



A BIZOTTSÁG (EU) 2025/519 HATÁROZATA

(2025. március 5.)

az 598/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti üzemeltetési korlátozásoknak a Schiphol repülőtéren történő bevezetésével kapcsolatos eljárásról

(az értesítés a C(2025) 1355. számú dokumentummal történt)

(Csak a holland nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Unió repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról a kiegyensúlyozott megközelítés jegyében, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 16-i 598/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 8. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) Hollandia 2024. szeptember 4-én kelt levelében az 598/2014/EU rendelet (a továbbiakban: rendelet) 8. cikke (1) bekezdésének megfelelően értesítette a Bizottságot arról a szándékáról, hogy zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozásokat kíván bevezetni a Schiphol repülőtéren (a továbbiakban: értesítés) ⁽²⁾.
- (2) 2024. szeptember 27-i levelükben ⁽³⁾ a Bizottság szolgálatai további pontosításokat kértek a holland hatóságoktól az értesítésben szereplő, gépmozgásokra vonatkozó korlátozás tartományára vonatkozóan annak érdekében, hogy felülvizsgálhassák a Schiphol repülőtéren alkalmazandó üzemeltetési korlátozások bevezetésével kapcsolatos eljárást, és értékelhessék a tervezett intézkedéseknek a rendelettel való összeegyeztethetőségét.
- (3) 2024. december 6-i levelükben ⁽⁴⁾ a holland hatóságok további adatokat nyújtottak be az értesítés kiegészítésére, feltüntetve a gépmozgásokra vonatkozó pontos felső határt, amelyet 478 000-ben határoztak meg, valamint további információkat nyújtottak be az alapforgatókönyvről, a javasolt intézkedéseknek a zajcsökkentési célkitűzéshez való hozzájárulásáról és az alapul szolgáló feltételezésekről. Az értesítés így a holland hatóságoktól kapott kiegészítő információk kézhezvételének időpontjától teljesnek minősült.
- (4) A rendelet meghatározza az uniós repülőtereken a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetése előtt a tagállamok által követendő szabályokat és eljárásokat.
- (5) A Bizottság az 598/2014/EU rendelet 8. cikkének (3) bekezdésével összhangban felülvizsgálta a Schiphol repülőtéren alkalmazandó üzemeltetési korlátozások bevezetésére irányuló, Hollandia által a 2024. szeptember 4-i értesítéssel bejelentett és 2024. december 6-án kiegészített eljárást.
- (6) Ez a határozat csak a Bizottság azon megállapításaira vonatkozik, amelyeket azzal kapcsolatban fogalmazott meg, hogy a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésének egyes elemei nem követték teljes mértékben a rendeletben meghatározott eljárást. A Bizottság szolgálatai a rendelet 8. cikkének (3) bekezdésével összhangban felülvizsgálati eljárást folytattak le, és ennek eredményeit egy bizottsági szolgálati munkadokumentumban rögzítették, amelyet a holland hatóságoknak az e határozatról történő értesítésével egyidejűleg tesznek közzé.
- (7) Az értesítés mellékletként tartalmazta a Schiphol repülőtérről vonatkozó 2024–2029-es zajvédelmi cselekvési tervet, amely magában foglalja a Schiphol repülőtér zajhelyzetének azonosítására szolgáló, 2021-ből származó, legfrissebb stratégiai zajtérképet. Hollandia azt állítja, hogy a zajhelyzet értékelése során olyan módszertant alkalmazott, amely a rendelet I. mellékletével összhangban megfelel az Európai Polgári Repülési Konferencia 29. számú dokumentumában foglaltaknak.

⁽¹⁾ HL L 173., 2014.6.12., 65. o.

⁽²⁾ Iktatási szám: Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 és Ares(2024)6275032.

⁽³⁾ Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) Ami a zajhelyzet azonosítását illeti, a holland hatóságok a Schiphol repülőtér 2023-ra vonatkozó használati előrejelzését vették kiindulópontként, és prognózist állítottak fel 2024 novemberére vonatkozóan, amely szerint évente 500 000 kereskedelmi célú légi járat fog a Schiphol repülőtérre érkezni vagy onnan indulni, és ebből 32 000 éjszakai járat lesz.
- (9) A számítások a következő zajhelyzetet mutatják:
- az 58 dB(A) mértékű nappali–esti–éjszakai zajszint (L_{den}) izovonalán belül 7 081 ház található,
 - a 48 dB(A) mértékű nappali–esti–éjszakai zajszint (L_{den}) izovonalán belül 113 862 embert érint nagymértékben a zajártalom,
 - a 48 dB(A) mértékű éjszakai zajszint (L_{night}) izovonalán belül 5 685 ház található,
 - és a 40 dB(A) mértékű éjszakai zajszint (L_{night}) izovonalán belül 24 365 ember éjszakai pihenését érinti nagymértékben a zajártalom.
- (10) Hollandia zajcsökkentési célkitűzést határozott meg, és azt a 2024–2029-es zajvédelmi cselekvési terv részeként nyilvánvartartásba vette.
- (11) A zajcsökkentési célkitűzés a következő részcélokból áll:
- a) az 58 dB(A) mértékű nappali–esti–éjszakai zajszint (L_{den}) izovonalán belül található házak számának 20 %-os csökkentése;
 - b) a 48 dB(A) mértékű nappali–esti–éjszakai zajszint (L_{den}) izovonalán belül élő, nagymértékben érintett emberek számának 20 %-os csökkentése;
 - c) a 48 dB(A) mértékű éjszakai zajszint (L_{night}) izovonalán belül található házak számának 15 %-os csökkentése; valamint
 - d) a 40 dB(A) mértékű éjszakai zajszint (L_{den}) izovonalán belül élő, az éjszakai pihenésükben nagymértékben érintett emberek számának 15 %-os csökkentése.
- (12) Az értesítésben Hollandia pontosította, hogy az a) és b) zajcsökkentési részcélt két szakaszban tervezi megvalósítani:
- első lépésként 2025. november 1-jéig 15 %-os csökkentést kell elérni,
 - a fennmaradó 5 %-ot pedig egy későbbi szakaszban kell megvalósítani, amelynek időkeretét nem határozták meg.
- (13) A c) és d) részcélt szintén 2025. november 1-jéig kell elérni.
- (14) Ez a határozat csak az első lépésre, azaz a meghatározott zaj-izovonalakon belül érintett személyek és házak számának 15 %-os csökkentésére vonatkozik, és nem érinti a fennmaradó 5 %-os csökkentés bevezetésének folyamatára vonatkozó jövőbeli bizottsági értékelést, amennyiben a későbbi csökkentés új üzemeltetési korlátozásokat és új értesítést tenne szükségessé.
- (15) A zajhelyzet és a zajcsökkentési célkitűzés elérésének méréséhez használt alapszint meghatározásakor a holland hatóságok úgy döntöttek, hogy bizonyos zajcsökkentő intézkedéseket belefoglalnak az alapforgatókönyvbe, így azok nem járulnak hozzá a zajcsökkentési célkitűzés eléréséhez.
- (16) Ezek olyan intézkedések, amelyeket a légi közlekedési ágazat már bevezetett vagy feltételezhetően be fog vezetni, függetlenül a holland hatóságok által előírt követelményektől. Ezeket az értesítésben „önálló fejlesztésekként” említik. A szóban forgó intézkedések magukban foglalják az önálló flottamegújítást és bizonyos zajcsökkentő eljárásokat. Az önálló flottamegújítás a holland hatóságok azon feltételezésén alapul, hogy a légitársaságok a „szokásos üzletmenet” keretében megújítják flottájukat. A holland hatóságok szerint az említett feltételezések az ágazati tendenciákat tükrözik. Az értesítés azonban nem tartalmaz további indokolást arra vonatkozóan, hogy honnan származtak az ágazati tendenciákra vonatkozó adatok, és hogy a feltételezések pontosításakor hogyan vették figyelembe a Schiphol repülőtér egyedi helyzetét és sajátosságait. Ami az üzemeltetési eljárásokat illeti, ezek közé tartozik a folyamatos süllyedéssel történő megközelítés (Continuous Descent Approach, CDA) eljárásainak fokozott alkalmazása, a csökkentett fékszárnyhasználatot igénylő műveletek fokozott alkalmazása, az NADP-2-nek (Noise Abatement Departure Procedure) megfelelő felszállási eljárások 95 %-os alkalmazása, valamint a Minder Hinder Schiphol programban szereplő, 2024 novemberre előtt végrehajtandó intézkedések, amelyeket a 2023. márciusi nyilvános konzultáció részét képező To70-jelentés B. mellékletében határoztak meg.

- (17) A holland hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy a zajcsökkentési célkitűzés 2025. novemberig történő eléréséhez a következő intézkedésekre van szükség:
- éjszaka csendesebb légi járművek használata a KLM Royal Dutch Airlines által,
 - a flották további megújítása a légitársaságok ütemterve alapján, az önálló flottamegújításon felül,
 - csendesebb légi járművek használatának ösztönzése a repülőtéri díjak megállapítása révén,
 - a -13EPNdB vagy a feletti zajkibocsátási tűrési eltéréssel rendelkező légi járművek éjszakai kitiltása a Schiphol repülőtérrel,
 - az éjszakai légijármű-mozgások számának korlátozása évi 27 000-re, valamint
 - az összes légijármű-mozgás számának korlátozása évi 478 000-re.
- (18) A holland hatóságok arra a következtetésre jutottak, hogy a légijármű-mozgások éves felső határát 478 000-ben kellene megállapítani annak érdekében, hogy a zajcsökkentési célkitűzés valamennyi rész célja keretében legalább 15 %-os csökkenést lehessen elérni. A b), c) és d) rész célnál az intézkedések kombinációja meghaladná a zajcsökkentési célkitűzés keretében meghatározott zajsillapítást, különösen éjszaka.
- (19) Meg kell jegyezni, hogy az éves felső határ csak a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti kereskedelmi járatokra vonatkozik. Az általános és az üzleti célú repülést figyelmen kívül hagyták a Schiphol repülőtérre érvényes éves felső határ szempontjából.
- (20) Az értesítést követően és a rendelet 8. cikkének (3) bekezdése alapján a Bizottság felülvizsgálta a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésével kapcsolatos eljárást.
- (21) Az értesítésben a Bizottság olyan elemeket azonosított, amelyek nem követték teljes mértékben a zajvédelemmel kapcsolatos üzemeltetési korlátozások bevezetésének a rendeletben meghatározott eljárását.
- (22) A rendelet 5. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a zajvédelmi intézkedések meghozatalakor lehetséges intézkedésként figyelembe veszik a légi járművek okozta zajoknak a zaj forrásánál történő csökkentésétől várható hatást. A flottamegújítást ilyen intézkedésnek kell tekinteni, mivel a légitársaságok a régebbi légi járművekről olyan új járművekre váltanak, amelyek kevesebb zajt bocsátanak ki.
- (23) Az értesítés leszögezi, hogy a zajcsökkentési célkitűzés teljesülését az alapfogatókönyvhöz viszonyítva kell mérni, amely magában foglalja a (16) preambulumbekkezdésben leírt önálló fejlesztések idővel jelentkező hatását is. Hollandia azzal érvel, hogy ily módon az ágazat által saját kezdeményezésre hozott intézkedésektől függetlenül lehet értékelni a holland hatóságok által javasolt új intézkedések hatását és a zajcsökkentési célkitűzéshez való hozzájárulását. Más szóval Hollandia az önálló ipari fejlesztésekből eredő zajsillapításon *túlmenően* kívánja elérni a zajcsökkentési célkitűzést.
- (24) Az értesítés megállapítja, hogy az önálló fejlesztések nem elegendőek a zajcsökkentési célkitűzés eléréséhez, mivel azokat a forgalom növekedése semlegesíti. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a gépmozgásokra vonatkozóan javasolt évi 478 000-es korlát miatt a légi forgalom nem fog tovább növekedni, ezért az önálló ágazati fejlemények 2025 novembere után hozzájárulhatnak a repülőtérén a zaj csökkentéséhez. Ezen okokból és a zajirányelv^(*) sérelme nélkül a holland hatóságoknak figyelembe kellene venniük a 2025 novemberétől bevezetett, gépmozgásokra vonatkozó korlát és az önálló ipari fejlemények kombinációjának hatását, amikor a légi járművek okozta zajoknak a zaj forrásánál történő csökkentésétől várható hatást elemzik.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről (HL L 189., 2002.7.18., 12. o.).

