2026/836

13.4.2026 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2026/836 НА КОМИСИЯТА

от 10 февруари 2026 година

относно процеса на въвеждане на експлоатационни ограничения на летище Дъблин в съответствие с Регламент (ЕС) № 598/2014 на Европейския парламент и на Съвета

(нотифицирано под номер C(2026) 919)

(само текстът на английски език е автентичен)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 598/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за определяне на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО ([1]) (Регламент (ЕС) 598/2014), и по-специално член 8, параграф 3 от него,

като има предвид, че:

1) На 8 август 2025 г. в съответствие с член 8, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 598/2014 Ирландия изпрати уведомление до Комисията за намерението си да въведе експлоатационни ограничения на летище Дъблин, като документът беше заведен под номер Ares(2025)6514967. Представените документи включват препратки, наред с другото, към регулаторно решение, издадено от компетентния орган за шума от въздухоплавателни средства (Aircraft Noise Competent Authority ANCA)) вследствие на проучване на предложените експлоатационни ограничения, които да бъдат въведени на летище Дъблин, докладите на инспектора, с които се предоставя информация за решението, взето вследствие на жалби срещу регулаторното решение на ANCA, както и окончателното решение на комисаря по планирането.

2) След анализ на представените документи Комисията отправи редица въпроси към ирландските органи с писмо от 31 октомври 2025 г., заведено под номер Ares(2025)9354715. Отговорите на ирландските органи бяха получени на 8 декември 2025 г. и заведени под номер Ares(2025)10814577.

3) Комисията направи оценка на представените от ирландските органи документи съгласно Регламент (ЕС) № 598/2014, по-специално по отношение на приложимата процедура, целите на мярката и пропорционалността на предложените експлоатационни ограничения.

4) Целта за намаляване на шума, определена в плана за действие относно шума на летище Дъблин, е насочена към ограничаване и намаляване на дългосрочните неблагоприятни въздействия на шума от въздухоплавателните средства върху здравето и качеството на живот, особено през нощта, като част от устойчивото развитие на летище Дъблин. Тези цел ще се измерва главно с броя на лицата, изпитващи силен дискомфорт, и чийто сън е сериозно нарушен поради шума от въздухоплавателните средства, особено през нощта. Целта изисква също така намаление на броя на лицата, изложени на шум от въздухоплаватлени средства от над 55 dB L_{night} и 65 dB L_{den} в сравнение с условията през 2019 г.

5) В резултат на своята оценка ANCA определи, че за постигането на целта са необходими следните мерки, което беше отразено в неговото регулаторно решение, публикувано на 20 юни 2022 г.:

   — квотна схема за шум с годишни квоти от 16 260 точки между 23:00 и 06:59 ч. (експлоатационно ограничение);

   — Северната писта не се използва за излитане или кацане между 00:00 и 05:59 ч., освен при определени обстоятелства (например безопасност, съображения за поддръжка, извънредни условия на въздушното движение и др.) (експлоатационно ограничение);

   — Доброволна схема за безвъзмездни средства за звукова изолация на жилищни сгради (мярка за планиране на земеползването).

([1]) ОВ L 173, 12.6.2014 г., стр. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj.

6) Вследствие на жалби срещу регулаторното решение на ANCA, подадени до An Comisiún Pleanála („ACP“), въззивната инстанция за целите на член 4, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 598/2014, въз основа на мотивите, изразени в докладите на инспектора, ACP признава, че целта за намаляване на шума, определена от ANCA, може да бъде постигната чрез мерките, включени в регулаторното решение на ANCA. ACP счита обаче че измерванията в L_{night} и L_{den} не вземат под внимание в достатъчна степен въздействието на предложените мерки върху допълнителни излитания и кацания през нощта, които предизвикват допълнителни събуждания през нощта. Поради това ACP въвежда допълнителен показател за шум, LA_{max}, за да се вземат предвид допълнителни събуждания, и стига до заключението, че е необходимо допълнително експлоатационно ограничение, а именно годишна горна граница на нощното движение от 35 672.

7) В писмото си от 31 октомври 2025 г. ([2]) Комисията попита дали ACP е разгледала алтернативни, по-малко ограничителни мерки за постигане на целта за намаляване на шума, съдържащи допълнителния показател за шум. С писмо от 8 декември 2025 г. ACP отговори, че единствените мерки, които са взети предвид, са предложените от летищната администрация на Дъблин в нейното заявление за планиране (система за квоти за шум, ограничения за използването на северната писта между 00:00 ч. и 05:59 ч. и схема за предоставяне на безвъзмездни средства за нощна звукова изолация) и които вече са били разгледани от ANCA в неговата оценка.

8) Съгласно член 5, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕС) № 598/2014 държавите членки трябва да определят намаляването на шума на конкретното летище, като вземат предвид плана за действие относно шума, когато е целесъобразно. В член 8 и приложение V към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([3]) във връзка с членове 5 и 6 от Директива 2002/49/ЕО и приложение I към Регламент (ЕС) № 598/2014 се изисква методите за оценка на показателите за шум да включват поне въздействията върху здравето, определени чрез показателите L_{den} и L_{night}, описани подробно в приложения II и III към Директива 2002/49/ЕО. Приложение I към Регламент (ЕС) № 598/2014 във връзка с Директива 2002/49/ЕО също позволява използването на допълнителни показатели, определени на обективна основа, като например LA_{max}.

9) Съгласно член 5, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕС) № 598/2014 държавите членки прилагат експлоатационни ограничения не като първа стъпка, а само след разглеждане на останалите мерки от балансирания подход. Целта е да се определи икономически най-ефективната мярка или комбинация от мерки.

10) ACP стигна до заключението, че годишната горна граница на нощното движение, която представлява експлоатационно ограничение, е необходима за постигането на целта за намаляване на шума, като се има предвид показателят LA_{max}, без да се оценява дали мерките от другите три стълба на балансирания подход биха могли да постигнат целта, което е противоречие с член 5, параграф 3), букви а) — в) от Регламент (ЕС) № 598/2014.

11) Поради това Комисията е на мнение, че процесът на въвеждане на експлоатационни ограничения на летище Дъблин от страна на ирландските органи не е в съответствие с Регламент (ЕС) № 598/2014 и че съответните ирландски органи следва да разгледат настоящото решение и да информират Комисията за своите намерения, преди да въведат експлоатационните ограничения.

12) За да се избегнат съмнения, настоящото решение не засяга бъдещите оценки на Комисията на задължението на ирландските органи да спазват изцяло разпоредбите на Регламент (ЕС) № 598/2014.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Експлоатационните ограничения на летище Дъблин, които Ирландия възнамерява да въведе и за които изпрати уведомление на 8 август 2025 г., не следват изцяло процеса, определен в Регламент (ЕС) № 598/2014, доколкото Ирландия не е разгледала други мерки освен експлоатационните ограничения в съответствие с член 5, параграф 3 от посочения регламент.

([2]) Документ Ares(2025)9354715.

([3]) Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 година относно оценката и управлението на шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj).

2. Ирландия разглежда настоящото решение и информира Комисията за намеренията си, преди да въведе тези експлоатационни ограничения на летище Дъблин.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Ирландия.

Съставено в Брюксел на 10 февруари 2026 година.

За Комисията
Apostolos TZITZIKOSTAS
Член на Комисията