



2025/519

18.3.2025

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/519

z 5. marca 2025

**o postupe zavedenia prevádzkových obmedzení na letisku Schiphol v súlade s nariadením
Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 598/2014**

[oznámené pod číslom C(2025) 1355]

(Iba holandské znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 598/2014 zo 16. apríla 2014 o pravidlách a postupoch zavádzania prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom na letiskách Únie v rámci vyváženého prístupu, ktorým sa zrušuje smernica 2002/30/ES ⁽¹⁾, a najmä s jeho článkom 8 ods. 3,

keďže:

- (1) Holandsko listom zo 4. septembra 2024 ⁽²⁾ podľa článku 8 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 598/2014 (ďalej len „nariadenie“) oznámilo Komisii svoj zámer zaviesť na letisku Schiphol prevádzkové obmedzenia súvisiace s hlukom (ďalej len „oznámenie“).
- (2) Útvary Komisie listom z 27. septembra 2024 ⁽³⁾ požiadali holandské orgány o presnejšie údaje k oznámenému rozpätiu maximálneho povoleného počtu pohybov a o ďalšie objasnenia, aby mohli postup zavádzania prevádzkových obmedzení na letisku Schiphol preskúmať a posúdiť zlučiteľnosť plánovaných opatrení s nariadením.
- (3) Holandské orgány listom zo 6. decembra 2024 ⁽⁴⁾ poskytli dodatočné prvky na doplnenie svojho oznámenia, ako aj presný údaj o ročnom maximálnom povolenom počte pohybov lietadiel v počte 478 000, a takisto predložili ďalšie informácie o východiskovom scenári, prínose navrhovaných opatrení k cieľu znižovať hluk a o východiskových predpokladoch. Oznámenie sa od doručenia dodatočných informácií od holandských orgánov považuje za úplné.
- (4) V nariadení sa stanovujú pravidlá a postupy, ktorými sa členský štáty pred zavedením prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom na letiskách Únie musí riadiť.
- (5) Komisia postup zavedenia prevádzkových obmedzení na letisku Schiphol, ktorý Holandsko 4. septembra 2024 oznámilo a 6. decembra 2024 doplnilo, preskúmala v súlade s článkom 8 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 598/2014.
- (6) Toto rozhodnutie sa týka len zistení Komisie v tom zmysle, že určité prvky zavádzania prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom neboli v úplnom súlade s postupom stanoveným v nariadení. Útvary Komisie vykonali preskúmanie v súlade s článkom 8 ods. 3 nariadenia a jeho výsledky zachytáva pracovný dokument útvarov Komisie, ktorý sa uverejňuje súčasne s oznámením tohto rozhodnutia holandským orgánom.
- (7) Prílohu k oznámeniu tvoril akčný plán boja proti hluku na letisku Schiphol na obdobie 2024 – 2029, ktorý zahŕňal najaktuálnejšiu strategickú hlukovú mapu z roku 2021 slúžiacu na určenie stavu hluku na letisku Schiphol. Holandsko uvádza, že pri posudzovaní stavu hluku použilo metodiku podľa správy Európskej konferencie civilného letectva č. 29 v súlade s prílohou I k nariadeniu.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 173, 12.6.2014, s. 65.

⁽²⁾ Zaregistrovaným pod číslom Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 a Ares(2024)6275032.