- (25) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a holland hatóságok nem indokolták meg a flottamegújítás oly módon történő felosztása mögött meghúzódó módszertant és feltételezéseket, miszerint az önálló flottamegújítást a (8) preambulumbekkezdésben kifejtettek szerint az alapforgatókönyv részének tekintik, a további flottamegújítást viszont a zajkibocsátási célkitűzés eléréséhez hozzájáruló intézkedésnek minősítik. A Bizottság megjegyzi, hogy a felosztás mögött meghúzódó érvelésre és módszertanra azért van szükség, hogy Hollandia meg tudja határozni a költséghatékonyt és a légi járművek okozta zajoknak a zaj forrásánál történő csökkentésétől várható hatást.
- (26) A rendelet 5. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a legköltséghatékonyabb intézkedés vagy intézkedések kombinációjának kiválasztásakor a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy figyelembevételre kerüljön a zajcsökkentő üzemeltetési eljárásoknak a zajcsökkentési célkitűzésre gyakorolt hatása. A zajcsökkentő üzemeltetési eljárások közé tartoznak a folyamatos süllyedést magukban foglaló műveletek (Continuous Descent Operation, CDO), a folyamatos emelkedést magukban foglaló műveletek (Continuous Climb Operation, CCO), a zajcsökkentő felszállási eljárások (NADP) és a teljesítményalapú navigációs (PBN) műveletek a repülőterek körüli terminálterületeken.
- (27) Ami konkrétan az NADP eljárásokat illeti, Hollandia azt állítja, hogy 2023. január 1. és 2024. július 28. között a járatok több mint 95 %-a már az NADP-2 eljárást követte. Ami azokat a műveleteket illeti, amelyeknél még nem alkalmazzák ezt az eljárást, Hollandia azt állítja, hogy az eljárás alkalmazása jogilag nem érvényesíthető, és egyes pilóták a légitársaságaik előírásai miatt követnek más eljárást. Ami a teljesítményalapú navigációs eljárásokat illeti, ezek lehetővé teszik a légi járművek számára, hogy nagyon pontos oldalirányú útvonalakon, illetve jobb emelkedési és süllyedési profilal repüljenek, ami hozzájárul a zajcsökkentéshez. A teljesítményalapú navigációról szóló (EU) 2018/1048 bizottsági végrehajtási rendelet⁽⁶⁾ előírja, hogy a légiforgalmi szolgáltatóknak/léginavigációs szolgáltatóknak zökkenőmentes és biztonságos átmenetet kell biztosítaniuk a teljesítményalapú navigációt alkalmazó szolgáltatásaik nyújtására, és közzé kell tenniük a teljesítményalapú navigációval kapcsolatos eljárásokat. Az LVNL (a holland légiforgalmi irányítás) számos teljesítményalapú navigációs eljárást tett közzé, többek között a fix sugarú fordulót (Radius to Fix, RF) magukban foglaló eljárásokat, amelyek lehetővé teszik a légi járművek számára, hogy pontosabban navigáljanak a lakóövezetek között, így módon csökkentve a lakott területek fölött megtett szakaszok hosszát.
- (28) A (16) preambulumbekkezdésben leírtak szerint néhány üzemeltetési eljárás az alapforgatókönyv részét képezi. Az éves gépmozgásokra vonatkozó korlát miatt ezeknek az önálló fejlesztéseknek a hatását a forgalom növekedése már nem fogja semlegesíteni, ezért ezek 2025 novembere után hozzájárulhatnak a repülőtéren zaj csökkentéséhez. A holland hatóságok azonban elutasították a zajcsökkentő üzemeltetési intézkedések további alkalmazásának megfontolását: egyrészt azokat, amelyek túlmutatnak a Minder Hinder Schiphol programban meghatározottakon, másrészt pedig azokat, amelyeket, bár szerepelnek az említett programban, nem hajtottak végre a 2024. novemberi tervezett határidőig. A Bizottság megjegyzi, hogy a holland hatóságok ezért nem vizsgálták meg teljesskörűen ezen intézkedések hatását a rendelet 5. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint.
- (29) A rendelet 5. cikkének (6) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az üzemeltetési korlátozások nem lehetnek megkülönböztető jellegűek.
- (30) A megkülönböztetésmentességet illetően a Bizottság megjegyzi, hogy az intézkedések kizárólag a kereskedelmi célú légi közlekedésre irányulnak. A holland hatóságok magyarázata szerint az alapforgatókönyv tartalmazza az általános és az üzleti célú repülés által kibocsátott zajt is. Az ilyen típusú szolgáltatások figyelembevétele érdekében +2,5 %-os zajkorrekciós tényezőt alkalmaznak, ami az értesítésben szereplő zajkibocsátási célkitűzés fényében nem elhanyagolható. A Bizottság megjegyzi, hogy az ilyen típusú műveletek ezért hozzájárulnak a Schiphol repülőtér körüli általános zajproblémához. A holland hatóságok az ilyen műveletek által keltett zajt belefoglalták abba az alapforgatókönyvbe, amelyre a zajcsökkentési terveket alkalmazzák. Az értesítés azonban nem tartalmaz az általános és az üzleti célú repülésre alkalmazandó zajcsökkentő intézkedéseket. Ezért bár a kereskedelmi célú légi közlekedés, valamint az általános és az üzleti célú repülés egyaránt hozzájárul a zajproblémához, a Schiphol repülőtér valamennyi tevékenységéből eredő zajszint csökkentésének teljes terhére kizárólag a kereskedelmi légi közlekedés viseli. Ez a megközelítés hátrányosan érinti a kereskedelmi célú légi közlekedést. Az általános és az üzleti célú légi közlekedésnek a zajcsökkentő intézkedésekbe való bevonása csökkenthetné volna az üzemeltetési korlátozások szükségességét.
- (31) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a rendelet 6. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy az illetékes hatóságoknak nyomon kell követniük és ellenőrizniük kell az üzemeltetési korlátozások végrehajtását, és adott esetben meg kell tenniük a szükséges intézkedéseket,

⁽⁶⁾ A Bizottság (EU) 2018/1048 végrehajtási rendelete (2018. július 18.) a teljesítményalapú navigációval kapcsolatos légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról (HL L 189., 2018.7.26., 3. o.).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A Bizottság felülvizsgálta, hogy Hollandia követte-e az 598/2014/EU rendelet szerinti eljárást, és ennek alapján megállapítja, hogy az eljárást tiszteletben tartották, a következő elemek kivételével:

- a) a rendelet 5. cikkének (6) bekezdését megsértve Hollandia kizárta az általános és az üzleti célú légi közlekedést az üzemeltetési intézkedések hatálya alól, miközben az e műveletekből származó zajt is figyelembe vette a zajhelyzet értékelésében;
- b) bár a rendelet 5. cikke (3) bekezdésének a) pontja előírja, Hollandia csak részben vette figyelembe a légi járművek okozta zajoknak az önálló flottamegújítás révén megvalósuló, a zaj forrásánál történő csökkentését eredményező intézkedések várható hatásait;
- c) bár a rendelet 5. cikke (3) bekezdésének c) pontja előírja, Hollandia csak részben vette figyelembe a zajcsökkentő üzemeltetési eljárásokat.

(2) Hollandia köteles megvizsgálni ezt a határozatot, és a Schiphol repülőtérre vonatkozó üzemeltetési korlátozások bevezetése előtt tájékoztatni a Bizottságot szándékairól.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Holland Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2025. március 5-én.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja