruido *adicional* a cualquier reducción del ruido lograda mediante los avances autónomos adoptados por el sector.
- (24) En la notificación se señala que los avances autónomos son insuficientes para alcanzar el objetivo de reducción del ruido, pues se verían neutralizados por el crecimiento del tránsito. Sin embargo, la Comisión apunta que, debido a la limitación de movimientos por año propuesta, establecida en 478 000, no se producirá ningún aumento del tránsito aéreo, de modo que los avances autónomos del sector sí podrán contribuir a la reducción del ruido en el aeropuerto a partir de noviembre de 2025. Por estas razones, y sin perjuicio de la Directiva sobre el ruido ^(*), las autoridades neerlandesas deberían considerar, en su análisis de los efectos previsibles de una reducción en origen de la contaminación acústica causada por las aeronaves, el impacto de una combinación de la limitación de movimientos aplicada a partir de noviembre de 2025 y de los avances autónomos del sector.

(*) Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

- (25) Además, la Comisión señala que las autoridades neerlandesas no explicaron los motivos de la metodología y las hipótesis subyacentes a la distinción de la renovación de la flota entre la renovación autónoma de la flota, incluida en la base de referencia, tal como se explica en el considerando 8, y la renovación adicional de la flota, que se considera una medida que contribuye a alcanzar el objetivo en materia de ruido. La Comisión señala que los motivos y la metodología que subyacen a esa distinción son necesarios para que los Países Bajos puedan determinar la relación coste-eficacia y el efecto previsible de una reducción en origen de la contaminación acústica causada por las aeronaves.
- (26) De conformidad con el artículo 5, apartado 3, letra c), del Reglamento, con el fin de determinar la medida o la combinación de medidas más rentable, los Estados miembros deben velar por que se tenga presente el efecto de la utilización de procedimientos operativos de reducción del ruido en el objetivo de reducción del ruido. Entre los procedimientos operativos de reducción del ruido se incluyen las operaciones de descenso continuo (CDO, por sus siglas en inglés), las operaciones de ascenso continuo (CCO, por sus siglas en inglés), los procedimientos de reducción del ruido en la salida (NADP, por sus siglas en inglés) y las operaciones de navegación basada en la performance (PBN, por sus siglas en inglés) en las zonas terminales de alrededor de los aeropuertos.
- (27) Por lo que se refiere específicamente a los procedimientos NADP, los Países Bajos alegan que, entre el 1 de enero de 2023 y el 28 de julio de 2024, más del 95 % de los vuelos ya seguían el procedimiento NADP-2. En cuanto a las operaciones que aún no utilizan ese procedimiento, los Países Bajos afirman que no es legalmente exigible, y algunos pilotos aplican un procedimiento diferente, según exija la compañía aérea para la que vuelen. En cuanto a los procedimientos de PBN, estos permiten a las aeronaves volar trayectorias de vuelo laterales muy precisas y mejorar los perfiles de ascenso y descenso, contribuyendo así a la reducción del ruido. El Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión⁽⁶⁾, sobre la PBN, exige que los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea garanticen una transición fluida y segura para la prestación de sus servicios utilizando servicios de navegación basada en la performance y que publiquen los procedimientos de PBN. LVNL ha publicado varios procedimientos de PBN, incluidos procedimientos con la función radio hasta un punto de referencia (RF), que permite a las aeronaves navegar con mayor precisión entre las zonas residenciales, reduciendo así la extensión cubierta por las derrotras de vuelo entre zonas edificadas.
- (28) Como se describe en el considerando 16, algunos procedimientos operativos se incluyen en la base de referencia. Debido a la limitación de movimientos por año, el efecto de estos avances autónomos ya no se verá neutralizado por el crecimiento del tránsito, por lo que podrán contribuir a la reducción del ruido en el aeropuerto a partir de noviembre de 2025. Sin embargo, las autoridades neerlandesas se negaron a considerar la posibilidad de utilizar otras medidas operativas de reducción del ruido: en primer lugar, las que van más allá de las establecidas en el programa «Minder Hinder Schiphol» y, en segundo lugar, las que, aunque estaban incluidas en dicho programa, no se habían aplicado para la fecha prevista (noviembre de 2024). Así pues, la Comisión observa que las autoridades neerlandesas no examinaron plenamente el efecto de esas medidas con arreglo al artículo 5, apartado 3, letra c), del Reglamento.
- (29) El artículo 5, apartado 6, del Reglamento establece que las restricciones operativas no deben ser discriminatorias.
- (30) Por lo que se refiere a la no discriminación, la Comisión observa que las medidas se centran únicamente en la aviación comercial. Las autoridades neerlandesas explicaron que en el escenario de referencia sí se incluye el ruido emitido por la aviación general y la de negocios. Con el fin de tener en cuenta esos tipos de servicios, se aplica un recargo del 2,5 % en el ruido, que no es desdeñable a la luz del objetivo de ruido incluido en la notificación. La Comisión observa que esos tipos de operaciones sí contribuyen, por tanto, al problema global del ruido en torno al aeropuerto de Schiphol. Las autoridades neerlandesas incluyeron el ruido producido por esos tipos de aviación en la hipótesis de base a la que aplican los planes de reducción del ruido. Sin embargo, la notificación no incluye ninguna medida de mitigación del ruido aplicable a la aviación general y la de negocios. Por ende, aunque tanto la aviación comercial como la aviación general y la de negocios contribuyen al problema del ruido, la totalidad de la carga de reducir el ruido derivado de todas las operaciones del aeropuerto de Schiphol recae únicamente en la aviación comercial. Este enfoque es discriminatorio, pues perjudica a la aviación comercial. La inclusión de la aviación general y la de negocios en las medidas de mitigación del ruido podría haber reducido la necesidad de restricciones operativas.
- (31) Por último, la Comisión señala que el artículo 6, apartado 3, del Reglamento exige a las autoridades competentes que realicen un seguimiento de la ejecución de las restricciones operativas, que la controlen, y que emprendan acciones, según convenga.

⁽⁶⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión, de 18 de julio de 2018, por el que se establecen los requisitos de utilización del espacio aéreo y los procedimientos operativos en relación con la navegación basada en la performance (DO L 189 de 26.7.2018, p. 3).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. Sobre la base del control realizado acerca de si los Países Bajos han seguido el proceso establecido en el Reglamento (UE) n.º 598/2014, la Comisión considera que sí se ha respetado el proceso, con excepción de los siguientes elementos:
 - a) los Países Bajos excluyeron la aviación general y la de negocios de las medidas operativas, pero incluyeron el ruido derivado de dichas operaciones en el nivel de ruido, infringiendo así el artículo 5, apartado 6, del Reglamento;
 - b) los Países Bajos han considerado solo parcialmente los efectos previsibles de las medidas de reducción en origen de la contaminación acústica causada por las aeronaves a través de la renovación autónoma de la flota, tal como exige el artículo 5, apartado 3, letra a), del Reglamento;
 - c) los Países Bajos han considerado solo parcialmente los procedimientos operativos de reducción del ruido, tal como exige el artículo 5, apartado 3, letra c), del Reglamento.
2. Los Países Bajos examinarán la presente Decisión e informarán a la Comisión de sus intenciones antes de introducir dichas restricciones operativas en el aeropuerto de Schiphol.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de los Países Bajos.

Hecho en Bruselas, el 5 de marzo de 2025.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión
