



2025/519

18.3.2025

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2025/519

af 5. marts 2025

om proceduren for indførelse af driftsrestriktioner i Schiphol lufthavn i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 598/2014

(meddelt under nummer C(2025) 1355)

Kun den nederlandske udgave er autentisk

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 598/2014 af 16. april 2014 om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af direktiv 2002/30/EF ⁽¹⁾, særlig artikel 8, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved brev af 4. september 2024 ⁽²⁾ meddelte Nederlandene i henhold til artikel 8, stk. 1, i forordning (EU) nr. 598/2014 (»forordningen«) Kommissionen, at den havde til hensigt at indføre støjrelaterede driftsrestriktioner i Schiphol lufthavn (»meddelelsen«).
- (2) Ved brev af 27. september 2024 ⁽³⁾ anmodede Kommissionens tjenestegrene de nederlandske myndigheder om yderligere præcisering vedrørende rækkevidden af det påtænkte loft for luftfartøjsbevægelser og andre præciseringer med henblik på at gennemgå proceduren for indførelse af driftsrestriktioner i Schiphol lufthavn og vurdere, om de påtænkte foranstaltninger er forenelige med forordningen.
- (3) Ved brev af 6. december 2024 ⁽⁴⁾ supplerede de nederlandske myndigheder meddelelsen ved at angive det nøjagtige årlige loft for luftfartøjsbevægelser, som er fastsat til 478 000, og fremsende yderligere oplysninger om reference-scenariet, de foreslåede foranstaltningers bidrag til støjbekæmpelsesmålet og de underliggende antagelser. Meddelelsen blev anset for at være fuldstændig fra datoen for modtagelsen af de supplerende oplysninger fra de nederlandske myndigheder.
- (4) Forordningen fastsætter de regler og procedurer, som en medlemsstat skal følge, inden den indfører støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne.
- (5) Proceduren for indførelse af driftsrestriktioner i Schiphol lufthavn, som Nederlandene meddelte Kommissionen den 4. september 2024 og supplerede den 6. december 2024, er blevet gennemgået af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 3, i forordning (EU) nr. 598/2014.
- (6) Denne afgørelse vedrører kun Kommissionens konklusioner, for så vidt som visse elementer af indførelsen af støjrelaterede driftsrestriktioner ikke fuldt ud fulgte den proces, der er fastsat i forordningen. Kommissionens tjenestegrene har vurderet processen i overensstemmelse med forordningens artikel 8, stk. 3, og resultaterne heraf findes i et arbejdsdokument, der offentliggøres samtidig med, at denne afgørelse meddeles de nederlandske myndigheder.
- (7) Meddelelsen indeholdt som bilag støjhandlingsplanen 2024-2029 for Schiphol lufthavn, der indeholder det seneste strategiske støjkort fra 2021 til vurdering af støjsituationen i Schiphol lufthavn. Til vurderingen af støjsituationen anfører Nederlandene anvendelsen af en metode, der er i overensstemmelse med rapport Doc. 29 fra Den Europæiske Konference for Civil Luftfart, som er i overensstemmelse med bilag I til forordningen.

⁽¹⁾ EUT L 173 af 12.6.2014, s. 65.

⁽²⁾ Registreret under Ares(2024)6274926, Ares(2024)6274959 og Ares(2024)6275032.

⁽³⁾ Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) Ved vurderingen af støjsituationen tog de nederlandske myndigheder udgangspunkt i anvendelsesprognosen for Schiphol for 2023, fremskrevet til november 2024, ud fra den antagelse, at der vil være 500 000 årlige kommercielle flyvninger til eller fra Schiphol lufthavn, heraf 32 000 om natten.
- (9) Beregningerne viser følgende støjsituation:
- der vil være 7 081 huse inden for 58 dB(A) L_{den} -konturen
 - der vil være 113 862 stærkt generede personer inden for 48 dB(A) L_{den} -konturen
 - der vil være 5 685 huse inden for 48 dB(A) L_{night} -konturen
 - der vil være 24 365 stærkt søvnforstyrrede personer inden for 40 dB(A) L_{night} -konturen.
- (10) Nederlandene har defineret et støjbekæmpelsesmål og har registreret det som en del af den nationale støjhandlingsplan 2024-2029.
- (11) Støjbekæmpelsesmålet er opdelt i følgende delmål:
- a) at nedbringe antallet af huse inden for 58 dB(A) L_{den} -konturen med 20 %
 - b) at nedbringe antallet af stærkt generede personer inden for 48 dB(A) L_{den} -konturen med 20 %
 - c) at nedbringe antallet af huse inden for 48 dB(A) L_{night} -konturen med 15 % og
 - d) at nedbringe antallet af stærkt søvnforstyrrede personer inden for 40 dB(A) L_{night} -konturen med 15 %.
- (12) I meddelelsen blev det præciseret, at støjbekæmpelsesdelmålene a) og b) skulle nås i to faser:
- 15 % i første fase senest den 1. november 2025, og
 - de resterende 5 % i en efterfølgende fase, for hvilken en tidsramme ikke er blevet defineret.
- (13) Delmålene c) og d) skal også nås senest den 1. november 2025.
- (14) Denne afgørelse vedrører kun den første fase, dvs. en reduktion på 15 % af antallet af berørte personer og huse i de angivne støjkonturer, og berører ikke Kommissionens fremtidige vurdering af processen for indførelse af de restriktioner, der skal opnå den resterende reduktion på 5 %, for så vidt som dette vil kræve nye driftsrestriktioner og en ny meddelelse.
- (15) Ved fastlæggelsen af den støjsituation og det referencescenarie, som opfyldelsen af støjbekæmpelsesmålet går ud fra, besluttede de nederlandske myndigheder, at visse støjreducerende foranstaltninger skulle indgå i referencescenariet og derfor ikke anses for at bidrage til at nå støjbekæmpelsesmålet.
- (16) Det drejer sig om de foranstaltninger, som luftfartssektoren allerede har bebudet eller formodes at træffe, uanset hvilke krav de nederlandske myndigheder måtte stille. De omtales som selvstændige udviklinger (»autonomous developments«) i meddelelsen. Sådanne foranstaltninger omfatter selvstændig fornyelse af flåden og visse støjbekæmpende operationelle procedurer. Den selvstændige flådefornyelse er baseret på en antagelse fra de nederlandske myndigheder om luftfartsselskabernes »business as usual«-fornyelse af flåden. Ifølge de nederlandske myndigheder er antagelserne baseret på tendenser i industrien. Meddelelsen indeholder imidlertid ingen yderligere dokumentation for, hvordan disse tendenser i industrien blev udledt, og hvordan der blev taget hensyn til den specifikke situation og de særlige forhold i Schiphol lufthavn ved udarbejdningen af antagelserne. Hvad angår de operationelle procedurer omfatter disse en øget anvendelse af CDA-procedurer (Continuous Descent Approach), reduceret anvendelse af flaps, en 95 %-overholdelse af støjbegrænsningsudflyvningsprocedure nr. 2 (NADP-2) og foranstaltninger i »Minder Hinder Schiphol«-programmet, som efter planen skulle gennemføres inden november 2024, jf. bilag B til To70-rapporten, som indgik i den offentlige høring i marts 2023.

- (17) For at nå støjbekæmpelsesmålet inden november 2025 har de nederlandske myndigheder konkluderet, at følgende foranstaltninger er nødvendige:
- KLM Royal Dutch Airlines skal anvende støjsvagere luftfartøjer om natten
 - yderligere fornyelse af flåden på grundlag af luftfartsselskabernes fartplaner ud over den selvstændige flådefornyelse
 - tilskyndelse til brugen af støjsvagere luftfartøjer gennem fastsættelse af lufthavnsafgifter
 - udelukkelse af luftfartøjer med en margen på -13EPNdB eller derover fra Schiphol lufthavn om natten
 - begrænsning af natlige luftfartøjsbevægelser til 27 000 årligt og
 - begrænsning af de samlede luftfartøjsbevægelser til 478 000 årligt.
- (18) De nederlandske myndigheder konkluderede, at det årlige loft for luftfartøjsbevægelser skulle fastsættes til 478 000 for at opnå den ønskede 15 %-reduktion for alle støjbekæmpelsesmålets delmål. For delmålene b), c) og d) vil kombinationen af foranstaltninger overstige den støjreduktion, der er fastsat i støjbekæmpelsesmålet, navnlig om natten.
- (19) Det skal bemærkes, at det årlige loft kun omfatter kommercielle rute- og charterflyvninger. Der ses således bort fra almen- og erhvervsflyvning i forbindelse med det årlige loft i Schiphol lufthavn.
- (20) Efter at have modtaget meddelelsen og i henhold til forordningens artikel 8, stk. 3, gennemgik Kommissionen proceduren for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner.
- (21) Kommissionen identificerede visse elementer i meddelelsen, som ikke fuldt ud fulgte den procedure for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner, der er fastsat i forordningen.
- (22) I henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, litra a), skal medlemsstaterne sikre, at når der træffes støjrelaterede foranstaltninger, betragtes de forventede følger af en begrænsning af støj fra luftfartøjer ved kilden som en disponibel foranstaltning. Flådefornyelse skal betragtes som en sådan foranstaltning, hvor luftfartsselskaberne skifter ældre fly ud med nyere fly, der udleder mindre støj.
- (23) I meddelelsen anføres det, at støjbekæmpelsesmålet skal måles i forhold til referencescenariet, som omfatter virkningen af selvstændige udviklinger over tid som beskrevet i betragtning 16. Nederlandene hævder, at dette gør det muligt isoleret set at bestemme de nye foreslåede foranstaltningers virkninger og bidrag til støjbekæmpelsesmålet, i forhold til de foranstaltninger, som sektoren måtte træffe på eget initiativ. Nederlandene har med andre ord til hensigt at nå støjbekæmpelsesmålet i tilgift til enhver støjreduktion som måtte følge af branchens selvstændige udviklinger.
- (24) I meddelelsen anføres det, at de selvstændige udviklinger er utilstrækkelige til at nå støjbekæmpelsesmålet, fordi de ville blive neutraliseret af trafiktilvæksten. Kommissionen bemærker imidlertid, at der som følge af det foreslåede årlige loft for luftfartøjsbevægelser på 478 000 ikke vil ske nogen yderligere stigning i lufttrafikken, og at branchens selvstændige udviklinger derfor kan bidrage til at reducere støjen i lufthavnen efter november 2025. Af disse grunde og uden at det berører bestemmelserne i støjdirektivet ⁽⁷⁾ bør de nederlandske myndigheder overveje virkningen af en kombination af det loft for luftfartøjsbevægelser, der indføres fra november 2025, og branchens selvstændige udviklinger i deres analyse af de forventede virkninger af en begrænsning af støj fra luftfartøjer ved kilden.

⁽⁷⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj (EUT L 189 af 18.7.2002, s. 12).

- (25) Kommissionen bemærker endvidere, at de nederlandske myndigheder ikke har begrundet metoden og antagelserne bag opdelingen af flådefornyelsen i en selvstændig flådefornyelse som en del af referencescenariet, jf. betragtning 8, og en yderligere flådefornyelse, der betragtes som en foranstaltning, der bidrager til at nå støjmålet. Kommissionen bemærker, at begrundelsen og metoden bag opdelingen er nødvendig for, at Nederlandene kan fastslå omkostnings-effektiviteten og de forventede virkninger af en begrænsning af støj fra luftfartøjer ved kilden.
- (26) I henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, litra c), skal medlemsstaterne med henblik på at fastlægge den mest omkostningseffektive foranstaltning eller kombination af foranstaltninger sikre, at virkningen af støjbekæmpelse ved hjælp af operationelle procedurer på støjbekæmpelsesmålet tages i betragtning. Støjbekæmpelse ved hjælp af operationelle procedurer omfatter Continuous Descent Operation (CDO), Continuous Climb Operation (CCO), støjbegrænsningsudflyvningsprocedurer (Noise Abatement Departure Procedures — NADP) og performancebaseret navigation (PBN) i terminalområder omkring lufthavne.
- (27) Specifikt med hensyn til støjbegrænsningsudflyvningsprocedurerne hævder Nederlandene, at mere end 95 % af flyvningerne mellem den 1. januar 2023 og den 28. juli 2024 allerede fulgte NADP-2. Med hensyn til drift, der endnu ikke anvender denne procedure, hævder Nederlandene, at den ikke kan håndhæves juridisk, og at nogle piloter anvender en anden procedure, som det luftfartsselskab, de flyver for, kræver. Performancebaseret navigation giver luftfartøjer mulighed for at følge meget præcise laterale flyveveje og forbedrede stignings- og nedstigningsprofiler, hvilket bidrager til støjreduktion. I henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1048⁽⁹⁾ om performancebaseret navigation skal lufttrafikstyrings-/luftfartstjenester sikre en gnidningsløs og sikker overgang til udøvelsen af deres tjenester, der anvender performancebaseret navigation, og offentliggøre performancebaserede navigationsprocedurer. LVNL har offentliggjort flere performancebaserede navigationsprocedurer, herunder procedurer med funktionen Radius to Fix (RF), som gør det muligt for luftfartøjer at navigere mere præcist over beboelsesområder, hvilket gør det muligt at reducere spredningen i flyveje mellem bebyggede områder.
- (28) Som beskrevet i betragtning 16 er nogle operationelle procedurer medtaget i referencescenariet. På grund af det årlige loft for luftfartøjsbevægelser vil virkningen af disse selvstændige udviklinger ikke længere blive neutraliseret af trafiktilvæksten, og de kan derfor bidrage til at reducere støjen i lufthavnen efter november 2025. De nederlandske myndigheder afviste imidlertid at overveje yderligere anvendelse af operationelle støjbekæmpelsesforanstaltninger; for det første dem, der går videre end dem, der er fastsat i »Minder Hinder Schiphol«-programmet, og for det andet dem, der, selv om de indgår i dette program, ikke er blevet gennemført som planlagt inden november 2024. Kommissionen bemærker, at de nederlandske myndigheder således ikke fuldt ud undersøgte virkningen af disse foranstaltninger som foreskrevet i forordningens artikel 5, stk. 3, litra c).
- (29) I henhold til forordningens artikel 5, stk. 6, må driftsrestriktioner ikke give anledning til forskelsbehandling.
- (30) Med hensyn til ikkeforskelsbehandling bemærker Kommissionen, at foranstaltningerne kun er rettet mod kommerciel luftfart. De nederlandske myndigheder forklarede, at støj fra almen- og erhvervsflyvning er medtaget i referencescenariet. Der anvendes en støjforhøjelse på 2,5 % for at tage højde for disse tjenestetyper, hvilket ikke er ubetydeligt i lyset af det meddelte støjmål. Kommissionen bemærker, at denne type drift således bidrager til det overordnede støjproblem omkring Schiphol lufthavn. De nederlandske myndigheder inkluderer støjen herfra i det referencescenarie, som de baserer støjreduktionsplanerne på. Meddelelsen indeholder imidlertid ingen støjdæmpende foranstaltninger, der retter sig mod almen- og erhvervsflyvning. Det vil sige, at selv om både kommerciel luftfart og almen- og erhvervsflyvning bidrager til støjproblemet, bæres hele byrden ved at reducere støj fra al drift i Schiphol lufthavn derfor kun af kommerciel luftfart. Denne tilgang udgør forskelsbehandling til skade for den kommercielle luftfart. Inddragelsen af almen- og erhvervsflyvning i de støjdæmpende foranstaltninger kunne have mindsket behovet for driftsrestriktioner.
- (31) Endelig bemærker Kommissionen, at de kompetente myndigheder i henhold til forordningens artikel 6, stk. 3, skal følge op på og overvåge gennemførelsen af driftsrestriktionerne og i givet fald træffe foranstaltninger —

⁽⁹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1048 af 18. juli 2018 om fastlæggelse af krav til udnyttelsen af luftrummet og operationelle procedurer for performancebaseret navigation (EUT L 189 af 26.7.2018, s. 3).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. På grundlag af sin vurdering af, om Nederlandene har fulgt proceduren i henhold til forordning (EU) nr. 598/2014, finder Kommissionen, at proceduren er blevet fulgt, bortset fra følgende elementer:
 - a) Nederlandene udelukkede almen- og erhvervsflyvning fra driftsforanstaltningerne og inkluderede i stedet for støjen fra denne drift i støjsituationen, hvilket er i strid med forordningens artikel 5, stk. 6;
 - b) Nederlandene har kun delvist taget højde for de forventede følger af en begrænsning af støj fra luftfartøjer ved kilden gennem selvstændig flådefornyelse som krævet i forordningens artikel 5, stk. 3, litra a).
 - c) Nederlandene har kun delvist taget højde for støjbekæmpelse ved hjælp af operationelle procedurer som krævet i forordningens artikel 5, stk. 3, litra c).
2. Nederlandene skal gennemgå denne afgørelse og underrette Kommissionen om sine hensigter, inden disse driftsrestriktioner indføres i Schiphol lufthavn.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Nederlandene.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. marts 2025.

På Kommissionens vegne
Apostolos TZITZIKOSTAS
Medlem af Kommissionen