



ODLUKA KOMISIJE (EU) 2025/519

od 5. ožujka 2025.

o postupku uvođenja operativnih ograničenja u zračnoj luci Schiphol u skladu s Uredbom (EU) br. 598/2014 Europskog parlamenta i Vijeća

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2025) 1355)

Vjerodostojan je samo tekst na nizozemskom jeziku

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 598/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o utvrđivanju pravila i postupaka u vezi s uvođenjem operativnih ograničenja povezanih s bukom u zračnim lukama Unije unutar uravnoteženog pristupa kojom se stavlja izvan snage Direktiva 2002/30/EZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 8. stavak 3.,

budući da:

- (1) Dopisom od 4. rujna 2024. ⁽²⁾ Nizozemska je u skladu s člankom 8. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 598/2014 („Uredba”) obavijestila Komisiju o svojoj namjeri uvođenja operativnih ograničenja povezanih s bukom u zračnoj luci Schiphol („obavijest”).
- (2) Dopisom od 27. rujna 2024. ⁽³⁾ službe Komisije zatražile su od nizozemskih tijela dodatne specifikacije za prijavljeni raspon ograničenja operacija i druga pojašnjenja kako bi se moglo preispitati postupak uvođenja operativnih ograničenja u zračnoj luci Schiphol i procijeniti usklađenost predviđenih mjera s Uredbom.
- (3) U dopisu od 6. prosinca 2024. ⁽⁴⁾ nizozemska tijela navela su dodatne elemente za dopunu obavijesti navodeći točno ograničenje operacija (na 478 000 godišnje) te dostavila dodatne informacije o polaznom scenariju, doprinosu predloženih mjera cilju smanjenja buke i pretpostavkama na kojima se to ograničenje temelji. Obavijest se smatrala potpunom od datuma primitka dodatnih informacija od nizozemskih tijela.
- (4) U Uredbi se utvrđuju pravila i postupci kojih se država članica treba pridržavati prije uvođenja operativnih ograničenja povezanih s bukom u zračnim lukama Unije.
- (5) Komisija je preispitala postupak uvođenja operativnih ograničenja u zračnoj luci Schiphol o kojem je Nizozemska dostavila obavijest 4. rujna 2024. i koji je dopunjen 6. prosinca 2024. u skladu s člankom 8. stavkom 3. Uredbe (EU) br. 598/2014.
- (6) Ova se Odluka odnosi samo na nalaze Komisije u mjeri u kojoj određeni elementi u uvođenju operativnih ograničenja povezanih s bukom nisu u potpunosti slijedili postupak utvrđen u Uredbi. Službe Komisije provele su postupak preispitivanja u skladu s člankom 8. stavkom 3. Uredbe, i rezultati tog postupka izneseni su u radnom dokumentu službi Komisije koji se objavljuje istodobno s obavješćivanjem nizozemskih tijela o ovoj Odluci.
- (7) Uz obavijest je priložen Akcijski plan za buku za razdoblje 2024. – 2029. za zračnu luku Schiphol, koji uključuje najnoviju stratešku kartu buke iz 2021. kako bi se utvrdilo stanje buke u zračnoj luci Schiphol. Nizozemska navodi da je pri procjeni stanja buke koristila metodologiju u skladu s Izvješćem Europske konferencije civilnog zrakoplovstva br. 29 kako je navedeno u Prilogu I. Uredbi.

⁽¹⁾ SL L 173, 12.6.2014., str. 65.

⁽²⁾ Registrirano pod Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 i Ares(2024)6275032.

