Az Európai Unió
Hivatalos Lapja

HU
L sorozat

2026/836

2026.4.13.

A BIZOTTSÁG (EU) 2026/836 HATÁROZATA

(2026. február 10.)

az 598/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti üzemeltetési korlátozásoknak a dublini repülőtéren történő bevezetésével kapcsolatos eljárásról

(az értesítés a C(2026) 919. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Unió repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról a kiegyensúlyozott megközelítés jegyében, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 16-i 598/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre [1] (a továbbiakban: az 598/2014/EU rendelet) és különösen annak 8. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

(1) 2025. augusztus 8-án Írország az Ares(2025)6514967 hivatkozási számon iktatott értesítésében az 598/2014/EU rendelet 8. cikke (1) bekezdésének megfelelően tájékoztatta a Bizottságot arról a szándékáról, hogy üzemeltetési korlátozásokat kíván bevezetni a dublini repülőtéren. A benyújtott dokumentumok többek között hivatkozásokat tartalmaztak arra a szabályozási határozatra, amelyet a légi járművek zaja tekintetében illetékes hatóság (a továbbiakban: ANCA) a dublini repülőtéren bevezetendő javasolt üzemeltetési korlátozásokról szóló tanulmányt követően hozott, továbbá az ANCA szabályozási határozatával szemben benyújtott fellebbezések nyomán hozott határozat alapjául szolgáló ellenőri jelentésekre, valamint a tervezési biztos jogerős határozatára.

(2) A benyújtott dokumentumok elemzését követően a Bizottság 2025. október 31-én kelt, Ares(2025)9354715 számon iktatott levelében számos kérdést intézett az ír hatóságokhoz. Az ír hatóságok válaszai 2025. december 8-án érkeztek meg, és Ares(2025)10814577 hivatkozási számmal lettek iktatva.

(3) A Bizottság értékelte az ír hatóságok által az 598/2014/EU rendelet alapján benyújtott dokumentumokat, különös tekintettel az alkalmazandó eljárásra, az intézkedés célkitűzéseire és a javasolt üzemeltetési korlátozások arányosságára.

(4) A dublini repülőtérre vonatkozó zajvédelmi cselekvési tervben meghatározott zajcsökkentési célkitűzés arra irányul, hogy „a dublini repülőtér fenntartható fejlesztéséne. részeként a légi járművek okozta zaj egészségre és életminőségre gyakorolt hosszú távú káros hatások mérséklődjenek és csökkenjenek, különösen éjszaka”. E célkitűzés teljesülését elsősorban azon emberek számában mérik, akiknek – elsősorban éjszaka – különösen zavarja a nyugalmát, illetve a pihenését a légi járművek által keltett zaj. A célkitűzés teljesüléséhez továbbá fontos, hogy a 2019-es mérésekhez képest csökkenjen azon egyének száma, akik 55 dB L_{night} és 65 dB L_{den} mértékű, légi járművek okozta zajnak vannak kitéve.

(5) Az ANCA értékelést végzett, és megállapította, hogy a célkitűzés eléréséhez a következő intézkedésekre van szükség, és ezeket a 2022. június 20-án közzétett szabályozási határozatában is feltüntette:

— Zajkvóta-rendszer, amelynek éves maximális kvótamennyisége 23:00 és 06:59 között 16 260 (üzemeltetési korlátozás).

— Az északi futópálya 00:00 és 05:59 között nem használható fel- és leszállásra, kivéve bizonyos körülmények között (pl. biztonsági, karbantartási megfontolások, kivételes légi közlekedési feltételek stb.) (üzemeltetési korlátozás).

— A lakóépületek hangszigetelésére vonatkozó önkéntes támogatási program (földhasználat-tervezési intézkedés).

[1] HL L 173., 2014.6.12., 65. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj.

(6) Az ANCA szabályozási határozatával szemben az 598/2014/EU rendelet 4. cikkének (1) bekezdése szerinti fellebbviteli testülethez, az An Comisiún Pleanálához (a továbbiakban: ACP) benyújtott fellebbezések nyomán és az ellenőri jelentésekben kifejtett érvelésre támaszkodva az ACP elismeri, hogy az ANCA által meghatározott zajcsökkentési célkitűzés az ANCA szabályozási határozatában foglalt intézkedésekkel valóban elérhető. Az APC azonban úgy véli, hogy az L_{night} és L_{den} mért értéke nem veszi kellőképpen figyelembe a javasolt intézkedések által a további éjszakai fel- és leszállásokra gyakorolt hatást, és ily módon az éjszakai pihenés további megzavarását eredményezi. Az ACP ezért az éjszakai pihenés további megzavarásának figyelembevétele érdekében egy kiegészítő zajmérőszámot vezet be, az $LA_{max,}$ értéket, és arra a következtetésre jut, hogy egy további üzemeltetési korlátozásra, nevezetesen az éves éjszakai mozgásra vonatkozó, 35 672 értékben meghatározott felső határra is szükség van.

