



2025/519

18.3.2025

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2025/519

av den 5 mars 2025

om förfarandet för införande av driftsrestriktioner vid Schiphol-flygplatsen i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014

[delgivet med nr C(2025) 1355]

Endast den nederländska texten är giltig

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 av den 16 april 2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 8.3, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 8.1 i förordning (EU) nr 598/2014 (*förordningen*) anmälde Nederländerna genom en skrivelse till kommissionen av den 4 september 2024 ⁽²⁾ sin avsikt att införa bullerrelaterade driftsrestriktioner vid Schiphol-flygplatsen (*anmälan*).
- (2) Genom en skrivelse av den 27 september 2024 ⁽³⁾ begärde kommissionens avdelningar ytterligare precisering av det anmälda intervallet för maximalt antal flygrörelser och andra förtydliganden från de nederländska myndigheterna, för att kunna se över förfarandet för införande av driftsrestriktioner vid Schiphol-flygplatsen och bedöma om de planerade åtgärderna är förenliga med förordningen.
- (3) Genom en skrivelse av den 6 december 2024 ⁽⁴⁾ lämnade de nederländska myndigheterna ytterligare uppgifter för att komplettera anmälan och angav det exakta maximala antalet flygrörelser per år, fastställt till 478 000, och lämnade ytterligare information om referensscenariot, de föreslagna åtgärdernas bidrag till målet om minskat buller och de underliggande antagandena. Anmälan ansågs vara fullständig från och med den dag då den kompletterande informationen från de nederländska myndigheterna hade mottagits.
- (4) I förordningen fastställs de regler och förfaranden som en medlemsstat ska följa innan den inför bullerrelaterade driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen.
- (5) Förfarandet för att införa driftsrestriktioner vid Schiphol-flygplatsen, som anmäldes av Nederländerna den 4 september 2024 och kompletterades den 6 december 2024, har setts över av kommissionen i enlighet med artikel 8.3 i förordning (EU) nr 598/2014.
- (6) Detta beslut gäller endast kommissionens konstateranden när det gäller vissa delar av införandet av bullerrelaterade driftsrestriktioner som inte helt följde det förfarande som anges i förordningen. Kommissionens avdelningar har sett över förfarandet i enlighet med artikel 8.3 i förordningen, och resultatet återges i ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar som offentliggörs samtidigt som detta beslut anmäls till de nederländska myndigheterna.
- (7) Anmälan åtföljdes av handlingsplanen för bullerbekämpning 2024–2029 för Schiphol, som innehåller den senaste strategiska bullerkartan från 2021 för att kartlägga bullersituationen på flygplatsen. Vid analysen av bullersituationen uppger Nederländerna att man använt en metod som tagits fram i enlighet med Europeiska civila luftfartskonferensens rapportdokument 29 såsom anges i bilaga I till förordningen.

⁽¹⁾ EUT L 173, 12.6.2014, s. 65.

⁽²⁾ Registrerad med ärendenummer Ares (2024)6274926, Ares (2024)6274959 och Ares (2024)6275032.

⁽³⁾ Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) För att identifiera bullersituationen utgick de nederländska myndigheterna från användningsprognosen för Schiphol för 2023 och beräknade hur situationen skulle se ut i november 2024, under antagande av 500 000 årliga kommersiella flygrörelser till eller från Schiphol, varav 32 000 nattetid.
- (9) Beräkningarna visar följande bullersituation:
- Antalet hus inom bullerkonturen 58 dB (A) L_{den} skulle vara 7 081.
 - Antalet människor som utsätts för kraftiga störningar inom bullerkonturen 48 dB (A) L_{den} skulle vara 113 862.
 - Antalet hus inom bullerkonturen 48 dB (A) L_{night} skulle vara 5 685.
 - Antalet människor som utsätts för kraftiga sömnstörningar inom bullerkonturen 40 dB (A) L_{night} skulle vara 24 365.
- (10) Nederländerna har fastställt ett mål om minskat buller och registrerat det som en del av sin handlingsplan för bullerbekämpning 2024–2029.
- (11) Målet om minskat buller består av följande delmål:
- a) Minskning med 20 % av antalet hus inom bullerkonturen 58 dB(A) L_{den} .
 - b) Minskning med 20 % av antalet människor som utsätts för kraftiga störningar inom bullerkonturen 48 dB(A) L_{den} .
 - c) Minskning med 15 % av antalet hus inom bullerkonturen 48 dB(A) L_{night} .
 - d) Minskning med 15 % av antalet människor som utsätts för kraftiga sömnstörningar inom bullerkonturen 40 dB(A) L_{night} .
- (12) I anmälan angavs att delmålen a och b för minskat buller skulle uppnås i två faser:
- 15 % i ett första steg senast den 1 november 2025, och
 - återstående 5 % i ett nästa steg, där tidsramen inte angavs.
- (13) Delmålen c och d ska också uppnås senast den 1 november 2025.
- (14) Detta beslut avser endast det första steget, dvs. minskningen med 15 % av antalet drabbade personer och hus inom de angivna bullerkonturerna, och påverkar inte kommissionens framtida bedömning av förfarandet för att genomföra den återstående minskningen på 5 %, i den mån det skulle krävas nya driftsrestriktioner och en ny anmälan.
- (15) När de nederländska myndigheterna fastställde bullersituationen och det referensscenario som ska användas för att mäta uppnåendet av målet om minskat buller, beslutade de att vissa bullerminskande åtgärder skulle ingå i referensscenariot och därmed inte anses bidra till att uppnå målet.
- (16) Det rör sig om åtgärder som luftfartssektorn redan hade aviserat eller förväntas vidta oberoende av eventuella krav från de nederländska myndigheterna. I anmälan benämns de "autonom utveckling". Sådana åtgärder omfattar autonom förnyelse av flottan och vissa bullerdämpande operativa förfaranden. Den autonoma förnyelsen av flottan grundar sig på ett antagande från de nederländska myndigheterna om flygbolagens förnyelse av flottan under oförändrade förhållanden. Enligt de nederländska myndigheterna bygger antagandena på utvecklingstendenser för branschen. Anmälan innehåller dock ingen ytterligare förklaring av hur branschens utvecklingstendenser härleddes och hur Schiphol-flygplatsens specifika situation och särdrag beaktades när antagandena justerades. När det gäller operativa förfaranden omfattar dessa en ökad användning av CDA (Continuous Descent Approach), ökad användning av reducerade klaffar, användning till 95 % av NADP-2 (Noise Abatement Departure Procedure) och startförfaranden och åtgärder som ingår i programmet *Minder Hinder Schiphol* med planerat genomförandedatum före november 2024 och som anges i bilaga B till To70-rapporten som ingick i det offentliga samrådet i mars 2023.

- (17) För att uppnå målet om minskat buller senast i november 2025 har de nederländska myndigheterna kommit fram till att följande åtgärder är nödvändiga:
- Att KLM Royal Dutch Airlines använder tystare flygplan nattetid.
 - Att flottan förnyas ytterligare på grundval av flygbolagens planering, utöver en autonom förnyelse.
 - Att användningen av tystare flygplan uppmuntras genom flygplatsavgifter,
 - Att luftfartyg med en marginal på -13EPNdB eller högre från Schiphol-flygplatsen förbjuds nattetid.
 - Att flygrörelser nattetid begränsas till 27 000 per år.
 - Att det totala antalet flygrörelser begränsas till 478 000 per år.
- (18) De nederländska myndigheterna kom fram till att ett årligt tak för flygrörelser på 478 000 skulle vara nödvändigt för att uppnå en minskning på minst 15 % för alla bullerminskningsmålets delmål. För delmålen b, c och d skulle kombinationen av åtgärder överskrida den bullerminskning som fastställs i målet om minskat buller, särskilt nattetid.
- (19) Det bör noteras att det årliga taket endast omfattar regelbunden och icke-regelbunden kommersiell luftfart. Allmänflyg och affärsflyg beaktas inte vid tillämpningen av det årliga taket på Schiphol-flygplatsen.
- (20) Efter mottagandet av anmälan, och i enlighet med artikel 8.3 i förordningen, såg kommissionen över förfarandet för införande av bullerrelaterade driftsrestriktioner.
- (21) Kommissionen identifierade vissa delar i anmälan som inte var helt i linje med förfarandet för införande av bullerrelaterade driftsrestriktioner enligt förordningen.
- (22) Enligt artikel 5.3 a i förordningen ska medlemsstaterna när de vidtar bullerrelaterade åtgärder se till att överväga den förutsebara effekten av att minska bullret från luftfartyg vid källan som en möjlig åtgärd. Förnyelse av flottan betraktas som en sådan åtgärd eftersom flygbolag byter ut äldre flygplan till nyare flygplan som orsakar mindre buller.
- (23) I anmälan anges att målet om minskat buller ska mätas i förhållande till referensscenariot, vilket inbegriper effekten av autonom utveckling över tid, såsom beskrivs i skäl 16. Nederländerna menar att detta gör det möjligt att fastställa effekterna av de nya åtgärder som de nederländska myndigheterna föreslår, och deras bidrag till bullerminskningsmålet, åtskilt från alla åtgärder som branschen vidtar på eget initiativ. Nederländerna har med andra ord för avsikt att uppnå målet om minskat buller utöver den bullerminskning som följer av branschens autonoma utveckling.
- (24) I anmälan anges att den autonoma utvecklingen är otillräcklig för att uppnå målet om minskat buller, eftersom den skulle uppvägas av öknings av trafiken. Kommissionen noterar dock att flygtrafiken inte kommer att öka ytterligare på grund av det föreslagna årliga taket på 478 000 flygrörelser, och därför kan branschens autonoma utveckling bidra till att minska bullret på flygplatsen efter november 2025. Av dessa skäl, och utan att det påverkar tillämpningen av bullerdirektivet⁽⁹⁾, bör de nederländska myndigheterna i sin analys av de förutsebara effekterna av att minska bullret från luftfartyg vid källan beakta effekterna av en kombination av det tak för flygrörelser som infördes i november 2025 och branschens autonoma utveckling.

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller.(EUT L 189, 18.7.2002, s. 12).

- (25) Kommissionen noterar vidare att de nederländska myndigheterna inte lämnade någon motivering till den metod och de antaganden som låg till grund för uppdelningen av förnyelsen av flottan i den autonoma del som ingår i grundscenariot, såsom förklaras i skäl 8, och ytterligare förnyelse av flottan som betraktas som en åtgärd som bidrar till att uppnå bullermålet. Kommissionen noterar att motiveringen och metoden bakom uppdelningen är nödvändig för att Nederländerna ska kunna fastställa kostnadseffektiviteten och den förutsebara effekten av att minska bullret från luftfartyg vid källan.
- (26) I enlighet med artikel 5.3 c i förordningen ska medlemsstaterna, i syfte att fastställa den mest kostnadseffektiva åtgärden eller kombinationen av åtgärder, se till att hänsyn tas till hur operativa förfaranden för att minska buller påverkar bullerminskningsmålet. Operativa förfaranden för att minska buller omfattar CDO (Continuous Descent Operations), CCO (Continuous Climb Operations), NADP (Noise Abatement Departure Procedures) och PBN (Performance Based Navigation) i terminalområden runt flygplatser.
- (27) När det gäller NADP-förfaranden hävdar Nederländerna att över 95 % av flygningarna redan använde NADP-2 mellan den 1 januari 2023 och den 28 juli 2024. När det gäller flygningar som ännu inte använder detta förfarande hävdar Nederländerna att det inte är rättsligt tvingande, och vissa piloter tillämpar ett annat förfarande enligt vad som krävs av det flygbolag som de arbetar för. När det gäller PBN-förfaranden gör dessa det möjligt för luftfartyg att flyga mycket exakta laterala flygvägar och bättre stig- och sjunkprofiler, vilket bidrar till bullerminskning. Enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048⁽⁹⁾ om prestandabaserad navigation (PNB) ska leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster säkerställa en smidig och säker övergång till tillhandahållandet av sina tjänster med hjälp av prestandabaserade navigeringstjänster och publicera PBN-förfaranden. LVNL har publicerat flera PBN-förfaranden, inklusive förfaranden med RF-funktionen (Radius to Fix), som gör att luftfartyg kan navigera mer exakt mellan bostadsområdena, vilket gör det möjligt att minska spridningen av flygsträckor mellan bebyggda områden.
- (28) Såsom beskrivs i skäl 16 ingår vissa operativa förfaranden i referensscenariot. På grund av taket för årliga flygrörelser kommer effekterna av denna autonoma utveckling inte längre att uppvägas av ökat trafik och kan därför bidra till att minska bullret på flygplatsen efter november 2025. De nederländska myndigheterna underlät dock att ta hänsyn till ytterligare användning av operativa åtgärder för att minska buller – för det första, åtgärder som går utöver dem som anges i programmet *Minder Hinder Schiphol* och för det andra åtgärder som ingår i programmet men ännu inte hade genomförts vid det planerade datumet i november 2024. Kommissionen noterar att de nederländska myndigheterna därför inte fullt ut undersökte effekterna av dessa åtgärder i enlighet med artikel 5.3 c i förordningen.
- (29) I artikel 5.6 i förordningen föreskrivs att driftsrestriktioner ska vara icke-diskriminerande.
- (30) När det gäller icke-diskriminering noterar kommissionen att åtgärderna endast gäller kommersiell luftfart. De nederländska myndigheterna förklarade att buller från allmänflyg och affärsflyg ingår i grundscenariot. En höjning på 2,5 % av bullernivån tillämpas för att ta hänsyn till dessa typer av tjänster, vilket inte är försumbart med tanke på det bullermål som anges i anmälan. Kommissionen noterar att dessa typer av verksamhet därmed bidrar till det totala bullerproblemet kring Schiphol-flygplatsen. De nederländska myndigheterna inkluderade sådant buller i referensscenariot som ligger till grund för bullerminskningsplanerna. Anmälan innehåller dock inte några bullerbegränsande åtgärder som är tillämpliga på allmänflyg och affärsflyg. Även om både kommersiell luftfart och allmän- och affärsflyg bidrar till bullerproblemet, bärs därför hela bördan av att minska bullret från all verksamhet på Schiphol endast av kommersiell luftfart. Detta är diskriminerande till nackdel för kommersiell luftfart. Om allmänflyg och affärsflyg hade tagits med i de bullerbegränsande åtgärderna kunde detta ha minskat behovet av driftsrestriktioner.
- (31) Slutligen noterar kommissionen att de behöriga myndigheterna enligt artikel 6.3 i förordningen ska följa upp och övervaka genomförandet av driftsrestriktionerna och vidta lämpliga åtgärder.

⁽⁹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048 av den 18 juli 2018 om krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation (EUT L 189, 26.7.2018, s. 3).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. På grundval av sin översyn av huruvida Nederländerna har följt förfarandet enligt förordning (EU) nr 598/2014 konstaterar kommissionen att förfarandet har följts, med undantag av följande:

- a) Nederländerna undantog allmänflyg och affärsflyg från driftsåtgärderna, men inkluderade buller från denna verksamhet i bullersituationen, vilket strider mot artikel 5.6 i förordningen.
- b) Nederländerna har endast delvis beaktat de förutsebara effekterna av åtgärder för att minska bullret från luftfartyg vid källan genom autonom förnyelse av flottan, vilket krävs enligt artikel 5.3 a i förordningen.
- c) Nederländerna har endast delvis beaktat operativa förfaranden för att minska buller, vilket krävs enligt artikel 5.3 c i förordningen.

2. Nederländerna ska granska detta beslut och underrätta kommissionen om sina avsikter innan dessa driftsrestriktioner införs på Schiphol-flygplatsen.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Nederländerna.

Utfärdat i Bryssel den 5 mars 2025.

På kommissionens vägnar
Apostolos TZITZIKOSTAS
Ledamot av kommissionen