



DECIZIA (UE) 2025/519 A COMISIEI

din 5 martie 2025

privind procesul de introducere a unor restricții de operare pe aeroportul Schiphol în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului

[notificată cu numărul C(2025) 1355]

(Numai textul în limba neerlandeză este autentic)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE ⁽¹⁾, în special articolul 8 alineatul (3),

întrucât:

- (1) Prin scrisoarea din 4 septembrie 2024 ⁽²⁾, Țările de Jos au notificat Comisiei, în temeiul articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 598/2014 (denumit în continuare „regulamentul”), intenția lor de a introduce restricții de operare referitoare la zgomot pe aeroportul Schiphol (denumită în continuare „notificarea”).
- (2) Prin scrisoarea din 27 septembrie 2024 ⁽³⁾, serviciile Comisiei au solicitat precizări suplimentare cu privire la intervalul de limitare a mișcărilor notificat și alte clarificări din partea autorităților neerlandeze pentru a le permite să revizuiască procesul de introducere a restricțiilor de operare pe aeroportul Schiphol și să evalueze compatibilitatea cu regulamentul a măsurilor avute în vedere.
- (3) Prin scrisoarea din 6 decembrie 2024 ⁽⁴⁾, autoritățile neerlandeze au furnizat elemente suplimentare pentru a completa notificarea, indicând plafonul anual precis al mișcărilor, care este stabilit la 478 000, și prezentând informații suplimentare privind scenariul de referință, contribuția măsurilor propuse la obiectivul de reducere a zgomotului și ipotezele care stau la baza acesteia. Notificarea a fost considerată completă la data primirii informațiilor suplimentare din partea autorităților neerlandeze.
- (4) Regulamentul stabilește normele și procedurile care trebuie urmate de un stat membru înainte de introducerea unor restricții de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune.
- (5) Procesul de introducere a restricțiilor de operare pe aeroportul Schiphol, notificat de Țările de Jos la 4 septembrie 2024 și completat la 6 decembrie 2024, a fost revizuit de Comisie în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 598/2014.
- (6) Prezenta decizie se referă numai la constatările Comisiei, în măsura în care anumite elemente ale introducerii restricțiilor de operare referitoare la zgomot nu au urmat pe deplin procesul prevăzut în regulament. Serviciile Comisiei au desfășurat un proces de revizuire în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din regulament, ale cărui rezultate sunt reflectate într-un document de lucru al serviciilor Comisiei care este făcut public în același timp cu notificarea prezentei decizii către autoritățile neerlandeze.
- (7) Notificarea a inclus în anexă Planul de acțiune privind zgomotul 2024-2029 pentru aeroportul Schiphol, care include cea mai recentă hartă acustică strategică din 2021 pentru a identifica situația zgomotului de pe aeroportul Schiphol. În evaluarea situației zgomotului, Țările de Jos afirmă că au utilizat o metodologie conformă cu raportul Conferinței Europene a Aviației Civile, Doc 29, în conformitate cu anexa I la regulament.

⁽¹⁾ JO L 173, 12.6.2014, p. 65.

⁽²⁾ Înregistrată cu numerele Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 și Ares(2024)6275032.

⁽³⁾ Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) În ceea ce privește identificarea situației zgomotului, autoritățile neerlandeze au luat ca punct de plecare previziunile de utilizare pentru Schiphol pentru 2023 și au prevăzut situația din noiembrie 2024, presupunând că 500 000 de zboruri comerciale anuale vor opera spre sau dinspre aeroportul Schiphol, dintre care 32 000 pe timp de noapte.
- (9) Calculele arată următoarea situație a zgomotului:
- numărul de case din conturul de 58 dB(A) L_{den} ar fi de 7 081;
 - numărul de persoane extrem de deranjate în interiorul conturului de 48 dB(A) L_{den} ar fi de 113 862;
 - numărul de case din interiorul conturului de 48 dB(A) L_{night} ar fi de 5 685;
 - numărul de persoane al căror somn este grav perturbat din conturul de 40 dB(A) L_{night} ar fi de 24 365.
- (10) Țările de Jos au definit un obiectiv de reducere a zgomotului și l-au înregistrat ca parte a Planului de acțiune privind zgomotul 2024-2029.
- (11) Obiectivul de reducere a zgomotului constă în următoarele subobiective:
- (a) reducerea cu 20 % a numărului de case din conturul de 58 dB(A) L_{den} ;
 - (b) reducerea cu 20 % a numărului de persoane extrem de deranjate din conturul de 48 dB(A) L_{den} ;
 - (c) reducerea cu 15 % a numărului de case din conturul de 48 dB(A) L_{night} ; și
 - (d) reducerea cu 15 % a numărului de persoane al căror somn este grav perturbat din conturul de 40 dB(A) L_{night} .
- (12) Notificarea a precizat că subobiectivele de reducere a zgomotului (a) și (b) urmau să fie atinse în două etape:
- 15 % ca prim pas, până la 1 noiembrie 2025; și
 - restul de 5 % într-o etapă ulterioară, care nu a fost definită ca timp.
- (13) Subobiectivele (c) și (d) trebuie, de asemenea, să fie atinse până la 1 noiembrie 2025.
- (14) Prezenta decizie se referă numai la prima etapă, și anume reducerea cu 15 % a numărului de persoane și case afectate în conturile de zgomot specificate și nu aduce atingere viitoarei evaluări de către Comisie a procesului de introducere a reducerii rămase de 5 %, în măsura în care aceasta ar necesita noi restricții de operare și o nouă notificare.
- (15) La definirea situației zgomotului și a nivelului de referință față de care se măsoară atingerea obiectivului de reducere a zgomotului, autoritățile neerlandeze au decis că anumite măsuri care reduc zgomotul vor fi incluse în scenariul de referință și, prin urmare, nu se consideră că contribuie la atingerea obiectivului de reducere a zgomotului.
- (16) Acestea sunt măsurile pe care sectorul aviației le-a anunțat deja sau pe care se presupune că le va lua, indiferent de cerințele impuse de autoritățile neerlandeze. Acestea sunt denumite „evoluii autonome” în notificare. Printre aceste măsuri se numără reînnoirea autonomă a flotei și anumite proceduri operaționale de reducere a zgomotului. Reînnoirea autonomă a flotei se bazează pe ipoteza autorităților neerlandeze cu privire la reînnoirea flotei companiilor aeriene în scenariul „business as usual”. Potrivit autorităților neerlandeze, ipotezele se bazează pe tendințele industriei. Cu toate acestea, notificarea nu include nicio justificare suplimentară a modului în care au fost stabilite tendințele industriei și a modului în care situația specifică și particularitățile aeroportului Schiphol au fost luate în considerare la perfecționarea ipotezelor. În ceea ce privește procedurile operaționale, acestea includ o utilizare sporită a procedurilor de apropiere prin coborâre continuă (CDA), utilizarea sporită a operațiunilor cu flapsuri reduse, respectarea în proporție de 95 % a celei de a doua proceduri antizgomot la plecare (NADP-2) și măsurile incluse în programul „Minder Hinder Schiphol”, care erau programate să fie puse în aplicare înainte de noiembrie 2024, identificate în anexa B la raportul To70, inclus în consultarea publică din martie 2023.

