



2025/519

18.3.2025

DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/519

z dnia 5 marca 2025 r.

w sprawie procesu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym Schiphol zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014

(notyfikowana jako dokument nr C(2025) 1355)

(Jedynie tekst w języku niderlandzkim jest autentyczny)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pismem z dnia 4 września 2024 r. ⁽²⁾ Niemcy powiadomiły Komisję, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 598/2014 („rozporządzenie”), o zamiarze wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w porcie lotniczym Schiphol („powiadomienie”).
- (2) Pismem z dnia 27 września 2024 r. ⁽³⁾ służby Komisji zwróciły się do władz niderlandzkich o przedstawienie bardziej szczegółowych informacji na temat zakresu zgłoszonego limitu liczby operacji i innych wyjaśnień, aby umożliwić dokonanie przeglądu procesu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym Schiphol i oceny zgodności planowanych środków z rozporządzeniem.
- (3) Pismem z dnia 6 grudnia 2024 r. ⁽⁴⁾ władze niderlandzkie przekazały dodatkowe informacje uzupełniające to powiadomienie, wskazując dokładny roczny limit operacji, który ustalono na poziomie 478 000, a także dalsze szczegóły dotyczące scenariusza odniesienia, wkładu proponowanych środków w realizację celu zmniejszenia poziomu hałasu oraz przyjętych założeń. Zgłoszenie zostało uznane za kompletne z dniem otrzymania dodatkowych informacji od władz niderlandzkich.
- (4) W rozporządzeniu ustanowiono zasady i procedury, jakie ma zastosować państwo członkowskie przed wprowadzeniem ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii.
- (5) Zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 598/2014 Komisja dokonała przeglądu procesu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym Schiphol zgłoszonego przez Niemcy 4 września 2024 r. i uzupełnionego 6 grudnia 2024 r.
- (6) Niniejsza decyzja dotyczy wyłącznie ustaleń Komisji w zakresie, w jakim niektóre elementy we wprowadzeniu ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu nie były w pełni zgodne z procesem określonym w rozporządzeniu. Służby Komisji przeprowadziły proces przeglądu zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia, a wyniki tego procesu przedstawiono w dokumencie roboczym służb Komisji, który podaje się do wiadomości publicznej z chwilą powiadomienia o tej decyzji władz niderlandzkich.
- (7) Do powiadomienia dołączono w formie załącznika plan działania w sprawie hałasu dla portu lotniczego Schiphol na lata 2024–2029, który zawiera najaktualniejszą strategiczną mapę hałasu z 2021 r., pozwalającą na określenie poziomu hałasu w porcie lotniczym Schiphol. Niemcy wskazują, że do oceny poziomu hałasu zastosowały metodę zgodną ze sprawozdaniem Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego Doc 29, zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 173 z 12.6.2014, s. 65.

⁽²⁾ Pismo zarejestrowane pod numerami referencyjnymi Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 i Ares(2024)6275032.

⁽³⁾ Nr ref. Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Nr ref. Ares(2025)87541.

- (8) Jeśli chodzi o określenie poziomu hałasu, władze niderlandzkie przyjęły za punkt wyjścia prognozę ruchu lotniczego w porcie lotniczym Schiphol na 2023 r. i oszacowały jego poziom w listopadzie 2024 r., zakładając, że liczba zarobkowych operacji lotniczych do lub z portu lotniczego Schiphol wyniesie 500 000 rocznie, z czego 32 000 będzie wykonywanych nocą.
- (9) Z obliczeń wynika następująca sytuacja w odniesieniu do hałasu:
- liczba domów w obrębie izolinii L_{den} 58 dB(A) wynosiłaby 7 081;
 - liczba osób narażonych na wysoki stopień dokuczliwości w obrębie izolinii L_{den} 48 dB(A) wynosiłaby 113 862;
 - liczba domów w obrębie izolinii 48 dB(A) L_{night} wynosiłaby 5 685;
 - a liczba osób narażonych na poważne zakłócenia snu w obrębie izolinii L_{night} 40 dB(A) wynosiłaby 24 365.
- (10) Niderlandy określiły cel zmniejszenia poziomu hałasu i zapisały go w ramach swojego planu działania w sprawie hałasu na lata 2024–2029.
- (11) Cel zmniejszenia poziomu hałasu składa się z następujących celów cząstkowych:
- a) zmniejszenie o 20 % liczby domów w obrębie izolinii L_{den} 58 dB(A);
 - b) zmniejszenie o 20 % liczby osób narażonych na wysoki stopień dokuczliwości w obrębie izolinii L_{den} 48 dB(A);
 - c) zmniejszenie o 15 % liczby domów w obrębie izolinii L_{night} 48 dB(A); oraz
 - d) zmniejszenie o 15 % liczby osób narażonych na poważne zakłócenia snu w obrębie izolinii L_{night} 40 dB(A).
- (12) W powiadomieniu wskazano, że cele cząstkowe w zakresie zmniejszenia poziomu hałasu wskazane w lit. a) i b) mają zostać osiągnięte w dwóch etapach:
- 15 % w pierwszym etapie, do dnia 1 listopada 2025 r., a
 - pozostałe 5 % w kolejnym etapie, dla którego nie ustalono ram czasowych.
- (13) Cele cząstkowe wskazane w lit. c) i d) również mają zostać osiągnięte do dnia 1 listopada 2025 r.
- (14) Niniejsza decyzja dotyczy jedynie pierwszego etapu, tj. zmniejszenia o 15 % liczby narażonych osób i domów w obrębie wskazanych izolinii hałasu, i pozostaje bez uszczerbku dla przyszłej oceny przez Komisję procesu wprowadzenia zmniejszenia o pozostałe 5 % w zakresie, w jakim wymagałoby to nowych ograniczeń operacyjnych i nowego powiadomienia.
- (15) Przy określaniu sytuacji w zakresie hałasu i scenariusza odniesienia, w oparciu o który mierzy się osiągnięcie celu zmniejszenia poziomu hałasu, władze niderlandzkie postanowiły, że niektóre środki ograniczające hałas zostaną włączone do scenariusza odniesienia, a zatem nie uważa się, że przyczyniają się one do osiągnięcia celu zmniejszenia poziomu hałasu.
- (16) Chodzi o środki, które sektor lotnictwa już zapowiedział lub co do których zakłada się, że je wprowadzi niezależnie od jakichkolwiek wymogów nałożonych przez władze niderlandzkie. W powiadomieniu określa się je jako „zmiany niezależne”. Takie środki obejmują niezależne odnowienie floty i niektóre procedury operacyjne służące zmniejszeniu poziomu hałasu. Niezależne odnowienie floty opiera się na założeniu władz niderlandzkich dotyczącym odnawiania floty przez linie lotnicze w ramach dotychczasowego scenariusza postępowania. Zdaniem władz niderlandzkich założenia te opierają się na tendencjach panujących w sektorze. Powiadomienie nie zawiera jednak żadnego dalszego uzasadnienia wskazującego, w jaki sposób określono te tendencje w sektorze oraz w jaki sposób przy doprecyzowywaniu założeń uwzględniono szczególną sytuację i specyfikę portu lotniczego Schiphol. Jeśli chodzi o procedury operacyjne, obejmują one zwiększone stosowanie procedur płynnego podejścia do lądowania (CDA), zwiększone wykonywanie manewrów przy ograniczonym otwarciu klap, przestrzeganie procedur przeciwhałasowych dla odlotu (NADP-2) na poziomie 95 % oraz środki zawarte w programie „Minder Hinder Schiphol”, których wdrożenie miało odbyć się przed listopadem 2024 r., jak określono w załączniku B do sprawozdania To70, które uwzględniono w konsultacjach publicznych z marca 2023 r.

- (17) Władze niderlandzkie stwierdziły, że aby osiągnąć cel zmniejszenia poziomu hałasu do listopada 2025 r., niezbędne są następujące środki:
- korzystanie z cichszych statków powietrznych w nocy przez KLM Royal Dutch Airlines;
 - dodatkowe odnowienie floty w stosunku do harmonogramów linii lotniczych, wykraczające poza niezależne odnowienie floty;
 - zachęcanie do korzystania z cichszych statków powietrznych poprzez odpowiednie ustalanie opłat lotniskowych;
 - wykluczenie z portu lotniczego Schiphol w nocy statków powietrznych z marginesem wynoszącym -13EPNdB lub większym;
 - ograniczenie operacji wykonywanych przez statki powietrzne w nocy do 27 000 rocznie; oraz
 - ograniczenie całkowitej rocznej liczby operacji wykonywanych przez statki powietrzne do 478 000.
- (18) Władze niderlandzkie stwierdziły, że aby w ramach wszystkich celów częściowych składających się na cel ograniczenia hałasu osiągnąć zmniejszenie o co najmniej 15 %, roczny limit operacji wykonywanych przez statki powietrzne musiałby wynosić 478 000. W przypadku celów częściowych wskazanych w lit. b), c) i d) połączenie środków umożliwiłoby ograniczenie hałasu w stopniu wyższym niż wyznaczony cel zmniejszenia hałasu, zwłaszcza w nocy.
- (19) Należy zauważyć, że roczny limit obejmuje jedynie regularne i nieregularne zarobkowe przewozy lotnicze. Operacje lotnictwa ogólnego i komercyjne usługi lotnicze nie są brane pod uwagę na potrzeby rocznego limitu w porcie lotniczym Schiphol.
- (20) Po otrzymaniu powiadomienia i zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia Komisja dokonała przeglądu procesu wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu.
- (21) Komisja wskazała w powiadomieniu pewne elementy, które nie są w pełni zgodne z procesem wprowadzenia określonych w rozporządzeniu ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu.
- (22) Zgodnie z art. 5 ust. 3 lit. a) rozporządzenia podejmując działanie związane z hałasem, państwa członkowskie mają zapewnić, aby w ramach dostępnych środków wzięto pod uwagę przewidywalne skutki zmniejszenia hałasu emitowanego przez statki powietrzne u źródła. Za taki środek należy uznać odnowienie floty, ponieważ linie lotnicze zastępują starsze statki powietrzne nowszymi, które emitują mniej hałasu.
- (23) W powiadomieniu stwierdzono, że cel zmniejszenia poziomu hałasu należy mierzyć w stosunku do scenariusza odniesienia, uwzględniając wpływ opisanych w motywie 16 niezależnych zmian na przestrzeni czasu. Niemalże stwierdzają, że umożliwia to określenie skutków nowych środków zaproponowanych przez władze niderlandzkie i ich wkładu w realizację celu zmniejszenia poziomu hałasu, niezależnie od wszelkich środków podejmowanych przez sektor z własnej inicjatywy. Innymi słowy, Niemalże zamierzają osiągnąć cel zmniejszenia poziomu hałasu *dodatkowo do* redukcji hałasu będącej wynikiem niezależnych zmian, jakie zachodzą w tym sektorze.
- (24) W powiadomieniu stwierdzono, że niezależne zmiany nie wystarczą, aby osiągnąć cel zmniejszenia poziomu hałasu, ponieważ zostałyby zneutralizowane przez wzrost ruchu lotniczego. Komisja zauważa jednak, że ze względu na proponowany roczny limit wynoszący 478 000 operacji nie nastąpi dalszy wzrost ruchu lotniczego, w związku z czym niezależne zmiany zachodzące w sektorze mogą przyczynić się do redukcji hałasu w porcie lotniczym po listopadzie 2025 r. Z tych powodów i bez uszczerbku dla dyrektywy dotyczącej hałasu⁽⁹⁾ władze niderlandzkie powinny wziąć pod uwagę w swojej analizie przewidywalnych skutków zmniejszenia hałasu emitowanego przez statki powietrzne u źródła łączny wpływ limitu operacji wprowadzonego od listopada 2025 r. i niezależnych zmian zachodzących w sektorze.

⁽⁹⁾ Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U. L 189, 18.7.2002, s. 12).

- (25) Ponadto Komisja zauważa, że władze niderlandzkie nie przedstawiły uzasadnienia w odniesieniu do metodyki i założeń leżących u podstaw podziału odnowienia floty na niezależne odnowienie floty w ramach scenariusza odniesienia, jak wyjaśniono w motywie 8, oraz na dodatkowe odnowienie floty, które uznaje się za środek przyczyniający się do osiągnięcia celu ograniczenia hałasu. Komisja zauważa, że uzasadnienie i metodyka leżąca u podstaw podziału są niezbędne, aby umożliwić Niemcom określenie opłacalności i przewidywalnych skutków zmniejszenia hałasu emitowanego przez statki powietrzne u źródła.
- (26) Zgodnie z art. 5 ust. 3 lit. c) rozporządzenia w celu określenia najbardziej opłacalnego środka lub zestawu środków państwa członkowskie zapewniają uwzględnienie wpływu operacyjnych procedur służących zmniejszeniu poziomu hałasu na cel zmniejszenia poziomu hałasu. Operacyjne procedury służące zmniejszeniu poziomu hałasu obejmują operacje z ciągłym zniżaniem (CDO), operacje z ciągłym wznoszeniem (CCO), procedury przeciwhałasowe dla odlotu (NADP) oraz operacje nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) na obszarach terminali wokół portów lotniczych.
- (27) Jeśli chodzi konkretnie o procedury NADP, Niemcy twierdzą, że w okresie od 1 stycznia 2023 r. do 28 lipca 2024 r. w przypadku ponad 95 % lotów zastosowano procedurę NADP-2. W odniesieniu do operacji, które nie stosują jeszcze tej procedury, Niemcy twierdzą, że nie jest ona możliwa do wyegzekwowania na drodze prawnej, a niektórzy piloci stosują inną procedurę wymaganą przez linie lotnicze, dla których pracują. Jeżeli chodzi o procedury PBN, umożliwiają one statkom powietrznym latanie bardzo precyzyjnymi bocznymi torami lotu oraz zapewniają lepsze profile wznoszenia i zniżania, przyczyniając się w ten sposób do redukcji hałasu. W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/1048⁽⁶⁾ w sprawie nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) ustanowiono wymóg, aby instytucje zapewniające zarządzanie ruchem lotniczym lub służby żeglugi powietrznej zapewniały płynne i bezpieczne przejście na zapewnianie przez nie służb z wykorzystaniem usług nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów oraz publikowały procedury PBN. LVNL opublikowała szereg procedur PBN, w tym procedury z funkcją Radius-Fix (RF), która pozwala statkom powietrznym na bardziej precyzyjne poruszanie się między obszarami mieszkalnymi, co umożliwia zmniejszenie rozproszenia torów lotów między obszarami zabudowanymi.
- (28) Jak opisano w motywie 16, niektóre procedury operacyjne uwzględniono w scenariuszu odniesienia. Ze względu na roczny limit operacji skutki takich niezależnych zmian nie będą już neutralizowane przez wzrost ruchu, a zatem mogą przyczynić się do redukcji hałasu w porcie lotniczym po listopadzie 2025 r. Władze niderlandzkie odmówiły jednak dalszego wzięcia pod uwagę stosowania operacyjnych środków zmniejszenia poziomu hałasu; po pierwsze, środków wykraczających poza środki określone w programie Minder Hinder Schiphol, a po drugie środków, które pomimo uwzględnienia w programie, nie zostały wdrożone przed planowanym terminem w listopadzie 2024 r. W związku z tym Komisja zauważa, że władze niderlandzkie nie zbadały w pełni skutków tych środków zgodnie z art. 5 ust. 3 lit. c) rozporządzenia.
- (29) Art. 5 ust. 6 rozporządzenia stanowi, że ograniczenia operacyjne nie mogą wprowadzać żadnej dyskryminacji.
- (30) Odnośnie do niewprowadzania dyskryminacji Komisja zauważa, że środki są ukierunkowane wyłącznie na zarobkowy transport lotniczy. Władze niderlandzkie wyjaśniły, że w scenariuszu odniesienia uwzględniono hałas emitowany przez lotnictwo ogólne i komercyjne usługi lotnicze. W celu uwzględnienia tego rodzaju usług oszacowany poziom hałasu zwiększono o 2,5 %, co nie jest nieistotne w świetle celu obniżenia hałasu określonego w powiadomieniu. Komisja zauważa, że tego rodzaju operacje przyczyniają się zatem do ogólnego problemu hałasu istniejącego wokół portu lotniczego Schiphol. Władze niderlandzkie uwzględniły hałas pochodzący z tych operacji w scenariuszu odniesienia, do którego odnoszą się plany redukcji hałasu. Powiadomienie nie zawiera jednak żadnych środków służących zmniejszeniu hałasu, które mają zastosowanie do lotnictwa ogólnego i komercyjnych usług lotniczych. W związku z tym, chociaż zarówno zarobkowy transport lotniczy, jak i lotnictwo ogólne i komercyjne usługi lotnicze przyczyniają się do problemu hałasu, cały ciężar redukcji hałasu powodowanego przez wszystkie operacje w porcie lotniczym Schiphol ponosi wyłącznie zarobkowy transport lotniczy. Podejście to jest dyskryminujące w stosunku do zarobkowego transportu lotniczego. Objęcie lotnictwa ogólnego i komercyjnych usług lotniczych środkami służącymi zmniejszeniu hałasu mogłoby zmniejszyć potrzebę ograniczeń operacyjnych.
- (31) Ponadto Komisja zauważa, że zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia właściwe organy są zobowiązane monitorować i kontrolować wdrażanie ograniczeń operacyjnych oraz podejmować stosowne działania,

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1048 z dnia 18 lipca 2018 r. ustanawiające wymogi dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne dotyczące nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów, Dz.U. L 189 z 26.7.2018, s. 3.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Na podstawie przeglądu mającego na celu ustalenie, czy Niderlandy zastosowały się do procedury przewidzianej w rozporządzeniu (UE) nr 598/2014, Komisja stwierdza, że procedura ta została zachowana, z wyjątkiem następujących elementów:
 - a) Niderlandy wyłączyły lotnictwo ogólne i komercyjne usługi lotnicze ze środków operacyjnych, ale uwzględniły hałas pochodzący z tych operacji w poziomie hałasu, co stanowi naruszenie art. 5 ust. 6 rozporządzenia;
 - b) Niderlandy uwzględniły jedynie częściowo przewidywalne skutki środków służących zmniejszeniu hałasu emitowanego przez statki powietrzne u źródła poprzez niezależne odnowienie floty zgodnie z wymogami art. 5 ust. 3 lit. a) rozporządzenia;
 - c) Niderlandy uwzględniły jedynie częściowo procedury operacyjne służące zmniejszeniu hałasu zgodnie z wymogami art. 5 ust. 3 lit. c) rozporządzenia.
2. Niderlandy zbadają niniejszą decyzję i powiadomią Komisję o swoich zamiarach przed wprowadzeniem wskazanych ograniczeń operacyjnych w porcie lotniczym Schiphol.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Niderlandów.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 marca 2025 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji