



KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2025/519,

annettu 5 päivänä maaliskuuta 2025,

**Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 598/2014 mukaisesta prosessista
toimintarajoitusten ottamiseksi käyttöön Schipholin lentoasemalla**

(tiedoksiannettu numerolla C(2025) 1355)

Ainoastaan hollanninkielinen teksti on todistusvoimainen

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta 16 päivänä huhtikuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 598/2014 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 8 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Alankomaat ilmoitti komissiolle 4 päivänä syyskuuta 2024 päivätyllä kirjeellä ⁽²⁾ asetuksen (EU) N:o 598/2014, jäljempänä 'asetus', 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti aikomuksestaan ottaa käyttöön meluun liittyviä toimintarajoituksia Schipholin lentoasemalla, jäljempänä 'ilmoitus'.
- (2) Komission yksiköt pyysivät 27 päivänä syyskuuta 2024 päivätyllä kirjeellä ⁽³⁾ Alankomaiden viranomaisilta lisätietoja ilmoitetusta operaatioiden enimmäismäärän vaihteluvälistä ja muita selvennyksiä, jotta ne voisivat tarkastella uudelleen toimintarajoitusten käyttöönottoprosessia Schipholin lentoasemalla ja arvioida suunniteltujen toimenpiteiden yhteensopivuutta asetuksen kanssa.
- (3) Alankomaiden viranomaiset toimittivat 6 päivänä joulukuuta 2024 päivätyllä kirjeellä ⁽⁴⁾ lisätietoja ilmoituksen täydentämiseksi ja ilmoittivat operaatioille tarkan vuotuisen enimmäismäärän, joka on 478 000, ja toimittivat lisätietoja perusskenaariosta, ehdotettujen toimenpiteiden vaikutuksesta meluntorjuntatavoitteeseen ja taustalla olevista oletuksista. Ilmoitusta pidettiin täydellisenä siitä päivästä alkaen, jona Alankomaiden viranomaisilta saatiin lisätiedot.
- (4) Asetuksessa vahvistetaan säännöt ja menettelyt, joita jäsenvaltioiden on noudatettava ennen meluun liittyvien toimintarajoitusten ottamista käyttöön unionin lentoasemilla.
- (5) Komissio on asetuksen (EU) N:o 598/2014 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti tarkastellut Alankomaiden 4 päivänä syyskuuta 2024 ilmoittamaa ja 6 päivänä joulukuuta 2024 täydentämää prosessia toimintarajoitusten ottamiseksi käyttöön Schipholin lentoasemalla.
- (6) Tämä päätös koskee komission havaintoja vain siltä osin kuin tietyissä meluun liittyvien toimintarajoitusten käyttöönoton osatekijöissä ei ole täysin noudatettu asetuksessa säädettyä prosessia. Komission yksiköt ovat toteuttaneet asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisen tarkistusprosessin, jonka tulokset esitetään komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa, joka julkaistaan samaan aikaan, kun tästä päätöksestä ilmoitetaan Alankomaiden viranomaisille.
- (7) Ilmoituksen liitteenä oli Schipholin lentoaseman melua koskeva toimintasuunnitelma 2024–2029, joka sisältää uusimman strategisen melukartan vuodelta 2021 Schipholin lentoaseman melutilanteen määrittämiseksi. Alankomaat ilmoittaa käyttävänsä melutilanteen arvioinnissa Euroopan siviili-ilmailukonferenssin raportin Doc 29 mukaista menetelmää asetuksen liitteen I mukaisesti.

⁽¹⁾ EUVL L 173, 12.6.2014, s. 65.

⁽²⁾ Rekisteröity tunnuksilla Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 ja Ares(2024)6275032.

⁽³⁾ Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) Melutilanteen määrittämisessä Alankomaiden viranomaiset ottivat lähtökohdaksi Schipholin vuoden 2023 käyttöaste-ennusteen ja arvioivat, mitä se olisi marraskuussa 2024, olettaen, että Schipholin lentoasemalle saapuvien tai sieltä lähtevien kaupallisten lentojen määrä olisi vuosittain 500 000 kaupallista lentoa, joista 32 000 yölentoja.
- (9) Laskelmien mukaan melutilanteen arvioitiin olevan seuraavanlainen:
- 58 dB(A) $L_{den:n}$ käyrän sisällä 7 081 taloa;
 - 48 dB(A) $L_{den:n}$ käyrän sisällä 113 862 ihmistä, joita melu häiritsee suuresti;
 - 48 dB(A) $L_{night:n}$ käyrän sisällä 5 685 taloa;
 - 40 dB(A) $L_{den:n}$ käyrän sisällä 24 365 ihmistä, joiden unta melu häiritsee suuresti.
- (10) Alankomaat on määritellyt meluntorjuntatavoitteen ja kirjannut sen melua koskevan toimintasuunnitelmansa 2024–2029 osana.
- (11) Meluntorjuntatavoite koostuu seuraavista alatavoitteista:
- a) 58 dB(A) $L_{den:n}$ käyrän sisällä olevien talojen lukumäärän vähentäminen 20 prosentilla;
 - b) 48 dB(A) $L_{den:n}$ käyrän sisällä olevien melusta suuresti häiriintyvien ihmisten lukumäärän vähentäminen 20 prosentilla;
 - c) 48 dB(A) $L_{night:n}$ käyrän sisällä olevien talojen lukumäärän vähentäminen 15 prosentilla; ja
 - d) 40 dB(A) $L_{night:n}$ käyrän sisällä olevien suurista unihäiriöistä kärsivien ihmisten lukumäärän vähentäminen 15 prosentilla.
- (12) Ilmoituksessa täsmennettiin, että meluntorjunnan alatavoitteet a ja b on määrä saavuttaa kahdessa vaiheessa:
- 15 prosenttia ensimmäisessä vaiheessa 1 päivään marraskuuta 2025 mennessä, ja
 - loput 5 prosenttia myöhemmässä vaiheessa, jota ei määritetty aikataulussa.
- (13) Myös alatavoitteet c ja d on määrä saavuttaa 1 päivään marraskuuta 2025 mennessä.
- (14) Tämä päätös koskee ainoastaan ensimmäistä vaihetta, toisin sanoen vaikutuksille altistuvien ihmisten ja talojen määrän vähentämistä 15 prosentilla määritetyillä melukäyrillä, eikä se vaikuta komission tulevaan arvioon prosessista, jolla jäljelle jäävä viiden prosentin vähennys otetaan käyttöön, mikäli se edellyttää uusia toimintatoimia ja uutta ilmoitusta.
- (15) Määrittäessään melutilannetta ja perustasoa, jonka perusteella meluntorjuntatavoitteen saavuttamista mitataan, Alankomaiden viranomaiset päättivät, että tietyt melua vähentävät toimenpiteet sisällytetään perusskenaarioon eikä niiden siksi katsota edistävän meluntorjuntatavoitteen saavuttamista.
- (16) Nämä ovat toimenpiteitä, joista ilmailuala on jo ilmoittanut tai jotka oletetaan toteutettavan Alankomaiden viranomaisten asettamista vaatimuksista riippumatta. Niitä kutsutaan ilmoituksessa ”autonomiseksi kehitykseksi”. Tällaisia toimenpiteitä ovat muun muassa laivaston autonominen uudistaminen ja tietyt meluntorjuntaan liittyvät toimintamenetelmät. Laivaston autonominen uudistaminen perustuu Alankomaiden viranomaisten oletukseen siitä, että lentoyhtiöt jatkavat laivastojensa uudistamista entiseen tapaan. Alankomaiden viranomaisten mukaan oletukset perustuvat toimialalla vallitseviin suuntauksiin. Ilmoituksessa ei kuitenkaan esitetä lisätodisteita siitä, mihin esitetyt toimialalla vallitsevat suuntaukset perustuvat ja miten Schipholin lentoaseman erityistilanne ja erityispiirteet on otettu huomioon oletuksia tarkennettaessa. Toimintamenetelmiä taasen ovat muun muassa jatkuvan liu’un lähestymisen (CDA) käytön lisääminen, pienempien laskusiivekeasetusten käytön lisääminen, lento-onlähdon melunvaimennusmenetelmän (NADP-2) noudattaminen 95-prosenttisesti sekä Minder Hinder Schiphol -ohjelmaan sisältyvät toimenpiteet, jotka oli määrä toteuttaa ennen marraskuuta 2024 ja jotka mainitaan To70-raportin liitteessä B, joka sisältyi maaliskuussa 2023 järjestettyyn julkiseen kuulemiseen.

- (17) Alankomaiden viranomaiset ovat todenneet seuraavien toimenpiteiden olevan tarpeen meluntorjuntatavoitteen saavuttamiseksi marraskuuhun 2025 mennessä:
- KLM Royal Dutch Airlines -yhtiön siirtyminen hiljaisempien ilma-alusten käyttöön yöllä;
 - lentoyhtiöiden aikatauluihin perustuva laivaston uudistaminen autonomisen uudistamisen lisäksi;
 - hiljaisempien ilma-alusten käytön kannustaminen lentoasemamaksuilla;
 - sellaisten ilma-alusten käytön kieltäminen Schipholin lentoasemalla yöaikaan, joiden marginaali on vähintään -13EPNdB;
 - yöllisten operaatioiden rajoittaminen 27 000:een vuodessa; ja
 - operaatioiden vuotuisen kokonaismäärän rajoittaminen yhteensä 478 000 lentoon.
- (18) Alankomaiden viranomaiset päättelivät, että operaatioiden vuotuiseksi enimmäismääräksi olisi asetettava 478 000, jotta vähintään 15 prosentin meluvähennystavoite voitaisiin saavuttaa kaikkien alatavoitteiden osalta. Alatavoitteiden b, c ja d toimenpiteiden osalta meluntorjuntatavoitteessa asetettu melunvähennys, erityisesti yöaikana, ylittyisi toimenpiteiden yhdistelmällä.
- (19) On huomattava, että vuotuinen enimmäismäärä kattaa ainoastaan säännölliset ja muut kuin säännölliset kaupalliset palvelut. Yleisilmailua ja liikelentotoimintaa ei otettu huomioon määritettäessä operaatioiden vuotuisia enimmäismääriä Schipholin lentoasemalla.
- (20) Ilmoituksen saatuaan komissio tarkisti asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti meluun liittyvien toimintarajoitusten käyttöönottoprosessin.
- (21) Komissio havaitsi ilmoituksessa tiettyjä seikkoja, jotka eivät olleet täysin asetuksessa säädetyn meluun liittyvien toimintarajoitusten käyttöönottoprosessin mukaisia.
- (22) Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että meluun liittyviä toimia toteutettaessa tarkastellaan sitä ennustettavissa olevaa vaikutusta, joka lentomelun vähentämisellä sen lähteellä on. Laivaston uudistamista on pidettävä tällaisena toimenpiteenä, koska lentoyhtiöt vaihtavat vanhempia ilma-aluksia uudempiin ilma-aluksiin, jotka aiheuttavat vähemmän melua.
- (23) Ilmoituksessa todetaan, että meluntorjuntatavoitetta on mitattava suhteessa perustasoon, johon sisältyy johdanto-osan 16 kappaleessa kuvatus autonomisen kehityksen vaikutus ajan mittaan. Alankomaat väittää tämän mahdollistavan sen, että Alankomaiden viranomaisten ehdottamien uusien toimenpiteiden vaikutukset ja niiden vaikutus meluntorjuntatavoitteeseen erillään kaikista toimenpiteistä, joita toimiala toteuttaa omasta aloitteestaan, voidaan määrittää. Toisin sanoen Alankomaat aikoo saavuttaa meluntorjuntatavoitteen toimialan autonomiseen kehitykseen perustuvan melunvähennyksen lisäksi.
- (24) Ilmoituksessa todetaan, ettei autonominen kehitys riitä meluntorjuntatavoitteen saavuttamiseen, koska liikenteen kasvu neutralisoi sen. Komissio toteaa kuitenkin, että operaatioille ehdotetun vuotuisen enimmäismäärän (478 000) vuoksi lentoliikenne ei lisäännä, minkä vuoksi toimialan autonominen kehitys voi vaikuttaa melun vähentymiseen lentoasemalla marraskuun 2025 jälkeen. Näistä syistä ja sanotun kuitenkin rajoittamatta meludirektiivin⁽⁹⁾ soveltamista, Alankomaiden viranomaisten olisi otettava huomioon marraskuussa 2025 käyttöön otettavan operaatioiden enimmäismäärän ja toimialan autonomisen kehityksen yhteisvaikutus analysoidessaan sitä ennustettavissa olevaa vaikutusta, joka lentomelun vähentämisellä sen lähteellä on.

⁽⁹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta (EYVL L 189, 18.7.2002, s. 12).

- (25) Lisäksi komissio toteaa, että Alankomaiden viranomaiset eivät esittäneet perusteluja niistä menetelmistä ja oletuksista, joiden perusteella laivaston uudistaminen eriytettiin perusskenaarion autonomista uudistamista koskevaan osaan, kuten johdanto-osan 8 kappaleessa selitetään, ja laivaston lisä uudistamiseen, jota pidetään melutavoitteen saavuttamista edistävänä toimenpiteenä. Komissio toteaa, että jaon taustalla olevat perustelut ja menetelmät ovat tarpeen, jotta Alankomaat voi määrittää lentomelun vähentämisen kustannustehokkuuden ja ennakoitavan vaikutuksen sen lähteellä.
- (26) Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on kustannustehokkaimman toimenpiteen tai toimenpiteiden yhdistelmän määrittämiseksi varmistettava, että lentomenetelmien vaikutus meluntorjuntatavoitteeseen otetaan huomioon. Meluntorjuntaan liittyviin toimintamenetelmiin kuuluvat jatkuvan liu'un lähestyminen (CDO), jatkuvan nousun operaatiot (CCO), lentoonlähdon melunvaimennusmenetelmät (NADP) ja suorituskykyyn perustuva navigointi (PBN) lentoasemien ympärillä sijaitsevilla lähestymisalueilla.
- (27) Alankomaat väittää erityisesti NADP-menetelmien osalta, että 1 päivän tammikuuta 2023 ja 28 päivän heinäkuuta 2024 välisenä aikana yli 95 prosenttia lennoista toteutettiin jo NADP-2-menetelmällä. Niiden operaatioiden osalta, joissa tätä menetelmää ei vielä käytetä, Alankomaat väittää, ettei menetelmän käyttövaatimusta voida panna oikeudellisesti täytäntöön ja että jotkin lentäjät käyttävät eri menetelmää, koska se lentoyhtiö, jolle he lentävät, edellyttää niin. PBN-menetelmillä ilma-aluksella voidaan lentää hyvin tarkkoja sivusuuntaisia lentoratoja ja parantaa nousu- ja laskuprofiileja, mikä vähentää melua. Suorituskykyyn perustuvaa navigointia koskevassa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2018/1048 ⁽⁶⁾ edellytetään, että ATM/ANS-palvelujen tarjoajat varmistavat sujuvan ja turvallisen siirtymisen palvelujensa tarjoamiseen suorituskykyyn perustuvia navigointipalveluja käyttäen ja julkaisevat PBN-menetelmät. LVNL on julkaissut useita PBN-menetelmiä, mukaan lukien menetelmiä, joissa käytetään vakiokaarta rastille (RF), jolloin ilma-alukset voivat navigoida tarkemmin asuinalueiden välistä ja lennettävät radat jäävät kapeammiksi rakennettujen alueiden välillä.
- (28) Kuten johdanto-osan 16 kappaleessa todetaan, perusskenaarioon sisältyy joitakin toimintamenetelmiä. Koska operaatioille on asetettu vuotuinen enimmäismäärä, liikenteen kasvu ei enää neutralisoi autonomisen kehityksen vaikutusta, minkä vuoksi se voi vaikuttaa melun vähentämiseen lentoasemalla marraskuun 2025 jälkeen. Alankomaiden viranomaiset kieltäytyivät kuitenkin harkitsemasta operatiivisten meluntorjuntatoimenpiteiden käyttöä, niin niitä, jotka menevät Minder Hinder Schiphol -ohjelmassa vahvistettuja tavoitteita pidemmälle, kuin niitä, joita ei ollut toteutettu vuoden 2024 marraskuun suunniteltuun päivään mennessä, vaikka ne sisältyivätkin mainittuun ohjelmaan. Komissio toteaa, että Alankomaiden viranomaiset eivät näin ollen tutkineet perusteellisesti näiden toimenpiteiden vaikutusta asetuksen 5 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.
- (29) Asetuksen 5 artiklan 6 kohdassa säädetään, että toimintarajoitusten on oltava syrjimättömiä.
- (30) Syrjimättömyyden osalta komissio toteaa, että toimenpiteet kohdistuvat ainoastaan kaupalliseen ilmailuun. Alankomaiden viranomaiset selittivät, että yleisilmailun ja liikelentotoiminnan aiheuttama melu on otettu huomioon perusskenaariossa. Tämäntyyppisten palvelujen huomioon ottamiseksi sovelletaan 2,5 prosenttiin melutason korotusta, mikä ei ole merkityksentöntä ilmoitukseen sisältyvän melutavoitteen kannalta. Komissio toteaa, että tämäntyyppiset operaatiot vaikuttavat näin ollen yleiseen meluongelmaan Schipholin lentoaseman ympäristössä. Alankomaiden viranomaiset sisällyttivät niiden tuottaman melun perusskenaarioon, johon ne soveltavat melunvähentämissuunnitelmia. Ilmoitukseen ei kuitenkaan sisälly yleisilmailuun ja liikelentotoimintaan sovellettavia melunvähentämistoimenpiteitä. Vaikka sekä kaupallinen ilmailu että yleisilmailu ja liikelentotoiminta myötävaikuttavat meluongelmaan, operaatioiden Schipholin lentoasemalla aiheuttaman melun vähentämisen koko rasite kohdistuu ainoastaan kaupalliseen ilmailuun. Tämä lähestymistapa on kaupallisen lentoliikenteen kustannuksella syrjivä. Yleisilmailun ja liikelentotoiminnan sisällyttäminen melua vähentäviin toimenpiteisiin olisi voinut vähentää toimintarajoitusten tarvetta.
- (31) Lopuksi komissio toteaa, että asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaan toimivaltaisten viranomaisten on seurattava ja valvottava toimintarajoitusten täytäntöönpanoa ja toteutettava tarvittavia toimia,

⁽⁶⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1048, annettu 18 päivänä heinäkuuta 2018, ilmatilan käyttöä koskevista vaatimuksista ja toimintamenetelmistä suorituskykyyn perustuvassa navigoinnissa (EUVL L 189, 26.7.2018, s. 3).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Tarkasteltuaan, onko Alankomaat noudattanut asetuksen (EU) N:o 598/2014 mukaista prosessia, komissio toteaa, että prosessia on noudatettu lukuun ottamatta seuraavia seikkoja:
 - a) Alankomaat jätti yleisilmailun ja liikentotoiminnan toimintamenetelmätöimenpiteiden ulkopuolelle, mutta otti niiden aiheuttaman melun vaikutuksen huomioon melutilanteessa asetuksen 5 artiklan 6 kohdan vastaisesti;
 - b) Alankomaat ei ole asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a alakohdassa edellytetyllä tavalla täysimääräisesti tarkastellut sitä ennustettavissa olevaa vaikutusta, joka lentomelun vähentämisellä sen lähteellä laivaston autonomisen uudistamisen avulla on.
 - c) Alankomaat ei ole asetuksen 5 artiklan 3 kohdan c alakohdassa edellytetyllä tavalla täysimääräisesti tarkastellut melua vähentäviä lentomenetelmiä.
2. Alankomaiden on perehdyttävä tähän päätökseen ja ilmoitettava komissiolle aikeistaan ennen kyseisten toimintarajoitusten käyttöönottoa Schipholin lentoasemalla.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Alankomaiden kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 5 päivänä maaliskuuta 2025.

Komission puolesta
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komission jäsen