(7) 2025. október 31-i levelében ([2]) a Bizottság megkérdezte, hogy a kiegészítő zajmérőszámot tartalmazó zajcsökkentési célkitűzés elérése érdekében az APC fontolóra vett-e alternatív, kevésbé korlátozó intézkedéseket. 2025. december 8-i levelében az ACP azt válaszolta, hogy csak azokat az intézkedéseket mérlegelte, amelyeket a dublini repülőtéri hatóság a tervezési kérelmében javasolt (zajkvótarendszer, az északi futópálya 00:00 és 05:59 közötti használatára vonatkozó korlátozások, valamint a lakóépületek éjszakai zaj elleni hangszigetelésére vonatkozó támogatási program), és amelyeket értékelésében már az ANCA is figyelembe vett.

(8) Az 598/2014/EU rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a. pontja értelmében a tagállamoknak kell meghatározniuk az egyes repülőterek zajcsökkentését, adott esetben figyelembe véve a zajvédelmi cselekvési tervet. A 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([3]) 8. cikke és V. melléklete a 2002/49/EK irányelv 5. és 6. cikkével, valamint az 598/2014/EU rendelet I. mellékletével összefüggésben előírja, hogy a zajmutatók értékelési módszereinek magukban kell foglalniuk legalább a 2002/49/EK irányelv II. és III. mellékletébe. részletezett L_{den} és L_{night} mutatókkal meghatározott egészségügyi hatásokat. Az 598/2014/EU rendelet I. melléklete a 2002/49/EK irányelvvel együtt értelmezve lehetővé teszi olyan további mutatók használatát, amelyek objektív alapokon nyugszanak, mint például az LA_{max}.

(9) Az 598/2014/EU rendelet 5. cikke (3) bekezdésének d. pontja értelmében a tagállamok csak a kiegyensúlyozott megközelítéshez kapcsolódó egyéb intézkedések mérlegelését követően alkalmazhatnak üzemeltetési korlátozásokat. Ennek célja a leginkább költséghatékony intézkedés vagy intézkedésegyüttes meghatározása.

(10) Az ACP arra a következtetésre jutott, hogy az éves éjszakai mozgásra vonatkozó felső határ megállapítása, amely üzemeltetési korlátozásnak minősül, elengedhetetlen a zajcsökkentési célkitűzés eléréséhez, figyelembe véve az LA_{max} mutatót, azonban nem vizsgálta, hogy a kiegyensúlyozott megközelítés másik három pillérének intézkedései el tudták volna-e érni a célkitűzést, ami ellentétes az 598/2014/EU rendelet 5. cikke (3) bekezdésének a)–c. pontjával.

(11) A Bizottság ezért azon a véleményen van, hogy az ír hatóságok által kezdeményezett, a dublini repülőtérre vonatkozó üzemeltetési korlátozások bevezetésére irányuló folyamat nincs összhangban az 598/2014/EU rendelettel, és hogy az illetékes ír hatóságoknak meg kell vizsgálniuk ezt a határozatot, és szándékukról az üzemeltetési korlátozások bevezetése előtt tájékoztatniuk kell a Bizottságot.

(12) A kétségek elkerülése érdekében ez a határozat nem érinti az ír hatóságok azon kötelezettségére vonatkozó jövőbeli bizottsági értékeléseket, hogy teljes mértékben megfeleljenek az 598/2014/EU rendelet rendelkezéseinek,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az Írország által a dublini repülőtéren bevezetni kívánt és 2025. augusztus 8-án bejelentett üzemeltetési korlátozások nem követik teljes mértékben az 598/2014/EU rendeletben meghatározott eljárást, mivel Írország nem vett fontolóra az említett rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti, az üzemeltetési korlátozásoktól eltérő intézkedéseket.

([2]) Ares(2025)9354715.

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről (HL L 189., 2002.7.18., 12. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj).

(2) Írország köteles megvizsgálni ezt a határozatot, és a dublini repülőtérre vonatkozó üzemeltetési korlátozások bevezetése előtt tájékoztatni a Bizottságot szándékairól.

2. cikk

Ennek a határozatnak Írország a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2026. február 10-én.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja