



2025/519

18.3.2025

KOMISJONI OTSUS (EL) 2025/519,

5. märts 2025,

**milles käsitletakse käitamispiirangute kehtestamise menetlust Schipholi lennujaamas kooskõlas
Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 598/2014**

(teatavaks tehtud numbri C(2025) 1355 all)

(Ainult hollandikeelne tekst on autentne)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrust (EL) nr 598/2014 müraga seotud käitamispiirangute eeskirjade ja korra kehtestamise kohta liidu lennujaamades tasakaalustatud lähenemisviisi raames ning direktiivi 2002/30/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 8 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

- (1) Madalmaad teatasid 4. septembri 2024. aasta kirjas ⁽²⁾ määruse (EL) nr 598/2014 (edaspidi „määrus“) artikli 8 lõike 1 kohaselt komisjonile oma kavatsusest kehtestada Schipholi lennujaamas müraga seotud käitamispiirangud (edaspidi „teade“).
- (2) Komisjoni talitused palusid 27. septembri 2024. aasta kirjas ⁽³⁾ Madalmaade ametiasutustel esitada täiendavat teavet lendude arvu ülempiiri kohta ja muid selgitusi, mis võimaldaks neil läbi vaadata Schipholi lennujaamas käitamispiirangute kehtestamise menetluse ja hinnata, kas kavandatud meetmed on eespool nimetatud määrusega kooskõlas.
- (3) Madalmaade ametiasutused esitasid 6. detsembri 2024. aasta kirjas ⁽⁴⁾ eespool nimetatud teate kohta lisateavet, täpsustades lendude arvu iga-aastast ülempiiri (478 000) ning esitades täiendavaid andmeid piirangute lähtestse-naariumi, müra vähendamise eesmärgi saavutamiseks kavandatavate meetmete mõju ja sellega seotud eelduste kohta. Teade loeti täielikuks alates kuupäevast, mil Madalmaade ametiasutused esitasid lisateavet.
- (4) Määruses on sätestatud eeskirjad ja kord, mida liikmesriigid peavad järgima enne müraga seotud käitamispiirangute kehtestamist liidu lennuväljadel.
- (5) Komisjon on kooskõlas määruse (EL) nr 598/2014 artikli 8 lõikega 3 läbi vaadanud Schipholi lennujaamas käitamispiirangute kehtestamise menetluse, millest Madalmaad teatasid 4. septembril 2024 ja mille kohta esitati lisateavet 6. detsembril 2024.
- (6) Käesolevas otsuses käsitletakse üksnes komisjoni järeldusi, kuna müraga seotud käitamispiirangute kehtestamise teatavad elemendid ei olnud määruses sätestatud menetlusega täielikult kooskõlas. Komisjoni talitused on eespool nimetatud menetluse määruse artikli 8 lõike 3 kohaselt läbi vaadanud ja kajastanud selle tulemusi komisjoni talituste töödokumendis, mis avaldatakse samaaegselt Madalmaade ametiasutuste teavitamisega käesolevast otsusest.
- (7) Teatele olid lisatud Schipholi lennujaama müra käsitlev tegevuskava 2024–2029 ja kõige ajakohasem strateegiline mürakaart, mis koostati 2021. aastal Schipholi lennujaama mürataseme kindlakstegemiseks. Madalmaad on teatanud, et nad kasutasid mürataseme hindamisel vastavalt määruse I lisale metoodikat, mis on kooskõlas Euroopa Tsiivilnennunduse Konverentsi aruandedokumendiga nr 29.

⁽¹⁾ ELT L 173, 12.6.2014, lk 65.

⁽²⁾ Registreeritud numbrite Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 ja Ares(2024)6275032 all.

⁽³⁾ Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) 2024. aasta novembri mürataseme kindlakstegemisel lähtusid Madalmaade ametiasutused Schipholi lennujaama 2023. aasta kasutusprognoosist, võttes aluseks eelduse, et Schipholi lennujaama saabub või sealt väljub igal aastal 500 000 kommertslenđu, sh 32 000 öist lenđu.
- (9) Asjaomaste arvutuste põhjal on müratase järgmine:
- L_{den} 58 dB(A) mürakontuuri piirkonda peaks jääma 7 081 maja;
 - L_{den} 48 dB(A) mürakontuuri piirkonnas peaks asuma 113 862 inimest, kes on müra väga häiritud;
 - L_{night} 48 dB(A) mürakontuuri piirkonda peaks jääma 5 685 maja;
 - L_{night} 40 dB(A) mürakontuuri piirkonnas peaks asuma 24 365 inimest, kelle uni on väga häiritud.
- (10) Madalmaad on kindlaks määranud müra vähendamise eesmärgi ja registreerinud selle oma müra tegevuskava 2024–2029 raames.
- (11) Müra vähendamise eesmärk koosneb järgmistest alleesmärkidest:
- a) 58 dB(A) L_{den} mürakontuuri piirkonda muudetakse nii, et see hõlmab varasemast 20 % vähem maju;
 - b) 48 dB(A) L_{den} mürakontuuri piirkonda muudetakse nii, et see hõlmab varasemast 20 % vähem inimesi, kes on müra väga häiritud;
 - c) 48 dB(A) L_{night} mürakontuuri piirkonda muudetakse nii, et see hõlmab varasemast 15 % vähem maju, ja
 - d) 40 dB(A) L_{night} mürakontuuri piirkonda muudetakse nii, et see hõlmab varasemast 15 % vähem inimesi, kelle uni on väga häiritud.
- (12) Teatistes täpsustati, et müra vähendamise alleesmärgid a ja b tuleb saavutada kahes etapis:
- esmalt 15 % hiljemalt 1. novembriks 2025 ja
 - ülejäänud 5 % järgmises etapis, mille ajalist kestust ei olnud kindlaks määratud.
- (13) Ka alleesmärgid c ja d tuleb saavutada 1. novembriks 2025.
- (14) Käesolevas otsuses käsitletakse vaid esimest etappi, st mürakontuuride muutmist nii, et müra mõjutatud inimeste ja majade arv väheneks 15 %, ning see ei puuduta hinnangut, mille komisjon võib anda ülejäänud 5 %-lise vähendamisega seotud menetlusele, kuna selleks tuleks kehtestada uued käitamispiirangud ja esitada uus teade.
- (15) Madalmaade ametiasutused, kes määrasid kindlaks mürataseme ja lähtetaseme, mille alusel mõõdetakse müra vähendamise eesmärgi täitmist, otsustasid lisada teatavad müra vähendamise meetmed lähtestsenaariumi, mistõttu müra vähendamise eesmärgi täitmisel neid arvesse ei võeta.
- (16) Tegemist on meetmetega, millest lennundussektor on juba teatanud või mis eelduste kohaselt tuleb võtta, olenemata Madalmaade ametiasutuste kehtestatud nõuetest. Teates nimetatakse neid autonoomseteks arengusuundumusteks. Sellised meetmed hõlmavad õhusõidukipargi autonoomset uuendamist ja teatavaid müra vähendamise protseduure. Lennukipargi autonoomne uuendamine põhineb Madalmaade ametiasutuste eeldusel, et lennuettevõtjad jätkavad tavapärase tegevust. Madalmaade ametiasutuste sõnul on eelduste aluseks lennundussektoris valitsevad suundumused. Samas ei sisalda teade ühtegi täiendavat põhjendust selle kohta, kuidas lennundussektori suundumused kindlaks tehti ning kuidas võeti eelduste täpsustamisel arvesse Schipholi lennujaama konkreetset olukorda ja eripärasid. Asjaomased müravähendusprotseduurid hõlmavad pideva laskumisega lähenemise (CDA) protseduuride ulatuslikumat kasutuselevõttu, tagatiivakasutuse piiramist, müra vähendamise tegevuskava (NADP-2) kohaste stardiprotseduuride järgimist 95 % ulatuses ja programmi „Minder Hinder Schiphol“ kohaseid meetmeid, mis oli kavas rakendada enne 2024. aasta novembrit ja mis on esitatud 2023. aasta märtsi avaliku konsultatsiooni raames esitatud To70 aruande B lisas.

- (17) Madalmaade ametiasutused leiavad, et müra vähendamise eesmärgi saavutamiseks 2025. aasta novembriks on vaja võtta järgmised meetmed:
- KLM Royal Dutch Airlines võtab öiste lendude käitamiseks kasutusele vaiksemad õhusõidukid;
 - lennukiparki uuendatakse lisaks autonoomsele uuendamisele ka lennuettevõtja koostatud kavade alusel;
 - vaiksimate õhusõidukite kasutamist stimuleeritakse lennujaamatasude kehtestamise abil;
 - Schipholi lennujaamas keelatakse öisel ajal selliste õhusõidukite käitamine, mille müratase on -1 3EPNdB või rohkem;
 - öiste lendude arvu piiratakse 27 000-ni aastas ja
 - aastas on lubatud käitada kuni 478 000 lendu.
- (18) Selleks et piirata mürataset kõikide müra vähendamise eesmärgi alleesmärkide puhul vähemalt 15 % võrra, ei tohiks lendude iga-aastane koguarv Madalmaade hinnangul olla suurem kui 478 000. Alleesmärkide b, c ja d puhul oleks meetmeid omavahel kombineerides võimalik tagada, et müra väheneb eelkõige öisel ajal rohkem, kui asjaomase eesmärgiga on ette nähtud.
- (19) Tuleb märkida, et lendude arvu iga-aastast ülempiiri kohaldatakse üksnes regulaarsete ja mitteregulaarsete kommertslendude suhtes. Schipholi lennujaamas lendude arvu suhtes kehtestatud iga-aastase ülempiiri kehtestamisel ei ole arvesse võetud üldlennunduse ja ärilise lennutegevuse lende.
- (20) Pärast eespool nimetatud teate kättesaamist vaatas komisjon müraga seotud käitamispiirangute kehtestamise menetluse läbi vastavalt määruse artikli 8 lõikele 3.
- (21) Komisjon tegi asjaomase teate puhul kindlaks mõned elemendid, mis ei olnud kõnealuses määruses müraga seotud käitamispiirangute kehtestamiseks ette nähtud menetlusega täielikult kooskõlas.
- (22) Liikmesriigid peavad vastavalt kõnealuse määruse artikli 5 lõike 3 punktile a tagama, et müraga seotud meetmete võtmisel käsitatakse ühe kättesaadava võimalusena tekkekohal õhusõiduki müra vähendamise prognoositavat mõju. Ühe sellise meetmena tuleb käsitada lennukipargi uuendamist, sest lennuettevõtjad vahetavad vanemaid õhusõidukeid uuemate vastu, mis tekitavad vähem müra.
- (23) Teates on märgitud, et müra vähendamise eesmärgi mõõtmiseks tuleb kasutada lähtetaset, mis hõlmab põhjenduses 16 kirjeldatud autonoomsete arengusuundumuste mõju aja jooksul. Madalmaad väidavad, et see võimaldab kindlaks määrata Madalmaade ametiasutuste kavandatud uute meetmete mõju ja panuse müra vähendamise eesmärgi saavutamisse eraldi mis tahes muudest meetmetest, mida lennundussektor kohaldab omal algatusel. Teisisõnu kavatsesid Madalmaad saavutada müra vähendamise eesmärgi *lisaks* mürataseme vähenemisele tulenevalt lennundussektori autonoomsete arengusuundumuste mõjust.
- (24) Teates märgitakse, et autonoomsete arengusuundumuste mõjust müra vähendamise eesmärgi saavutamiseks ei piisa, kuna selle neutraliseeriks lennuliikluse kasv. Samas leiab komisjon, et kuna lendude iga-aastast arvu piiratakse 478 000-ni, siis lennuliiklus kasv peatub ja seega võivad lennundussektori autonoomsed arengusuundumused aidata vähendada lennujaama mürataset ka pärast 2025. aasta novembrit. Sellest tulenevalt ja ilma et see piiraks müradirektiivi⁽⁹⁾ kohaldamist, peaksid Madalmaade ametiasutused tekkekohal õhusõiduki müra vähendamise prognoositava mõju analüüsimisel arvesse võtma lendude arvu piiramise (mida kohaldatakse alates 2025. aasta novembrist) ja lennundussektori autonoomsete arengusuundumuste kombineeritud mõju.

⁽⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12).

- (25) Lisaks märgib komisjon, et Madalmaade ametiasutused ei põhjendanud metoodikat ega eeldusi, mille alusel õhusõidukipargi uuendamine on lähtetaseme kindlaksmääramise käigus (nagu on selgitatud põhjenduses 8) jaotatud õhusõidukipargi autonoomseks uuendamiseks ja lennukipargi täiendavaks uuendamiseks, mida käsitatakse kui meetet, mis aitab saavutada müra vähendamise eesmärki. Komisjon märgib, et kõnealuse jaotuse põhjendused ja metoodika on vajalikud selleks, et Madalmaad saaksid kindlaks määrata nii asjaomase meetme kulutõhususe kui ka tekkekohal õhusõiduki müra vähendamise prognoositava mõju.
- (26) Vastavalt määruse artikli 5 lõike 3 punktile c peavad liikmesriigid kõige kulutõhusama meetme või meetmete kombinatsiooni kindlaksmääramisel tagama, et arvesse võetaks toimivate müra vähendamise protseduuride mõju müra vähendamise eesmärgile. Müra vähendamise protseduurid hõlmavad pideva laskumisega lähenemise (CDA) protseduuride, pideva kõrgusevõtmise protseduuride (CCO), mürapiiranguga väljumisprotseduuride (NADP) ja suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) protseduuride rakendamist lennujaama ümbruses asuvatel terminalialadel.
- (27) Mürapiiranguga väljumisprotseduuride (NADP) puhul väidavad Madalmaad, et ajavahemikul 1. jaanuarist 2023 kuni 28. juulini 2024 kasutati juba rohkem kui 95 % lendude puhul NADP-2 protseduuri. Seoses ülejäänud lendudega märgivad Madalmaad, et kõnealuse protseduuri kasutamist ei ole võimalik õiguslikult jõustada ning mõned piloodid kohaldavad oma lennufirma nõudmisel teistsuguseid väljumisprotseduure. Suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) protseduurid võimaldavad õhusõidukitel väga täpselt järgida külgsuunalisi lennutrajekteore ning parandada tõusu- ja laskumisprofiile, mis aitab müra vähendada. Komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2018/1048 suutlikkusel põhineva navigatsiooni kohta ⁽⁹⁾ nähakse ette, et lennuliikluse korraldajad ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad võtavad vajalikud meetmed, et tagada oma teenuste puhul sujuv ja ohutu üleminek suutlikkusel põhineva navigatsiooni kasutamisele, ning avaldavad PBN-protseduuridega seotud teabe. Madalmaade lennujuhtimiskeskus (LVNL) on avaldanud mitu PBN-protseduuri, sealhulgas Radius-Fixi (RF) funktsiooniga protseduurid, mis võimaldavad õhusõidukitel elamupiirkondade vahel täpsemalt navigeerida, vähendades lennuteekonnavoonte laialivalgumist hoonestatud alade vahel.
- (28) Nagu on kirjeldatud põhjenduses 16, võeti lähtetaseme kindlaksmääramisel arvesse ka teatavaid käitamisprotseduure. Lendude iga-aastase arvu piiramise tõttu ei neutraliseeri liikluse kasv enam nende autonoomsete arengusuundumuste mõju ja seega võivad need aidata kaasa müra vähendamisele lennujaamas pärast 2025. aasta novembrit. Samas ei soovinud Madalmaade ametiasutused kaaluda võimalust kohaldada täiendavaid müra vähendamise protseduure, esiteks neid, mis lähevad kaugemale programmis „Minder Hinder Schiphol“ sätestatust, ja teiseks neid, mis on küll sellesse programmi lisatud, kuid mida ei ole 2024. aasta novembriks kavakohaselt rakendatud. Komisjon märgib, et seega ei uurinud Madalmaade ametiasutused üksikasjalikult nende meetmete mõju vastavalt määruse artikli 5 lõike 3 punktile c.
- (29) Määruse artikli 5 lõikes 6 on sätestatud, et käitamispiirangud ei tohi olla diskrimineerivad.
- (30) Seoses mittediskrimineerimisega juhib komisjon tähelepanu asjaolule, et kõnealuseid meetmeid kohaldatakse üksnes kommertslendude suhtes. Madalmaade ametiasutused selgitasid, et lähtetaseme kindlaksmääramisel on arvestatud üldlennunduse ja ärilise lennutegevuse lendude tekitatud müra. Need lennud suurendavad mürataset 2,5 %, mida teates nimetatud müravähendamiseesmärgi puhul ei saa tähelepanuta jätta. Komisjon leiab, et kõnealused lennud suurendavad Schipholi lennujaama ümbruse üldist müraprobleemi. Madalmaade ametiasutused võtsid üldlennunduse ja ärilise lennutegevuse lendude tekitatud müra arvesse ka lähtetaseme puhul, mille suhtes nad kohaldavad müra vähendamise kavasid. Samas ei sisalda teade üldlennunduse ja ärilise lennutegevuse lendude suhtes kohaldatavaid müra vähendamise meetmeid. Vaatamata sellele, et müraprobleemi süvendavad ka üldlennunduse ja ärilise lennutegevuse lennud, lasub kogu Schipholi lennujaamas toimuva lennutegevuse müra vähendamise koormus ainult kommertslendudel. Selline lähenemisviis on diskrimineeriv ja kommertslendunduse seisukohalt kahjulik. Üldlennunduse ja ärilise lennutegevuse lendude lisamine müra vähendamise meetmetesse oleks võinud aidata vähendada vajadust käitamispiirangute kehtestamise järele.
- (31) Lõpuks märgib komisjon, et vastavalt määruse artikli 6 lõikele 3 peavad pädevad asutused käitamispiirangute rakendamist jälgima ning selle järele valvama ning võtma vajaduse korral meetmeid,

⁽⁹⁾ Komisjoni 18. juuli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1048, millega kehtestatakse suutlikkusel põhineva navigatsiooni suhtes kohaldatavad õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid (ELT L 189, 26.7.2018, lk 3).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Komisjon leiab seoses läbivaatamisega, mille eesmärk oli välja selgitada, kas Madalmaad on järginud määruse (EL) nr 598/2014 kohast menetlust, et asjaomasest menetlusest on kinni peetud, välja arvatud järgmiste elementide puhul:
 - a) asjaolu, et Madalmaad on üldlennunduse ja ärilise lennutegevuse lennukäitamisega seotud meetmetest välja jätnud, kuid võtnud neid arvesse mürataseme kindlaksmääramisel, ei ole kooskõlas määruse artikli 5 lõike 6 nõuetega;
 - b) Madalmaad on ainult osaliselt arvesse võtnud lennukipargi autonoomse uuendamise prognoositavat mõju õhusõiduki müra vähendamisele tekkekohal vastavalt määruse artikli 5 lõike 3 punktile a.
 - c) Madalmaad on vaid osaliselt arvesse võtnud määruse artikli 5 lõike 3 punkti c kohaseid müra vähendamise protseduure.
2. Madalmaad vaatavad käesoleva otsuse läbi ja teavitavad komisjoni oma kavatsustest enne eespool nimetatud käitamispiirangute kehtestamist Schipholi lennujaamas.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Madalmaade Kuningriigile.

Brüssel, 5. märts 2025

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Apostolos TZITZIKOSTAS