⁽³⁾ Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) Pokiaľ ide o zistenie stavu hluku, holandské orgány vychádzali z prognózy využívania letiska Schiphol na rok 2023 a na jej základe predpovedali situáciu v novembri 2024, pričom predpokladali ročne 500 000 pohybov obchodnej leteckej dopravy z letiska Schiphol alebo naň, z toho 32 000 v noci.
- (9) Z výpočtov vyplýva tento stav hluku:
- počet domov vo vnútri krivky hluku 58 dB(A) L_{dvn} by bol 7 081,
 - počet osôb, ktoré hluk značne obťažuje, vo vnútri krivky hluku 48 dB(A) L_{dvn} by bol 113 862,
 - počet domov vo vnútri krivky hluku 48 dB(A) L_{noc} by bol 5 685,
 - počet osôb, ktorým hluk značne naruša spánok, vo vnútri krivky hluku 40 dB(A) L_{noc} by bol 24 365.
- (10) Holandsko si vytýčilo cieľ znížiť hluk a zaevidovalo ho ako súčasť svojho akčného plánu boja proti hluku na roky 2024 – 2029.
- (11) Cieľ znížiť hluk tvoria tieto čiastkové ciele:
- a) znížiť počet domov vo vnútri krivky hluku 58 dB(A) L_{dvn} o 20 %;
 - b) znížiť počet osôb, ktoré hluk značne obťažuje, vo vnútri krivky hluku 48 dB(A) L_{dvn} o 20 %;
 - c) znížiť počet domov vo vnútri krivky hluku 48 dB(A) L_{noc} o 15 % a
 - d) znížiť počet osôb so značne narušeným spánkom v dôsledku hluku vo vnútri krivky hluku 40 dB(A) L_{noc} o 15 %.
- (12) Holandsko v oznámení konkrétne uviedlo, že čiastkové ciele zníženia hluku a) a b) sa majú dosiahnuť v dvoch fázach:
- 15 % ako prvý krok do 1. novembra 2025 a
 - zostávajúcich 5 % v neskoršej fáze, ktorá nie je časovo vymedzená.
- (13) Čiastkové ciele c) a d) sa takisto majú dosiahnuť do 1. novembra 2025.
- (14) Toto rozhodnutie sa týka len prvého kroku, t. j. zníženia počtu zasiahnutých ľudí a domov vo vymedzených krivkách hluku o 15 % a nie je ním dotknuté budúce posúdenie Komisie, pokiaľ ide o postup zavádzania zostávajúceho 5 % zníženia, keďže by si vyžadovalo nové prevádzkové obmedzenia a nové oznámenie.
- (15) Holandské orgány pri určovaní stavu hluku a východiskového scenára, v porovnaní s ktorým sa dosahovanie cieľa zmiernenia hluku meria, rozhodli, že určité opatrenia na zníženie hluku sa zahrnú do východiskového scenára, a teda sa nepovažujú za opatrenia prispievajúce k dosahovaniu cieľa zníženia hluku.
- (16) Ide o opatrenia, ktoré sektor letectva už oznámil, alebo o ktorých sa predpokladá, že budú prijaté bez ohľadu na požiadavky, ktoré ukladajú holandské orgány. V oznámení sa označujú pojmom „nezávislý vývoj“. Patria medzi ne opatrenia ako nezávislá modernizácia lietadlového parku a určité prevádzkové postupy na znižovanie hluku. Nezávislá modernizácia lietadlového parku vychádza z predpokladu holandských orgánov, že letecké spoločnosti majú „bežnú prax“ modernizácie svojho lietadlového parku. Podľa holandských orgánov sú ich predpoklady doložené trendmi v odvetví. Oznámenie však neobsahuje žiadne ďalšie objasnenie, ako sa priemyselné trendy zistili a ako sa pri spresňovaní predpokladov zohľadnila osobitná situácia a špecifiká letiska Schiphol. Pokiaľ ide o prevádzkové postupy, zahŕňajú intenzívnejšie využívanie postupu pokračovanie klesania na priblížení (Continuous Descent Approach – CDA), častejšie používanie vztlakových klapiek v obmedzenom režime, 95 % dodržiavanie postupov na zníženie hluku pri vzlete (NADP-2), ako aj opatrenia začlenené do programu „Minder Hinder Schiphol“, ktorých zavedenie bolo naplánované k novembru 2024, uvedené v prílohe B k správe To70, ktorá bola súčasťou verejných konzultácií v marci 2023.

- (17) Holandské orgány v snahe dosiahnuť cieľ zmiernenia hluku do novembra 2025 dospeli k záveru, že potrebné sú tieto opatrenia:
- letecká spoločnosť KLM Royal Dutch Airlines by mala na nočné lety používať tichšie lietadlá,
 - ďalšia modernizácia lietadlového parku na základe harmonogramov leteckých spoločností nad rámec nezávislej modernizácie lietadlového parku,
 - je potrebné nastavením letiskových poplatkov motivovať na využívanie tichších lietadiel,
 - vylúčiť používanie lietadiel s rozpätím minimálne -13EPNdB na letisku Schiphol počas noci,
 - obmedziť pohyby lietadiel v nočných hodinách na 27 000 ročne a
 - obmedziť celkové pohyby lietadiel na 478 000 ročne.
- (18) Holandské orgány dospeli k záveru, že ročný maximálny povolený počet pohybov lietadiel treba stanoviť na 478 000, aby sa ako minimum dosiahlo 15 % zníženie pri všetkých čiastkových cieľoch celkového cieľa zníženia hluku. Pri čiastkových cieľoch b), c) a d) by sa kombináciou opatrení presiahlo zníženie hluku stanovené na základe cieľa zníženia hluku, predovšetkým v noci.
- (19) Treba poznamenať, že ročný maximálny povolený počet pohybov lietadiel sa vzťahuje len na pravidelné a nepravidelné služby komerčnej leteckej dopravy. Prevádzka všeobecného a podnikového letectva sa na účely ročného maximálneho povoleného počtu pohybov lietadiel na letisku Schiphol nezohľadňuje.
- (20) Komisia na základe oznámenia a v súlade s článkom 8 ods. 3 nariadenia preskúmala postup zavádzania oznámených prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom.
- (21) Komisia zistila, že určité prvky oznámenia nie sú v úplnom súlade s postupom zavádzania prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom stanoveným v nariadení.
- (22) Podľa článku 5 ods. 3 písm. a) nariadenia sú členské štáty povinné zaručiť, že pri podnikaní krokov proti hluku sa ako dostupný prostriedok zväží predpokladaný účinok zníženia hluku spôsobeného lietadlami pri zdroji. Ako dostupný prostriedok sa má zväziť aj modernizácia lietadlového parku, pretože letecké spoločnosti vymieňajú staršie lietadlá za nové, ktoré spôsobujú menej hluku.
- (23) V oznámení sa uvádza že dosahovanie cieľa znížiť hluk sa má merať v porovnaní s východiskovým scenárom, čo zahŕňa účinky nezávislého vývoja opísaného v odôvodnení 16 v čase. Holandsko zastáva názor, že to umožní určit účinky a prínos, ktorý pri dosahovaní cieľa znížiť hluk budú znamenať nové opatrenia navrhované holandskými orgánmi, oddelene od opatrení, ktoré sektor zavádza z vlastnej iniciatívy. Inými slovami, Holandsko má v úmysle dosiahnuť cieľ znížiť hluk *nad rámec* zníženia hluku v dôsledku nezávislého vývoja v danom sektore.
- (24) V oznámení sa uvádza, že nezávislý vývoj nie je dostatočný na to, aby sa cieľ znížiť hluk dosiahol, pretože jeho výsledky by vyrovnal nárast objemu dopravy. Komisia však konštatuje, že z dôvodu navrhovaného ročného maximálneho povoleného počtu pohybov lietadiel v počte 478 000 nedôjde k žiadnemu ďalšiemu nárastu letovej prevádzky, a preto nezávislý vývoj sektora môže prispieť k zníženiu hluku na letisku v aj období po novembri 2025. Z týchto dôvodov a bez toho, aby bola dotknutá smernica o hluku^(*), by holandské orgány mali vo svojej analýze predpokladaného účinku zníženia hluku spôsobeného lietadlami pri zdroji zväziť vplyv kombinácie opatrení v podobe maximálneho povoleného počtu pohybov lietadiel zavedeného od novembra 2025 a nezávislého vývoja v sektore.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/EC z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. EÚ L 189, 18.7.2002, s. 12).

- (25) Komisia ďalej konštatuje, že holandské orgány nepredostreli dôvody, prečo sa rozhodli pre zvolenú metodiku, ani predpoklady, z ktorých vychádzali pri rozdelení modernizácie lietadlového parku na nezávislú modernizáciu lietadlového parku, ktorú považujú za súčasť východiskového scenára, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 8, a na dodatočnú modernizáciu lietadlového parku, ktorá sa považuje za opatrenie prispievajúce k dosiahnutiu cieľa znížiť hluk. Komisia konštatuje, že na to, aby Holandsko mohlo určiť nákladovú účinnosť a predvídateľné účinky zníženia hluku spôsobeného lietadlami pri zdroji, sú potrebné odôvodnenie a metodika daného rozdelenia.
- (26) Členské štáty sú podľa článku 5 ods. 3 písm. c) nariadenia v snahe určiť nákladovo najefektívnejšie opatrenie alebo kombináciu opatrení povinné zabezpečiť, aby sa zväzil účinok postupov na zníženie hluku na dosahovanie cieľa znížiť hluk. Medzi postupy na zníženie hluku patria prevádzka s kontinuálnym klesaním (CDO), prevádzka s kontinuálnym stúpaním (CCO), postupy na zníženie hluku pri vzlete (NADP) a výkonnostná navigácia (PBN) v priestoroch terminálov okolo letísk.
- (27) Pokiaľ ide konkrétne o postupy NADP, Holandsko tvrdí, že od 1. januára 2023 do 28. júla 2024 sa pri vyše 95 % letov už využil postup NADP-2. Pokiaľ ide o prevádzku, pri ktorej sa tento postup ešte nevyužíva, Holandsko tvrdí, že nie je právne vynútiteľný a niektorí piloti používajú iný postup v súlade s požiadavkami leteckej spoločnosti, pre ktorú lietajú. Postupy PBN umožňujú veľmi presné laterálne dráhy letu a zlepšené profily stúpania a klesania, čo prispieva k zmierneniu hluku. Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/1048⁽⁹⁾ o PBN sa poskytovateľom manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb ukladá povinnosť zaručiť bezproblémový a bezpečný prechod na poskytovanie ich služieb za využitia služieb výkonnostnej navigácie a postupy PBN uverejniť. Agentúra LVNL uverejnila viaceré postupy PBN vrátane postupov s prvkom rádius k fixu (RF), ktorý umožňuje lietadlo presnejšie navigovať medzi obývanými oblasťami, čo umožňuje zmenšiť zónu letových trás medzi zastavanými oblasťami.
- (28) Ako sa opisuje v odôvodnení (16), niektoré prevádzkové postupy sú zahrnuté do východiskového scenára. Z dôvodu zavedenia ročného maximálneho povoleného počtu pohybov lietadiel účinnosť tohto nezávislého vývoja už viac nevyrovná nárast prevádzky, a preto môžu prispievať k zníženiu hluku na letisku aj v období po novembri 2025. Holandské orgány však odmietli zväziť ďalšie využitie opatrení na znížovanie hluku, konkrétne najprv opatrení, ktoré presahujú rámec opatrení stanovených v programe „Minder Hinder Schiphol“, a potom opatrení, ktoré v programe síce figurujú, ale neboli zavedené k plánovanému dátumu v novembri 2024. Komisia teda konštatuje, že holandské orgány v plnej miere nepreskúmali účinok týchto opatrení podľa článku 5 ods. 3 písm. c) nariadenia.
- (29) V článku 5 ods. 6 nariadenia sa stanovuje, že prevádzkové obmedzenia musia byť nediskriminačné.
- (30) Komisia vzhľadom na otázku nediskriminácie konštatuje, že nahlásené opatrenia sú zamerané len na komerčnú leteckú dopravu. Holandské orgány objasnili, že hluk spôsobovaný všeobecným a podnikovým letectvom je zahrnutý do východiskového scenára. V záujme zohľadnenia daných typov služieb sa uplatnilo 2,5 % navýšenie hluku, čo nie je zanedbateľná hodnota vzhľadom na cieľ zmiernenia hluku uvedený v oznámení. Komisia konštatuje, že tieto typy operácií teda prispievajú k celkovému problému hluku okolo letiska Schiphol. Holandské orgány zaradili hluk, ktorý spôsobujú, do východiskového scenára, na ktorý uplatňujú plány zmiernenia hluku. V oznámení sa však neuvádzajú žiadne opatrenia na zmiernenie hluku, ktoré by sa vzťahovali na všeobecné a podnikové letectvo. Preto hoci k problému hluku prispieva tak komerčná letecká doprava, ako aj všeobecné a podnikové letectvo, celú záťaž spojenú so zmiernením hluku zo všetkých operácií na letisku Schiphol znáša len komerčná letecká doprava. Takýto prístup je diskriminačný v neprospech komerčnej leteckej dopravy. Zaradením všeobecného a podnikového letectva medzi aspekty, na ktoré sa majú vzťahovať opatrenia na zmiernenie hluku, sa dala znížiť potreba prevádzkových obmedzení.
- (31) Napokon Komisia poznamenáva, že v článku 6 ods. 3 nariadenia sa príslušným orgánom ukladá povinnosť sledovať a monitorovať vykonávanie prevádzkových opatrení a v prípade potreby prijímať opatrenia,

⁽⁹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1048 z 18. júla 2018, ktorým sa stanovujú požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy týkajúce sa výkonnostnej navigácie (Ú. v. EÚ L 189, 26.7.2018, s. 3).

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Komisia na základe preskúmania, či sa Holandsko riadilo postupom podľa nariadenia (EÚ) č. 598/2014, zistila, že postup bol dodržaný s týmito výnimkami:
 - a) Holandsko vylúčilo z prevádzkových opatrení všeobecné a podnikové letectvo a zároveň zahrnulo hluk z predmetných operácií do stavu hluku, čím porušilo článok 5 ods. 6 nariadenia;
 - b) Holandsko predpokladaný účinok opatrení na zníženie hluku spôsobeného lietadlami pri zdroji prostredníctvom nezávislej modernizácie lietadlového parku podľa článku 5 ods. 3 písm. a) nariadenia zvažilo len čiastočne;
 - c) Holandsko prevádzkové postupy na znižovanie hluku podľa článku 5 ods. 3 písm. c) nariadenia zvažilo len čiastočne.
2. Holandsko sa s týmto rozhodnutím oboznámi a pred zavedením predmetných prevádzkových obmedzení na letisku Schiphol o svojich zámeroch bude informovať Komisiu.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Holandskému kráľovstvu.

V Bruseli 5. marca 2025

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie