



2025/519

2025 3 18

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2025/519

2025 m. kovo 5 d.

**dėl naudojimo apribojimų Schipholio oro uoste nustatymo pagal Europos Parlamento ir Tarybos
reglamentą (ES) Nr. 598/2014 proceso**

(pranešta dokumentu Nr. C(2025) 1355)

(Tekstas autentiškas tik nyderlandų kalba)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 598/2014, kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama Direktyva 2002/30/EB ⁽¹⁾, ypač į jo 8 straipsnio 3 dalį,

kadangi:

- (1) 2024 m. rugsėjo 4 d. raštu ⁽²⁾ Nyderlandai pagal Reglamento (ES) Nr. 598/2014 (toliau – Reglamentas) 8 straipsnio 1 dalį pranešė Komisijai apie savo ketinimą Schipholio oro uoste nustatyti su triukšmu susijusius naudojimo apribojimus (toliau – pranešimas);
- (2) 2024 m. rugsėjo 27 d. raštu ⁽³⁾ Komisijos tarnybos paprašė Nyderlandų valdžios institucijų išsamiau patikslinti viršutinės skrydžių skaičiaus ribos intervalą, apie kurį pranešta, ir pateikti kitus paaiškinimus, kad jos galėtų peržiūrėti naudojimo apribojimų nustatymo Schipholio oro uoste procesą ir įvertinti numatytų priemonių suderinamumą su Reglamentu;
- (3) 2024 m. gruodžio 6 d. raštu ⁽⁴⁾ Nyderlandų valdžios institucijos pateikė papildomos informacijos, kuria papildytas pranešimas: nurodė tikslią viršutinę metinę skrydžių skaičiaus ribą, kuri yra 478 000, ir pateikė papildomos informacijos apie pagrindinį scenarijų, siūlomų priemonių indėlį siekiant triukšmo mažinimo tikslo ir pagrindines prielaidas. Pranešimas laikomas išsamiau nuo papildomos informacijos gavimo iš Nyderlandų valdžios institucijų dienos;
- (4) Reglamentu nustatomos taisyklės ir procedūros, kurių valstybė narė turi laikytis prieš nustatydamas su triukšmu susijusius naudojimo apribojimus Sąjungos oro uostuose;
- (5) naudojimo apribojimų Schipholio oro uoste nustatymo procesą, apie kurį Nyderlandai pranešė 2024 m. rugsėjo 4 d. ir su kuriuo susijusios papildomos informacijos pateikė 2024 m. gruodžio 6 d., Komisija peržiūrėjo pagal Reglamento (ES) Nr. 598/2014 8 straipsnio 3 dalį;
- (6) šis sprendimas susijęs tik su Komisijos išvadomis dėl tam tikrų su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų nustatymo aspektų, kurie nevisiškai atitiko Reglamente nustatytą procesą. Komisijos tarnybos pagal Reglamento 8 straipsnio 3 dalį atliko peržiūrą, kurios rezultatai išdėstyti Komisijos tarnybų darbiname dokumente, kuris skelbiamas tuo pačiu metu, kai Nyderlandų valdžios institucijoms pranešama apie šį sprendimą;
- (7) pranešimo priede buvo pateiktas Schipholio oro uosto 2024–2029 m. triukšmo veiksmų planas, į kurį įtrauktas naujausias 2021 m. strateginis triukšmo žemėlapis, skirtas triukšmingumui Schipholio oro uoste nustatyti. Nyderlandai nurodė, kad, vertindami triukšmingumą, naudojo metodiką, parengtą remiantis Europos civilinės aviacijos konferencijos ataskaita Doc 29, kaip numatyta Reglamento I priede;

⁽¹⁾ OL L 173, 2014 6 12, p. 65.

⁽²⁾ Registracijos Nr. Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 ir Ares(2024)6275032.

⁽³⁾ Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) siekdamas nustatyti triukšmingumą, Nyderlandų valdžios institucijos pirmiausia rėmėsi 2023 m. Schipholio naudojimo prognoze ir prognozavo, koks bus naudojimas 2024 m. lapkričio mėn., darydamos prielaidą, kad kasmet į Schipholio oro uostą ir iš jo bus vykdoma 500 000 komercinių skrydžių, iš kurių 32 000 skrydžių bus vykdomi naktį;
- (9) remiantis tais skaičiavimais, triukšmingumas būtų toks:
- namų, patenkančių į 58 dB(A) L_{dvn} kontūrą, skaičius būtų 7 081,
 - 48 dB(A) L_{dvn} kontūre nuo triukšmo smarkiai kenčiančių žmonių skaičius būtų 113 862,
 - namų skaičius 48 dB(A) $L_{nakties}$ kontūre būtų 5 685,
 - 40 dB(A) $L_{nakties}$ kontūre itin didelių miego sutrikimų turinčių žmonių skaičius būtų 24 365;
- (10) Nyderlandai nustatė triukšmo mažinimo tikslą ir įtraukė jį į savo 2024–2029 m. triukšmo veiksmų planą;
- (11) triukšmo mažinimo tikslą sudaro šie potiksliai:
- a) 20 % sumažinti namų, kurie patenka į 58 dB(A) L_{dvn} kontūrą, skaičių;
 - b) 20 % sumažinti nuo triukšmo smarkiai kenčiančių žmonių, esančių 48 dB(A) L_{den} kontūre, skaičių;
 - c) 15 % sumažinti namų, kurie patenka į 48 dB(A) $L_{nakties}$ kontūrą, skaičių;
 - d) 15 % sumažinti itin didelių miego sutrikimų turinčių žmonių, esančių 40 dB(A) $L_{nakties}$ kontūre, skaičių;
- (12) pranešime nurodyta, kad triukšmo mažinimo a ir b potiksliai turi būti pasiekti dviem etapais:
- pirmiausia 15 % – iki 2025 m. lapkričio 1 d. ir
 - likę 5 % – vėlesniame etape, kurio terminai nenustatyti;
- (13) c ir d punktuose nurodyti potiksliai taip pat turi būti pasiekti iki 2025 m. lapkričio 1 d.;
- (14) šis sprendimas susijęs tik su pirmuoju etapu, t. y. 15 % sumažinti poveikį patiriančių žmonių ir namų, kurie patenka į konkrečius triukšmo kontūrus, skaičių, ir nedaro poveikio būsimam Komisijos vertinimui, susijusiam su likusio 5 % sumažinimo tikslo nustatymu, nes tokiu atveju reikėtų naujų naudojimo apribojimų ir naujo pranešimo;
- (15) apibrėždamos triukšmingumą ir pagrindinį scenarijų, pagal kurį vertinamas triukšmo mažinimo tikslo įgyvendinimas, Nyderlandų valdžios institucijos nusprendė, kad į pagrindinį scenarijų bus įtrauktos tam tikros triukšmo mažinimo priemonės, todėl laikoma, kad jos nepadedą siekti triukšmo mažinimo tikslo;
- (16) tai priemonės, kurias aviacijos sektorius jau paskelbė arba kurių, kaip manoma, imsis nepriklausomai nuo Nyderlandų valdžios institucijų nustatytų reikalavimų. Pranešime jos vadinamos autonominiais pokyčiais (tai yra autonominės priemonės). Tokios priemonės apima autonominių orlaivių parko atnaujinimą ir tam tikras triukšmo mažinimo procedūras. Autonominis orlaivių parko atnaujinimas grindžiamas Nyderlandų valdžios institucijų prielaida dėl oro transporto bendrovių atliekamo orlaivių parko atnaujinimo pagal įprastinės veiklos scenarijų. Nyderlandų valdžios institucijų teigimu, prielaidos grindžiamos sektoriaus tendencijomis. Tačiau pranešime nepateikta jokių papildomų įrodymų apie tai, kaip tos sektoriaus tendencijos buvo nustatytos ir kaip, tikslinant prielaidas, buvo atsižvelgta į specifinę Schipholio oro uosto padėtį ir ypatumus. Veiklos vykdymo procedūros apima dažnesnį nenutrūkstamo žemėjimo artėjant tūpti procedūrų taikymą, dažnesnes tūpimo su ne iki galo išleistais užsparniais operacijas, taip pat užtikrinimą, kad 95 % kilimo procedūrų būtų vykdomos laikantis išvykimo triukšmo mažinimo procedūros (angl. *Noise Abatement Departure Procedure*, NADP-2), ir į programą „Minder Hinder Schiphol“ įtrauktas priemonės, kurias buvo numatyta įgyvendinti iki 2024 m. lapkričio mėn., kaip nurodyta ataskaitos „To70“, kuri buvo įtraukta į 2023 m. kovo mėn. vykusias viešas konsultacijas, B priede;

- (17) Nyderlandų valdžios institucijos padarė išvadą, kad, norint iki 2025 m. lapkričio mėn. pasiekti triukšmo mažinimo tikslą, būtinos šios priemonės:
- oro transporto bendrovė „KLM Royal Dutch Airlines“ naktimis turi naudoti tylesnius orlaivius,
 - be autonominio orlaivių parko atnaujinimo, orlaivių parkas turi būti papildomai atnaujintas atsižvelgiant į oro transporto bendrovių tvarkaraščius,
 - skatinti naudoti tylesnius orlaivius nustatant oro uosto mokesčius,
 - neleisti iš Schipholio oro uosto naktį kilti orlaiviams, kurių triukšmingumas yra – 13EPNdB ar didesnis,
 - apriboti naktinius orlaivių skrydžius iki 27 000 per metus ir
 - apriboti bendrą metinį orlaivių skrydžių skaičių iki 478 000;
- (18) Nyderlandų valdžios institucijos padarė išvadą, kad viršutinė metinė orlaivių skrydžių skaičiaus riba turėtų būti 478 000, kad būtų galima pasiekti bent 15 % sumažinimo tikslą pasiekiant visus triukšmo mažinimo tikslo potikslis. Siekiant b, c ir d potikslų, priemonių derinys viršytų triukšmo mažinimo tikslu nustatytą triukšmo sumažinimą, ypač naktį;
- (19) pažymėtina, kad metinė viršutinė riba taikoma tik reguliarioms ir nereguliarioms komercinėms paslaugoms. Nustatant metinę viršutinę ribą Schipholio oro uoste, į bendrąją ir verslo aviacijos veiklą neatsižvelgiama;
- (20) gavusi pranešimą Komisija, vadovaudamasi reglamento 8 straipsnio 3 dalimi, peržiūrėjo su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų nustatymo procesą;
- (21) Komisija pranešime nustatė tam tikrus elementus, kurie nevisiškai atitiko Reglamente nustatytą su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų nustatymo procesą;
- (22) pagal Reglamento 5 straipsnio 3 dalies a punktą, valstybės narės turi užtikrinti, kad tais atvejais, kai imamasi su triukšmu susijusių veiksmų, numatomas orlaivių triukšmo mažinimo jo susidarymo vietoje poveikis būtų laikomas galima priemone. Orlaivių parko atnaujinimas turi būti laikomas tokia priemone, nes oro transporto bendrovės pakeičia senesnius orlaivius į naujesnius, kurie skleidžia mažiau triukšmo;
- (23) pranešime teigiama, kad triukšmo mažinimo tikslas turi būti vertinamas lyginant su pagrindiniu scenarijumi, kuris apima autonominių pokyčių, aprašytų 16 konstatuojamojoje dalyje, poveikį per tam tikrą laikotarpį. Nyderlandai teigia, kad tokiu būdu naujų priemonių, kurias pasiūlė Nyderlandų valdžios institucijos, poveikį ir indėlį siekiant triukšmo mažinimo tikslo galima nustatyti atskirai nuo bet kokių priemonių, kurių sektorius imasi savo iniciatyva. Kitaip tariant, Nyderlandai ketina pasiekti triukšmo mažinimo tikslą, kuris *papildys* triukšmo sumažinimą, pasiektą dėl sektoriaus subjektų diegiamų autonominių pokyčių;
- (24) pranešime teigiama, kad autonominių pokyčių nepakanka triukšmo mažinimo tikslui pasiekti, nes juos neutralizuotų eismo augimas. Tačiau Komisija pažymi, kad dėl siūlomos 478 000 metinės skrydžių skaičiaus viršutinės ribos oro eismas toliau nedidės, todėl sektoriaus subjektų diegiami autonominiai pokyčiai gali padėti mažinti triukšmą oro uoste po 2025 m. lapkričio mėn. Dėl šių priežasčių ir nedarant poveikio Triukšmo direktyvai ^(*), Nyderlandų valdžios institucijos, analizuodamos numatomą orlaivių keliamo triukšmo mažinimo jo susidarymo vietoje poveikį, turėtų atsižvelgti į nuo 2025 m. lapkričio mėn. įgyvendintos viršutinės skrydžių skaičiaus ribos ir sektoriaus subjektų diegiamų autonominių pokyčių derinimo poveikį;

(*) 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo (OL L 189, 2002 7 18, p. 12).

- (25) be to, Komisija pažymi, kad Nyderlandų valdžios institucijos nepateikė argumentų dėl metodikos ir prielaidų, kuriomis grindžiamas orlaivių parko atnaujinimo padalijimas į autonominių orlaivių parko atnaujinimą pagal pagrindinį scenarijų, kaip paaiškinta 8 konstatuojamojoje dalyje, ir papildomą orlaivių parko atnaujinimą, kuris laikomas priemone, padedančia siekti su triukšmu susijusio tikslo. Komisija pažymi, kad padalijimo argumentai ir metodika yra būtini, kad Nyderlandai galėtų nustatyti orlaivių keliamo triukšmo mažinimo jo susidarymo vietoje ekonominį efektyvumą ir numatomą poveikį;
- (26) pagal Reglamento 5 straipsnio 3 dalies c punktą, siekdamas nustatyti ekonomiškai efektyviausią priemonę ar priemonių derinį, valstybės narės turi užtikrinti, kad būtų atsižvelgta į triukšmo mažinimo procedūrų poveikį triukšmo mažinimo tikslui. Triukšmo mažinimo procedūros apima nenutrūkstanto žemėjimo artėjant tūpti operacijas (angl. *Continuous Descent Operations*, CDO), nenutrūkstanto aukštėjimo operacijas (angl. *Continuous Climb Operations*, CCO), išvykimo triukšmo mažinimo procedūras (angl. *Noise Abatement Departure Procedures*, NADP) ir nustatytų charakteristikų navigacijos operacijas (angl. *Performance Based Navigation*, PBN) terminalų zonose aplink oro uostus;
- (27) konkrečiai dėl NADP procedūrų Nyderlandai teigia, kad nuo 2023 m. sausio 1 d. iki 2024 m. liepos 28 d. daugiau kaip 95 % skrydžių jau buvo vykdomi pagal NADP-2 procedūrą. Dėl skrydžių, kuriems ši procedūra dar netaikoma, Nyderlandai teigia, kad ji nėra teisiškai įgyvendinama, o kai kurie pilotai taiko kitokią procedūrą, nes jos reikalauja oro transporto bendrovė, kurios orlaiviais jie vykdo skrydžius. PBN procedūros leidžia orlaiviams skristi labai tiksliais šoninėmis skrydžio trajektorijomis, taip pat naudoti geresnius aukštėjimo ir žemėjimo profilius, o tai padeda mažinti triukšmą. Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2018/1048 ⁽⁹⁾ dėl PBN reikalaujama, kad oro eismo valdymo ir (arba) oro navigacijos paslaugų teikėjai užtikrintų sklandų ir saugų perėjimą prie savo paslaugų teikimo naudodamiesi nustatytų charakteristikų navigacijos paslaugomis ir skelbtų PBN procedūras. LVNL paskelbė keletą PBN procedūrų, įskaitant procedūras su spindulio iki nustatytojo taško (angl. *Radius to Fix*, RF) funkcija, kuri orlaiviams leidžia tiksliau laikytis trajektorijų tarp gyvenamųjų rajonų ir taip sumažinti skrydžio trajektorijų pasklidimą tarp užstatytų rajonų;
- (28) kaip aprašyta 16 konstatuojamojoje dalyje, kai kurios veiklos procedūros įtrauktos į pagrindinį scenarijų. Dėl metinės viršutinės skrydžių skaičiaus ribos taikymo šių autonominių pokyčių poveikis nebus neutralizuotas eismo augimu, todėl tokie pokyčiai gali padėti mažinti triukšmą oro uoste po 2025 m. lapkričio mėn. Tačiau Nyderlandų valdžios institucijos atsisakė apsvarstyti galimybę toliau taikyti triukšmo mažinimo priemones; pirma, tas, kurios apima daugiau, nei nustatyta programoje „Minder Hinder Schiphol“, ir, antra, tas, kurios, nors ir įtrauktos į tą programą, nebuvo įgyvendintos iki 2024 m. lapkričio mėn. numatytos datos. Komisija pažymi, kad Nyderlandų valdžios institucijos išsamiai neišnagrinėjo šių priemonių poveikio pagal Reglamento 5 straipsnio 3 dalies c punktą;
- (29) Reglamento 5 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad naudojimo apribojimai turi būti nediskriminaciniai;
- (30) dėl nediskriminavimo Komisija pažymi, kad priemonės skirtos tik komercinei aviacijai. Nyderlandų valdžios institucijos paaiškino, kad į pagrindinį scenarijų įtraukiamas bendrosios ir verslo aviacijos keliamas triukšmas. Šių rūšių paslaugoms prognozuojamas triukšmo rodiklis padidintas 2,5 %, o tai nėra nereikšminga atsižvelgiant į pranešime nurodytą su triukšmu susijusį tikslą. Komisija pažymi, kad tokių rūšių veikla prisideda prie bendros triukšmo problemos aplink Schipholio oro uostą. Nyderlandų valdžios institucijos tos veiklos keliamą triukšmą įtraukė į pagrindinį scenarijų, kuriam jos taiko triukšmo mažinimo planus. Tačiau pranešime nėra jokių triukšmo mažinimo priemonių, taikytinų bendrajai ir verslo aviacijai. Todėl, nors tiek komercinė aviacija, tiek bendroji ir verslo aviacija prisideda prie triukšmo problemos, visa triukšmo mažinimo našta, susijusi su bet kokia veikla Schipholio oro uoste, tenka tik komercinei aviacijai. Toks požiūris yra diskriminacinis ir kenkia komercinei aviacijai. Bendrosios ir verslo aviacijos įtraukimas į triukšmo mažinimo priemones galėjo sumažinti naudojimo apribojimų poreikį;
- (31) galiausiai Komisija pažymi, kad reglamento 6 straipsnio 3 dalyje reikalaujama, kad kompetentingos institucijos imtųsi su naudojimo apribojimais susijusių veiksmų, stebėtų tų apribojimų įgyvendinimą ir prireikus imtųsi atitinkamų veiksmų,

⁽⁹⁾ 2018 m. liepos 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1048, kuriuo nustatomi su nustatytų charakteristikų navigacija susiję oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros, (OL L 189, 2018 7 26, p. 3).

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Atlikusi peržiūrą, kad įvertintų, ar Nyderlandai laikėsi Reglamente (ES) Nr. 598/2014 numatyto proceso, Komisija daro išvadą, kad šio proceso laikytasi, išskyrus šiuos elementus:
 - a) pažeisdami Reglamento 5 straipsnio 6 dalį, Nyderlandai į veiklos priemones neįtraukė bendrosios ir verslo aviacijos, tačiau įtraukė tos veiklos keliamą triukšmą į triukšmingumo vertinimą;
 - b) Nyderlandai tik iš dalies apsvarstė numatomą poveikį, kurį turėtų priemonės, kuriomis autonomiškai atnaujinant orlaivių parką mažinamas orlaivių triukšmas jo susidarymo vietoje, kaip reikalaujama pagal Reglamento 5 straipsnio 3 dalies a punktą.
 - c) Nyderlandai tik iš dalies atsižvelgė į triukšmo mažinimo procedūras, kurių reikalaujama pagal Reglamento 5 straipsnio 3 dalies c punktą.
2. Nyderlandai išnagrinėja šį sprendimą ir praneša Komisijai apie savo ketinimus prieš nustatydami tuos naudojimo apribojimus Schipholio oro uoste.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Nyderlandų Karalystei.

Priimta Briuselyje 2025 m. kovo 5 d.

Komisijos vardu
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komisijos narys