⁽³⁾ Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) Kad je riječ o utvrđivanju situacije u vezi s bukom, nizozemska tijela uzela su kao početnu točku prognozu korištenja zračne luke Schiphol za 2023. i predviđela situaciju u studenom 2024., pod pretpostavkom da će 500 000 komercijalnih letova godišnje letjeti u zračnu luku Schiphol ili iz nje, od čega su 32 000 noćni.
- (9) Izračuni pokazuju sljedeće stanje buke:
- broj kuća unutar krivulje L_{den} 58 dB(A) bio bi 7 081,
 - broj ljudi koje buka jako uznemiruje, unutar krivulje L_{den} 48 dB(A) bio bi 113 862,
 - broj kuća unutar krivulje 48 dB(A) L_{night} bio bi 5 685,
 - a broj ljudi kojima buka jako ometa san, unutar krivulje 40 dB(A) L_{night} bio bi 24 365.
- (10) Nizozemska je utvrdila cilj smanjenja buke i registrirala ga u okviru svojeg akcijskog plana za buku za razdoblje 2024. – 2029.
- (11) Cilj smanjenja buke sastoji se od sljedećih podciljeva:
- (a) smanjiti broj kuća unutar krivulje 58 dB(A) L_{den} za 20 %;
 - (b) smanjiti broj ljudi koje buka jako uznemiruje unutar krivulje 48 dB(A) L_{den} za 20 %;
 - (c) smanjiti broj kuća unutar krivulje 48 dB(A) L_{night} za 15 %; i
 - (d) smanjiti broj ljudi kojima buka jako ometa san unutar krivulje 40 dB(A) L_{night} za 15 %.
- (12) U obavijesti je navedeno da se podciljevi smanjenja buke a) i b) trebaju postići u dvije faze:
- 15 % kao prvi korak, do 1. studenoga 2025., i
 - preostalih 5 % u sljedećoj fazi, koja nije definirana u smislu vremenskog okvira.
- (13) Podciljeve (c) i (d) također treba ostvariti do 1. studenoga 2025.
- (14) Ova se Odluka odnosi samo na prvi korak, tj. na smanjenje broja izloženih ljudi i kuća u određenim obrisima buke za 15 % i njome se ne dovodi u pitanje buduća procjena Komisije o postupku uvođenja preostalog smanjenja od 5 % u mjeri u kojoj bi to zahtijevalo nova operativna ograničenja i novu obavijest.
- (15) Pri definiranju stanja buke i polazne vrijednosti u odnosu na koju se mjeri postizanje cilja smanjenja buke nizozemska nadležna tijela odlučila su da će određene mjere kojima se smanjuje buka biti uključene u polazni scenarij te se stoga ne smatra da doprinose postizanju cilja smanjenja buke.
- (16) Riječ je o mjerama koje je zrakoplovni sektor već najavio ili se pretpostavlja da će ih poduzeti neovisno o zahtjevima koje su nametnula nizozemska tijela. U obavijesti se te mjere nazivaju „autonomni razvoj događaja”. Takve mjere uključuju autonomnu obnovu flote i određene operativne postupke za smanjenje buke. Autonomna obnova flote temelji se na pretpostavci nizozemskih nadležnih tijela da će zračni prijevoznici obnavljati svoje flote kao što je uobičajeno. Prema nizozemskim tijelima, te se pretpostavke temelje na trendovima u industriji. Međutim, obavijest ne sadržava daljnje dokaze o tome kako su izračunati trendovi u industriji i kako su pri razradi pretpostavki uzete u obzir konkretna situacija i posebnosti zračne luke Schiphol. Kad je riječ o operativnim postupcima, ti postupci uključuju povećanu primjenu postupka prilaženja s neprekinutim snižavanjem (CDA), češće operacije sa smanjenim korištenjem zakrilaca, 95 %-tno pridržavanje postupaka za smanjivanje buke u odlasku (NADP-2) i mjera uključenih u program „Minder Hinder Schiphol”, što je trebalo biti provedeno prije studenoga 2024. i navedeno je u Prilogu B izvješću To70, koje je uključeno u javno savjetovanje iz ožujka 2023.

- (17) Kako bi se postigao cilj smanjenja buke do studenoga 2025., nizozemska tijela zaključila su da su potrebne sljedeće mjere:
- tijekom noći, KLM Royal Dutch Airlines treba koristiti tiše zrakoplove,
 - dodatna obnova flote na temelju rasporeda zračnih prijevoznika, po stopi koja je veća od autonomne obnove flote,
 - poticanje upotrebe tiših zrakoplova određivanjem razlike u naknadama zračne luke,
 - zabrana letova za zrakoplove s marginom od -1 3EPNdB ili većom sa zračne luke Schiphol tijekom noći,
 - ograničavanje noćnih operacija zrakoplova na 27 000 godišnje, i
 - ograničavanje ukupnih godišnjih operacija zrakoplova na 478 000.
- (18) Nizozemska tijela zaključila su da bi godišnje ograničenje operacija zrakoplova trebalo biti 478 000 kako bi se postiglo smanjenje od najmanje 15 % za sve podciljeve unutar cilja smanjenja buke. U podciljevima b), c) i d) kombinacija mjera premašila bi smanjenje buke utvrđeno ciljem smanjenja buke, posebno tijekom noći.
- (19) Treba napomenuti da godišnje ograničenje obuhvaća samo redovne i izvanredne komercijalne usluge. Operacije općeg i poslovnog zrakoplovstva ne uzimaju se u obzir za potrebe godišnjeg ograničenja u zračnoj luci Schiphol.
- (20) Nakon primitka obavijesti i u skladu s člankom 8. stavkom 3. Uredbe Komisija je preispitala postupak uvođenja operativnih ograničenja povezanih s bukom.
- (21) Komisija je u obavijesti utvrdila određene elemente koji nisu u potpunosti bili u skladu s postupkom uvođenja operativnih ograničenja povezanih s bukom kako je utvrđen u Uredbi.
- (22) U skladu s člankom 5. stavkom 3. točkom (a) Uredbe države članice osiguravaju da se pri poduzimanju aktivnosti povezane s bukom kao dostupna mjera razmatra predvidivi učinak smanjenja buke zrakoplova na izvoru. Obnova flote smatra se takvom mjerom jer zračni prijevoznici zamjenjuju stare zrakoplove novijima, a potonji emitiraju manje buke.
- (23) U obavijesti se navodi da se cilj smanjenja buke treba mjeriti u odnosu na polazni scenarij, što uključuje učinak autonomnog razvoja događaja kako je opisan u uvodnoj izjavi 16. tijekom vremena. Nizozemska tvrdi da se time omogućuje utvrđivanje učinaka i doprinosu cilju smanjenja buke novih mjera koje su nizozemska tijela predložila zasebno od svih eventualnih mjera koje sektor poduzima na vlastitu inicijativu. Drugim riječima, Nizozemska namjerava postići cilj smanjenja buke *dodatno* uz sva eventualna smanjenja buke koja proizlaze iz autonomnog razvoja događaja u tom industrijskom sektoru.
- (24) U obavijesti se navodi da autonomni razvoj događaja nije dovoljan za postizanje cilja smanjenja buke jer bi se njegov učinak poništio zbog rasta prometa. Međutim, Komisija napominje da zbog predloženog ograničenja operacija na 478 000 godišnje neće biti daljnjeg povećanja zračnog prometa te stoga autonomni razvoj događaja u predmetnom industrijskom sektoru može doprinijeti smanjenju buke u zračnoj luci nakon studenoga 2025. Iz tih razloga i ne dovodeći u pitanje Direktivu o buci⁽⁹⁾, nizozemska tijela trebala bi u svojoj analizi predvidivih učinaka smanjenja buke zrakoplova na izvoru razmotriti učinak kombinacije ograničenja operacija koje će se provoditi od studenoga 2025. i autonomnog razvoja događaja u predmetnom industrijskom sektoru.

⁽⁹⁾ Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša (SL L 189, 18.7.2002., str. 12.).

- (25) Nadalje, Komisija napominje da nizozemska tijela nisu dostavila obrazloženje u pogledu metodologije i pretpostavki na kojima se temelji podjela obnove flote na dio polaznog scenarija koji se odnosi na autonomnu obnovu flote, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 8., i dodatnu obnovu flote koja se smatra mjerom kojom se doprinosi postizanju cilja u pogledu buke. Komisija napominje da su obrazloženje i metodologija na kojima se temelji podjela potrebni kako bi Nizozemska mogla utvrditi troškovnu učinkovitost i predvidiv učinak smanjenja buke zrakoplova na izvoru.
- (26) U skladu s člankom 5. stavkom 3. točkom (c) Uredbe, kako bi se utvrdila troškovno najučinkovitija mjera ili kombinacija mjera, države članice osiguravaju da se razmatra učinak operativnih postupaka za smanjenje buke na smanjenje buke. Operativni postupci za smanjenje buke uključuju operacije s neprekinutim snižavanjem (CDO), operacije s neprekinutim penjanjem (CCO), postupke za smanjenje buke u odlasku (NADP) i operacije navigacije temeljene na performansama (PBN) u terminalnim područjima oko zračnih luka.
- (27) Konkretno, kad je riječ o postupcima NADP-a, Nizozemska tvrdi da je u razdoblju od 1. siječnja 2023. do 28. srpnja 2024. više od 95 % letova već slijedilo postupak NADP-2. Kad je riječ o operacijama za koje se taj postupak još ne primjenjuje, Nizozemska tvrdi da on nije pravno provediv, a neki piloti primjenjuju drukčiji postupak kako zahtijeva zračni prijevoznik za kojeg lete. Kad je riječ o postupcima PBN, oni omogućuju da zrakoplovi lete vrlo preciznim bočnim putanjama i s poboljšanim profilima penjanja i snižavanja, što doprinosi smanjenju buke. Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2018/1048 ⁽⁶⁾ od pružatelja usluga upravljanja zračnim prometom/uslugu u zračnoj plovidbi zahtijeva se da osiguraju nesmetan i siguran prijelaz na pružanje svojih usluga pomoću navigacije temeljene na performansama i objave postupke za PBN. LVNL je objavio nekoliko postupaka za PBN, uključujući postupke s polumjerom zakrivljenosti do preletišta (RF) koji zrakoplovima omogućuju precizniju plovidbu među stambenim područjima kako bi neujednačenost putanja između naselja bila manja.
- (28) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 16., neki operativni postupci uključeni su u polazni scenarij. Zbog godišnjeg ograničenja operacija učinak autonomnog razvoja događaja više neće biti neutraliziran rastom prometa te on stoga može doprinijeti smanjenju buke u zračnoj luci nakon studenoga 2025. Međutim, nizozemska tijela odbila su razmotriti daljnje operativne mjere za smanjenje buke, to jest: prvo, one koje bi izašle iz okvira programa Minder Hinder Schiphol, a drugo, one koje, iako su uključene u taj program, nisu provedene do predviđenog datuma u studenom 2024. Komisija napominje da nizozemska tijela stoga nisu u potpunosti ispitala učinak tih mjera u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkom (c) Uredbe.
- (29) Člankom 5. stavkom 6. Uredbe predviđeno je da operativna ograničenja moraju biti nediskriminirajuća.
- (30) Kad je riječ o nediskriminaciji, Komisija napominje da su mjere usmjerene samo na komercijalno zrakoplovstvo. Nizozemska tijela objasnili su da je u polazni scenarij uključena buka koju emitira opće i poslovno zrakoplovstvo. Za te vrste usluga primjenjuje se dodatak od 2,5 % za buku, što nije zanemarivo s obzirom na cilj u pogledu buke koji je uključen u obavijest. Komisija napominje da te vrste operacija stoga pridonose općem problemu buke oko zračne luke Schiphol. Nizozemska tijela uključila su tu buku u polazni scenarij na koji primjenjuju planove za smanjenje buke. Međutim, obavijest ne sadržava nikakve mjere za ublažavanje buke koje bi se primjenjivale na opće i poslovno zrakoplovstvo. Stoga, iako i komercijalno zrakoplovstvo i opće i poslovno zrakoplovstvo doprinose problemu buke, cjelokupno opterećenje u smanjenju buke od svih operacija u zračnoj luci Schiphol snosi samo komercijalno zrakoplovstvo. Taj je pristup diskriminirajući na štetu komercijalnog zrakoplovstva. Uključivanjem općeg i poslovnog zrakoplovstva u mjere za ublažavanje buke mogla bi se smanjiti potreba za operativnim ograničenjima.
- (31) Naposljetku, Komisija napominje da se člankom 6. stavkom 3. Uredbe od nadležnih tijela zahtijeva da kontroliraju i prate provedbu operativnih ograničenja i djeluju prema potrebi,

⁽⁶⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/1048 od 18. srpnja 2018. o utvrđivanju zahtjeva uporabe zračnog prostora i operativnih postupaka za navigaciju temeljenu na performansama (SL L 189, 26.7.2018., str. 3.).

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Na temelju preispitivanja je li Nizozemska slijedila postupak u skladu s Uredbom (EU) br. 598/2014 Komisija smatra da je postupak ispoštovan, uz iznimku sljedećih elemenata:

- (a) Nizozemska je isključila opće i poslovno zrakoplovstvo iz operativnih mjera te uključila buku iz tih operacija u situaciju u vezi s bukom, čime je prekršen članak 5. stavak 6. Uredbe;
- (b) Nizozemska je samo djelomično razmotrila predvidive učinke mjera za smanjenje buke zrakoplova na izvoru zbog autonomne obnove flote, kako je propisano člankom 5. stavkom 3. točkom (a) Uredbe.
- (c) Nizozemska je samo djelomično razmotrila operativne postupke za smanjenje buke kako je propisano člankom 5. stavkom 3. točkom (c) Uredbe.

2. Nizozemska mora pregledati ovu Odluku i obavijestiti Komisiju o svojim namjerama prije uvođenja predmetnih operativnih ograničenja u zračnoj luci Schiphol.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena Kraljevini Nizozemskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 5. ožujka 2025.

Za Komisiju
Apostolos TZITZIKOSTAS
Član Komisije