



2025/519

18.3.2025

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/519

ze dne 5. března 2025

o postupu pro zavedení provozních omezení na letišti Schiphol v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014

(oznámeno pod číslem C(2025) 1355)

(Pouze nizozemské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES ⁽¹⁾, a zejména na čl. 8 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dopisem ze dne 4. září 2024 ⁽²⁾ informovalo Nizozemsko podle čl. 8 odst. 1 nařízení (EU) č. 598/2014 (dále jen „nařízení“) Komisi o svém záměru zavést provozní omezení ke snížení hluku na letišti Schiphol (dále jen „oznámení“).
- (2) Dopisem ze dne 27. září 2024 ⁽³⁾ požádaly útvary Komise nizozemské orgány o upřesnění oznámeného rozsahu maximálního počtu pohybů a o další vysvětlení, aby mohly postup zavádění provozních omezení na letišti Schiphol přezkoumat a posoudit slčitelnost plánovaných opatření s nařízením.
- (3) Dopisem ze dne 6. prosince 2024 ⁽⁴⁾ doplnily nizozemské orgány své oznámení o další podrobnosti a uvedly přesný roční strop pro počet pohybů, který stanovily na 478 000, a předložily další informace o základním scénáři, příspěvku navrhovaných opatření k cílovému snížení hluku a předpokladech, z nichž vycházely. Má se za to, že oznámení je úplné ode dne doručení doplňujících informací od nizozemských orgánů.
- (4) Nařízení stanoví pravidla a postupy, které musí členské státy dodržet, než zavedou provozní omezení ke snížení hluku na letištích Unie.
- (5) Postup pro zavedení provozních omezení na letišti Schiphol, který Nizozemsko oznámilo dne 4. září 2024 a doplnilo dne 6. prosince 2024, přezkoumala Komise v souladu s čl. 8 odst. 3 nařízení (EU) č. 598/2014.
- (6) Toto rozhodnutí se týká pouze zjištění Komise, neboť u některých prvků v rámci zavádění provozních omezení ke snížení hluku se nepostupovalo zcela v souladu s nařízením. Útvary Komise při přezkumu postupovaly v souladu s čl. 8 odst. 3 nařízení, přičemž výsledky tohoto postupu jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise, který se zveřejňuje současně s oznámením tohoto rozhodnutí nizozemským orgánům.
- (7) Součástí oznámení byla příloha s akčním plánem regulace hluku na letišti Schiphol v období 2024–2029, který obsahuje nejaktuálnější strategickou hlukovou mapu z roku 2021 znázorňující hlukovou situaci na letišti Schiphol. Nizozemsko uvádí, že v souladu s přílohou I nařízení použilo při posuzování hlukové situace metodiku uvedenou ve zprávě č. 29 Evropské konference civilního letectví.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 173, 12.6.2014, s. 65.

⁽²⁾ Zaevidováno pod čísly Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 a Ares(2024)6275032.