- (17) Pentru a atinge obiectivul de reducere a zgomotului până în noiembrie 2025, autoritățile neerlandeze au concluzionat că sunt necesare următoarele măsuri:
- utilizarea de aeronave mai silențioase în timpul nopții de către KLM Royal Dutch Airlines;
 - reînnoirea suplimentară a flotei pe baza calendarelor companiilor aeriene, pe lângă reînnoirea autonomă a flotei;
 - stimularea utilizării aeronavelor mai silențioase prin stabilirea taxelor de aeroport;
 - excluderea aeronavelor cu o marjă de -13EPNdB sau mai mare de pe aeroportul Schiphol în timpul nopții;
 - limitarea mișcărilor aeronavelor la 27 000 anual în timpul nopții; și
 - limitarea mișcărilor anuale totale ale aeronavelor la 478 000.
- (18) Autoritățile neerlandeze au concluzionat că plafonul anual al mișcărilor de aeronave ar trebui să fie stabilit la 478 000 pentru a realiza o reducere minimă de 15 % a tuturor subobiectivelor din obiectivul de reducere a zgomotului. În cadrul subobiectivelor (b), (c) și (d), combinația de măsuri ar depăși reducerea zgomotului stabilită de obiectivul de reducere a zgomotului, în special în timpul nopții.
- (19) Trebuie remarcat faptul că plafonul anual acoperă numai serviciile comerciale regulate și neregulate. Operațiunile de aviație generală și de afaceri nu sunt luate în considerare în scopul plafonării anuale la aeroportul Schiphol.
- (20) Ulterior notificării și în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din regulament, Comisia a revizuit procesul de introducere a restricțiilor de operare referitoare la zgomot.
- (21) Comisia a identificat în notificare anumite elemente care nu au urmat pe deplin procesul de introducere a restricțiilor de operare legate de zgomot prevăzut în regulament.
- (22) În conformitate cu articolul 5 alineatul (3) litera (a) din regulament, statele membre trebuie să se asigure că, atunci când se iau măsuri legate de zgomot, efectul previzibil al unei reduceri la sursă a zgomotului produs de aeronave este considerat o măsură disponibilă. Reînnoirea flotei trebuie considerată o astfel de măsură, deoarece companiile aeriene schimbă aeronavele mai vechi cu aeronave mai noi, care emit mai puțin zgomot.
- (23) Notificarea prevede că obiectivul de reducere a zgomotului trebuie măsurat în raport cu scenariul de referință, care include efectul evoluțiilor autonome, astfel cum sunt descrise în considerentul 16, de-a lungul timpului. Țările de Jos susțin că acest lucru permite stabilirea efectelor și a contribuției la obiectivul de reducere a zgomotului al noilor măsuri propuse de autoritățile neerlandeze independent de orice măsuri pe care sectorul le adoptă din proprie inițiativă. Cu alte cuvinte, Țările de Jos intenționează să atingă obiectivul de reducere a zgomotului, *în plus* față de orice reducere a zgomotului care rezultă din evoluțiile autonome ale industriei.
- (24) Notificarea afirmă că evoluțiile autonome sunt insuficiente pentru atingerea obiectivului de reducere a zgomotului, deoarece acestea ar fi neutralizate de creșterea traficului. Cu toate acestea, Comisia observă că, din cauza plafonului anual al mișcărilor propus de 478 000, nu va exista nicio creștere suplimentară a traficului aerian și, prin urmare, evoluțiile autonome ale industriei pot contribui la reducerea zgomotului pe aeroport după noiembrie 2025. Din aceste motive și fără a aduce atingere Directivei privind zgomotul ^(*), autoritățile neerlandeze ar trebui să ia în considerare impactul unei combinații între plafonul mișcărilor pus în aplicare începând din noiembrie 2025 și evoluțiile autonome ale industriei în analiza efectelor previzibile ale reducerii la sursă a zgomotului produs de aeronave.

(*) Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental (JO L 189, 18.7.2002, p. 12).

- (25) În plus, Comisia observă că autoritățile neerlandeze nu au furnizat argumente cu privire la metodologia și ipotezele care stau la baza împărțirii reînnoirii flotei în partea de reînnoire autonomă a flotei din scenariul de referință, astfel cum se explică în considerentul 8, și reînnoirea suplimentară a flotei care este considerată o măsură care contribuie la atingerea obiectivului privind zgomotul. Comisia observă că raționamentul și metodologia care stau la baza împărțirii sunt necesare pentru a permite Țărilor de Jos să determine raportul cost-eficacitate și efectul previzibil al unei reduceri la sursă a zgomotului produs de aeronave.
- (26) În conformitate cu articolul 5 alineatul (3) litera (c) din regulament, cu scopul de a determina măsura sau combinația de măsuri cea mai eficace din punctul de vedere al costurilor, statele membre trebuie să se asigure că se ia în considerare efectul procedurilor operaționale de reducere a zgomotului asupra obiectivului de reducere a zgomotului. Procedurile operaționale de reducere a zgomotului includ operațiuni de coborâre continuă (*Continuous Descent Operations – CDO*), operațiuni de urcare continuă (*Continuous Climb Operations – CCO*), proceduri antizgomot la plecare (NADP) și operațiuni de navigație bazate pe performanță (PBN) în zonele terminale din jurul aeroporturilor.
- (27) În ceea ce privește în mod specific procedurile NADP, Țările de Jos susțin că, între 1 ianuarie 2023 și 28 iulie 2024, peste 95 % din zboruri au urmat deja procedura NADP-2. În ceea ce privește operațiunile care nu utilizează încă această procedură, Țările de Jos susțin că aceasta nu este obligatorie din punct de vedere juridic, iar unii piloți aplică o procedură diferită, în conformitate cu cerințele companiei aeriene pentru care lucrează. În ceea ce privește procedurile PBN, acestea permit aeronavelor să urmeze traiectorii de zbor laterale foarte precise și profiluri îmbunătățite de urcare și coborâre, contribuind astfel la reducerea zgomotului. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1048 al Comisiei ⁽⁶⁾ privind PBN impune furnizorilor de servicii de management al traficului aerian/de navigație aeriană să asigure o tranziție lină și sigură către furnizarea serviciilor lor utilizând servicii de navigație bazate pe performanță și să publice procedurile PBN. LVNL a publicat mai multe proceduri PBN, inclusiv proceduri cu funcția rază constantă până la fix (RF), care permit aeronavelor să navigheze cu mai multă precizie între zonele rezidențiale, permițând reducerea răspândirii traiectoriilor de zbor între zonele construite.
- (28) Astfel cum se descrie în considerentul 16, unele proceduri operaționale sunt incluse în scenariul de referință. Din cauza plafonului anual al mișcărilor, efectul acestor evoluții autonome nu va mai fi neutralizat de creșterea traficului și, prin urmare, acestea pot contribui la reducerea zgomotului pe aeroport după noiembrie 2025. Cu toate acestea, autoritățile neerlandeze au refuzat să ia în considerare utilizarea în continuare a măsurilor operaționale de reducere a zgomotului; pe de o parte, cele care le depășesc pe cele prevăzute în programul Minder Hinder Schiphol și, pe de altă parte, cele care, deși sunt incluse în acest program, nu au fost puse în aplicare până la data prevăzută în noiembrie 2024. Comisia observă că, prin urmare, autoritățile neerlandeze nu au examinat pe deplin efectul acestor măsuri în temeiul articolului 5 alineatul (3) litera (c) din regulament.
- (29) Articolul 5 alineatul (6) din regulament prevede că restricțiile de operare trebuie să fie nediscriminatorii.
- (30) În ceea ce privește nediscriminarea, Comisia observă că măsurile vizează numai aviația comercială. Autoritățile neerlandeze au explicat că în scenariul de referință este inclus zgomotul emis de aviația generală și de cea de afaceri. Se aplică o majorare de 2,5 % a zgomotului pentru a ține seama de aceste tipuri de servicii, ceea ce nu este neglijabil având în vedere obiectivul privind zgomotul inclus în notificare. Comisia observă că aceste tipuri de operațiuni contribuie astfel la problema globală a zgomotului din jurul aeroportului Schiphol. Autoritățile neerlandeze au inclus zgomotul produs de acestea în scenariul de referință la care aplică planurile de reducere a zgomotului. Cu toate acestea, notificarea nu include nicio măsură de atenuare a zgomotului aplicabilă aviației generale și de afaceri. Prin urmare, deși atât aviația comercială, cât și aviația generală și de afaceri contribuie la problema zgomotului, întreaga povară de reducere a zgomotului generat de toate operațiunile de pe aeroportul Schiphol este suportată numai de aviația comercială. Această abordare este discriminatorie în detrimentul aviației comerciale. Includerea aviației generale și de afaceri în măsurile de atenuare a zgomotului ar fi putut reduce nevoia de restricții de operare.
- (31) În cele din urmă, Comisia observă că articolul 6 alineatul (3) din regulament impune autorităților competente să urmărească și să monitorizeze punerea în aplicare a restricțiilor de operare și să ia măsuri corespunzătoare,

⁽⁶⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1048 al Comisiei din 18 iulie 2018 de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe (JO L 189, 26.7.2018, p. 3).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Pe baza examinării măsurii în care Țările de Jos au urmat procesul prevăzut în Regulamentul (UE) nr. 598/2014, Comisia constată că procesul a fost respectat, cu excepția următoarelor elemente:

- (a) Țările de Jos au exclus aviația generală și de afaceri din măsurile de operare, deși zgomotul produs de operațiunile respective a fost inclus în situația zgomotului, încălcând articolul 5 alineatul (6) din regulament;
- (b) Țările de Jos au luat în considerare doar parțial efectele previzibile ale măsurilor de reducere la sursă a zgomotului produs de aeronave prin reînnoirea autonomă a flotei, astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (3) litera (a) din regulament;
- (c) Țările de Jos au luat doar parțial în considerare procedurile operaționale de reducere a zgomotului, astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (3) litera (c) din regulament.

(2) Țările de Jos trebuie să examineze prezenta decizie și să informeze Comisia cu privire la intențiile lor înainte de a introduce respectivele restricții de operare pe aeroportul Schiphol.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Regatului Țărilor de Jos.

Adoptată la Bruxelles, 5 martie 2025.

Pentru Comisie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membbru al Comisiei