⁽³⁾ Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) Při zjišťování hlukové situace vycházely nizozemské orgány z prognózy využití letiště Schiphol na rok 2023 a odhadly, jaká situace bude panovat v listopadu 2024 za předpokladu, že se na letišti Schiphol v rámci letů obchodního provozu ročně uskuteční 500 000 pohybů letadel (přilety/odlety), z toho 32 000 v noci.
- (9) Podle výpočtů vypadá hluková situace takto:
- počet domů nacházejících se v kontuře 58 dB(A) L_{den} by byl 7 081,
 - počet domů nacházejících se v kontuře 48 dB(A) L_{den} by byl 113 862,
 - počet domů nacházejících se v kontuře 48 dB(A) L_{night} by byl 5 685
 - a počet osob s vážně narušeným spánkem v kontuře do 40 dB(A) L_{night} by byl 24 365.
- (10) Nizozemsko stanovilo cíl pro snížení hluku a zařadilo jej do svého akčního plánu regulace hluku na období 2024–2029.
- (11) Cíl pro snížení hluku se skládá z těchto dílčích cílů:
- a) 20 % snížení počtu domů nacházejících se v kontuře 58 dB(A) L_{den} ;
 - b) 20 % snížení počtu osob vážně obtěžovaných hlukem v kontuře 48 dB(A) L_{den} ;
 - c) 15 % snížení počtu domů nacházejících se v kontuře 48 dB(A) L_{night} a
 - d) 15 % snížení počtu osob s vážně narušeným spánkem v kontuře 40 dB(A) L_{night} .
- (12) V oznámení bylo upřesněno, že dílčích cílů pro snížení hluku v písm. a) a b) se má dosáhnout ve dvou fázích:
- 15 % jako první krok do 1. listopadu 2025 a
 - zbývajících 5 % v následující fázi, která není časově omezena.
- (13) Dílčích cílů v písm. c) a d) má být dosaženo rovněž do 1. listopadu 2025.
- (14) Toto rozhodnutí se týká pouze prvního kroku, tj. 15 % snížení počtu dotčených osob a domů ve stanovených hlukových konturách, a není jím dotčeno budoucí posouzení postupu pro zavedení snížení o zbývajících 5 % ze strany Komise, poněvadž by si vyžádalo nová provozní omezení i nové oznámení.
- (15) Při definování hlukové situace a výchozího stavu, oproti němuž se bude měřit dosažení cílového snížení hluku, se nizozemské orgány rozhodly, že některá opatření na snížení hluku budou zařazena do základního scénáře, a proto se v jejich případě má za to, že nepřispívají k dosažení cíle pro snížení hluku.
- (16) Jedná se o opatření, která odvětví letectví již oznámilo nebo se předpokládá, že taková opatření přijme bez ohledu na požadavky uložené nizozemskými orgány. V oznámení jsou označena za „autonomní vývoj“. Řadí se k nim autonomní obnova letadlového parku a některé provozní postupy ke snížení hluku. U autonomní obnovy letadlového parku vycházejí nizozemské orgány z předpokladu, že obnovu svého letadlového parku budou letecké společnosti provádět obvyklým způsobem. Podle nizozemských orgánů vycházejí předpoklady z trendů v odvětví letectví. Oznámení ovšem neobsahuje žádné další zdůvodnění toho, z čeho byly trendy v odvětví odvozeny a jak se do zpřesňování předpokladů promítla konkrétní situace a zvláštnosti letiště Schiphol. Pokud jde o provozní postupy, patří k nim častější využití postupů pro přiblížení stálým klesáním (CDA), větší využívání neúplného vysunutí klapky, 95 % dodržování postupů ke snížení hluku (NADP-2) při vzletu a opatření v rámci programu „Minder Hinder Schiphol“ (Schiphol co nejméně na obtíž), která měla být provedena do listopadu 2024, jak je uvedeno v příloze B zprávy To70, jež byla součástí veřejné konzultace z března 2023.

- (17) Aby se cílového snížení hluku podařilo dosáhnout do listopadu 2025, jsou podle nizozemských orgánů nezbytná tato opatření:
- používání tišších letadel při nočních letech společnosti KLM Royal Dutch Airlines,
 - dodatečná obnova letadlového parku na základě letových řádů leteckých společností, nad rámec autonomní obnovy letadlového parku,
 - motivace k používání tišších letadel prostřednictvím letištních poplatků,
 - zákaz nočního provozu na letišti Schiphol pro letadla s hladinou –13 EPNdB nebo vyšší,
 - omezení počtu nočních pohybů letadel na 27 000 ročně a
 - omezení celkového počtu pohybů letadel na 478 000 ročně.
- (18) Nizozemské orgány dospěly k závěru, že aby se podařilo dosáhnout alespoň 15 % snížení u všech dílčích cílů v rámci cílového snížení hluku, musel by být roční strop pro pohyby letadel stanoven na 478 000. V dílčích cílech pod písmeny b), c) a d) by kombinace opatření vedla k většímu snížení hluku, než jaké je stanoveno cílovým snížením hluku, zejména v noci.
- (19) Je třeba poznamenat, že roční strop se vztahuje pouze na pravidelné a nepravidelné lety obchodního provozu. K provozu všeobecného letectví a leteckým činnostem pro vlastní potřebu se pro účely ročního stropu na letišti Schiphol nepřihlíží.
- (20) V návaznosti na oznámení a podle čl. 8 odst. 3 nařízení Komise přezkoumala postup pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku.
- (21) Komise v oznámení našla některé prvky, v jejichž případě nebyl zcela dodržen postup, který je pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku stanoven v nařízení.
- (22) Podle čl. 5 odst. 3 písm. a) nařízení mají členské státy zajistit, aby v případě, že jsou přijata opatření ke snížení hluku, byl za dostupné opatření považován předvídatelný dopad snížení hluku z letadel u zdroje. Za takové opatření je třeba považovat obnovu letadlového parku, neboť letecké společnosti vyměňují starší letadla za novější, která produkují méně hluku.
- (23) V oznámení se uvádí, že cíl snížení hluku se měří oproti výchozímu stavu, který zahrnuje vliv autonomního vývoje, jak je popsáno v 16. bodě odůvodnění, v průběhu času. Nizozemsko tvrdí, že tak lze určit účinky a přínos, jaký mají pro cíl snížení hluku nová opatření navržená nizozemskými orgány, tj. odděleně od opatření, jež odvětví přijímá z vlastního podnětu. Jinými slovy, Nizozemsko hodlá cílového snížení hluku dosáhnout *nad rámec* snížení hluku vyplývajícího z autonomního vývoje v odvětví.
- (24) V oznámení se uvádí, že autonomní vývoj k dosažení cílového snížení hluku nepostačuje, protože jeho účinek by byl anulován nárůstem provozu. Komise však poznamenává, že vzhledem k navrhovanému zastropování počtu pohybů na 478 000 ročně již nedojde k dalšímu nárůstu letecké dopravy, a proto autonomní vývoj v odvětví může přispět k tomu, aby se po listopadu 2025 hluk na letišti snížil. Z těchto důvodů, a aniž je dotčena směrnice o hluku ^(*), by nizozemské orgány měly ve své analýze předvídatelných dopadů snížení hluku z letadel u zdroje zvážit dopad kombinace zastropování počtu pohybů, s jehož zavedením se počítá od listopadu 2025, a autonomního vývoje v odvětví.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).

- (25) Komise dále konstatuje, že nizozemské orgány neodůvodnily metodiku a předpoklady, které je vedly k tomu, že obnova letadlového parku byla rozdělena na část autonomní v rámci výchozího stavu, jak je vysvětleno v 8. bodě odůvodnění, a část dodatečnou, která je považována za opatření přispívající k dosažení cíle v oblasti hluku. Komise má za to, že odůvodnění a metodika tohoto rozdělení jsou nezbytné k tomu, aby Nizozemsko mohlo určit nákladovou efektivnost a předvídatelný dopad snížení hluku z letadel u zdroje.
- (26) Podle čl. 5 odst. 3 písm. c) nařízení mají členské státy s cílem určit nákladově nejefektivnější opatření či soubor opatření zajistit, aby byl zvážen dopad, jaký mají na cíl snížení hluku provozní postupy vedoucí ke snížení hluku. Mezi provozní postupy ke snížení hluku patří přiblížení stálým klesáním (CDO), let stálým stoupáním (CCO), postupy ke snížení hluku při vzletu (NADP) a navigace založená na výkonnosti (PBN) v koncových oblastech kolem letišť.
- (27) Pokud jde konkrétně o postupy NADP, Nizozemsko tvrdí, že v období od 1. ledna 2023 do 28. července 2024 se postupem NADP-2 řídilo již více než 95 % letů. K části provozu, která tento postup dosud nevyužívá, Nizozemsko uvádí, že tento postup není právně vymahatelný a někteří piloti provádí odlišný postup, který od nich vyžaduje jejich letecká společnost. Pokud jde o postupy PBN, tyto postupy letadlům umožňují sledovat velmi přesné boční dráhy letu a zlepšit profily stoupání a klesání, což přispívá ke snížení hluku. Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1048⁽⁹⁾ o PBN vyžaduje, aby poskytovatelé služeb v oblasti uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb zajistili plynulý a bezpečný přechod na poskytování svých služeb za použití navigace založené na výkonnosti a zveřejnili postupy PBN. Nizozemská služba řízení letového provozu (LVNL) zveřejnila několik postupů PBN, včetně postupů s funkcí kružnice na fix (RF), která umožňuje letadlům lepší navigaci mezi obydlennými oblastmi, čímž lze omezit šíření hluku na prolétnutých tratích mezi zastavěnými oblastmi.
- (28) Jak je popsáno v 16. bodě odůvodnění, některé provozní postupy jsou zahrnuty do výchozího stavu. Vzhledem k zavedení ročního stropu pro počet pohybů již tento autonomní vývoj nebude anulován nárůstem provozu, a proto může přispět ke snížení hluku na letišti po listopadu 2025. Nizozemské orgány se však odmítly zabývat dalším využitím provozních opatření ke snížení hluku; zaprvé těch, které jdou nad rámec opatření z programu „Minder Hinder Schiphol“, a zadruhé těch, které sice v tomto programu jsou, avšak nebyly provedeny do plánovaného termínu, tj. do listopadu 2024. Komise tedy konstatuje, že nizozemské orgány plně nezkoumaly dopad těchto opatření podle čl. 5 odst. 3 písm. c) nařízení.
- (29) Ustanovení čl. 5 odst. 6 nařízení stanoví, že provozní omezení nesmějí být diskriminující.
- (30) Pokud jde o nediskriminaci, Komise konstatuje, že opatření jsou zaměřena pouze na lety obchodního provozu. Nizozemské orgány vysvětlily, že hluk emitovaný všeobecným letectvím a leteckými činnostmi pro vlastní potřebu je již v základním scénáři zahrnut. K zohlednění těchto druhů letů je hluk navýšen o 2,5 %, což s ohledem na cíl zmírnění hluku uvedený v oznámení není zanedbatelné. Komise tudíž konstatuje, že tyto druhy provozu přispívají k celkovému problému s hlukem v okolí letiště Schiphol. Hluk z těchto letů nizozemské orgány zahrnuly do základního scénáře, na který uplatňují plány na snížení hluku. Oznámení však neobsahuje žádná opatření ke snížení hluku pro všeobecné letectví a letecké činnosti pro vlastní potřebu. Přestože k problémům s hlukem přispívají jak lety obchodního provozu, tak všeobecné letectví a letecké činnosti pro vlastní potřebu, leží veškerá zátěž spojená se snížením hluku z veškerého provozu na letišti Schiphol pouze na letech obchodního provozu. Lety obchodního provozu jsou tímto přístupem diskriminovány. Pokud by do opatření na snížení hluku bylo zahrnuto všeobecné letectví a letecké činnosti pro vlastní potřebu, nemusela být potřeba provozních omezení tak výrazná.
- (31) V neposlední řadě Komise konstatuje, že čl. 6 odst. 3 nařízení vyžaduje, aby příslušné orgány sledovaly a kontrolovaly provádění provozních omezení a přijímaly nezbytná opatření,

⁽⁹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1048 ze dne 18. července 2018, kterým se stanoví požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy týkající se navigace založené na výkonnosti (Úř. věst. L 189, 26.7.2018, s. 3).

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Na základě přezkumu, zda Nizozemsko postupovalo v souladu s nařízením (EU) č. 598/2014, Komise konstatuje, že tento postup byl dodržen, s výjimkou těchto prvků:
 - a) Nizozemsko z provozních opatření vyloučilo všeobecné letectví a letecké činnosti pro vlastní potřebu, přičemž v rozporu s čl. 5 odst. 6 nařízení zahrnulo hluk z tohoto provozu do hlukové situace;
 - b) Nizozemsko pouze částečně zvážilo předvídatelné dopady opatření ke snížení hluku z letadel u zdroje prostřednictvím autonomní obnovy letadlového parku, jak vyžaduje čl. 5 odst. 3 písm. a) nařízení;
 - c) Nizozemsko pouze částečně zvážilo provozní postupy ke snížení hluku, jak vyžaduje čl. 5 odst. 3 písm. c) nařízení.
2. Nizozemsko toto rozhodnutí přezkoumá a informuje Komisi o svých záměrech ještě před zavedením uvedených provozních omezení na letišti Schiphol.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Nizozemskému království.

V Bruselu dne 5. března 2025.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise
