Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2026/836

13.4.2026

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2026/836

av den 10 februari 2026

om förfarandet för att införa driftsrestriktioner vid Dublins flygplats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014

[delgivet med nr C(2026) 919]

(Endast den engelska 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]) (*förordning (EU) nr 598/2014*), särskilt artikel 8.3, och

av följande skäl:

(1) Den 8 augusti 2025 underrättade Irland i enlighet med artikel 8.1 i förordning (EU) nr 598/2014 kommissionen om sin avsikt att införa driftsrestriktioner vid Dublins flygplats (genom en skrivelse som registrerades med referensnummer Ares(2025)6514967). I de handlingar som inlämnades hänvisades bland annat till ett tillsynsbeslut som Aircraft Noise Competent Authority (*ANCA*) antog efter en studie av de föreslagna driftsrestriktionerna vid Dublins flygplats, inspektionsrapporter som utgjorde beslutsunderlag efter ett antal överklaganden av ANCA:s tillsynsbeslut och samhällsplaneringskontorets slutliga beslut.

(2) Efter att ha analyserat de inlämnade handlingarna riktade kommissionen genom en skrivelse av den 31 oktober 2025 med referensnummer Ares(2025)9354715 flera frågor till de irländska myndigheterna. De irländska myndigheternas svar mottogs den 8 december 2025 och registrerades med referensnummer Ares(2025)10814577.

(3) Kommissionen bedömde det underlag som de irländska myndigheterna lämnat in i enlighet med förordning (EU) nr 598/2014, i synnerhet med avseende på tillämpligt förfarande, åtgärdens syfte och de föreslagna driftsrestriktionernas proportionalitet.

(4) Syftet med det bullerminskningsmål som satts i handlingsplanen för bullerbekämpning för Dublins flygplats är att begränsa och minska de långsiktiga negativa effekterna på hälsa och livskvalitet av buller från luftfartyg, i synnerhet nattetid, som ett led i en hållbar utveckling av Dublins flygplats. Uppnåendet av målet kommer i första hand att mätas genom antalet människor som upplever kraftiga besvär och kraftiga sömnstörningar till följd av buller från luftfartyg, i synnerhet nattetid. Målet förutsätter också att en minskning uppnås av antalet människor som utsätts för buller från luftfartyg som överstiger 55 dB L_{night} och 65 dB L_{den} jämfört med förhållandena 2019.

(5) Efter sin bedömning beslutade ANCA att följande åtgärder är nödvändiga för att uppnå målet, vilket beaktades i det tillsynsbeslut som offentliggjordes den 20 juni 2022:

— Ett bullerkvotsystem med en årlig bullerkvotsbudget på 16 260 mellan kl. 23.00 och kl. 06.59 (driftsrestriktion).

— Den norra start- och landningsbanan ska inte användas för start eller landning mellan kl. 00.00 och kl. 05.59 utom under vissa omständigheter (t.ex. av hänsyn som hänför sig till säkerhet, underhåll eller exceptionella flygtrafikförhållanden) (driftsrestriktion).

— Ett system för bidrag till frivillig ljudisolering av bostäder (markanvändningsplaneringsåtgärd).

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

(6) Sedan ANCA:s tillsynsbeslut överklagats till An Comisiún Pleanála (*ACP*), som är det överklagandeorgan som avses i artikel 4.1. i förordning (EU) nr 598/2014, bekräftar ACP på grundval av resonemanget i inspektionsrapporterna att det bullerminskningsmål som satts av ANCA kan uppnås med de åtgärder som anges i ANCA:s tillsynsbeslut. ACP anser emellertid att de angivna måtten i L_{night} och L_{den} inte i tillräcklig grad tar hänsyn till effekten av att de föreslagna åtgärderna gällande ytterligare starter och landningar nattetid leder till ytterligare uppvaknanden på natten. ACP inför därför ytterligare ett bullermått – $LA_{max,}$ – för att ta hänsyn till de ytterligare uppvaknandena och drar slutsatsen att ännu en driftsrestriktion, nämligen ett årligt tak för flygrörelser nattetid på 35 672, är nödvändig.

(7) I sin skrivelse av den 31 oktober 2025 ([2]) frågade kommissionen om ACP hade övervägt några alternativa och mindre restriktiva åtgärder för att uppnå bullerminskningsmålet med det kompletterande bullermåttet. Genom en skrivelse av den 8 december 2025 svarade ACP att de enda åtgärder som hade övervägts var de som hade föreslagits av flygplatsmyndigheten för Dublins flygplats i dess samhällsplaneringsansökan (ett system med bullerkvoter, restriktioner för användningen av den norra start- och landningsbanan mellan kl. 00.00 och kl. 05.59 och ett system för bidrag till ljudisolering av bostäder mot ljud nattetid) och som ANCA redan hade beaktat i sin bedömning.

(8) Enligt artikel 5.2 a i förordning (EU) nr 598/2014 ska medlemsstaterna definiera bullerminskningen för den specifika flygplatsen, om lämpligt med beaktande av handlingsplanen för bullerbekämpning. Enligt artikel 8 i och bilaga V till Europaparlaments och rådets direktiv 2002/49/EG ([3]), jämförda med artiklarna 5 och 6 i direktiv 2002/49/EG och bilaga I till förordning (EU) nr 598/2014, ska bedömningsmetoderna för bullerindikatorerna åtminstone omfatta de hälsoeffekter som fastställs med hjälp av indikatorerna L_{den} och L_{night}, vilket beskrivs närmare i bilagorna II och III till direktiv 2002/49/EG. Enligt bilaga I till förordning (EU) nr 598/2014, jämförd med direktiv 2002/49/EG, är det tillåtet att använda ytterligare indikatorer som vilar på en objektiv grund, t.ex. LA_{max}.

(9) Enligt artikel 5.3 d i förordning (EU) nr 598/2014 får medlemsstaterna inte tillämpa driftsrestriktioner förrän de har övervägt andra åtgärder inom den välavvägda strategin. Syftet med detta är att fastställa den mest kostnadseffektiva åtgärden eller kombinationen av åtgärder.

(10) ACP drog slutsatsen att det årliga taket för flygrörelser nattetid, som utgör en driftsrestriktion, är nödvändigt för att uppnå bullerminskningsmålet med tanke på indikatorn LA_{max}, utan att bedöma huruvida målet hade kunnat uppnås med åtgärder från de andra tre pelarna i den välavvägda strategin, vilket strider mot artikel 5.3 a–c i förordning (EU) nr 598/2014.

(11) Kommissionen anser därför att de irländska myndigheternas förfarande för att införa driftsrestriktioner vid Dublins flygplats inte är i enlighet med förordning (EU) nr 598/2014 och att de berörda irländska myndigheterna bör granska detta beslut och informera kommissionen om sina avsikter innan de inför driftsrestriktioner.

(12) För att undvika oklarheter bör det påpekas att detta beslut inte påverkar framtida bedömningar som kommissionen kan komma att göra av de irländska myndigheternas skyldighet att följa bestämmelserna i förordning (EU) nr 598/2014 fullt ut.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. De driftsrestriktioner vid Dublins flygplats som Irland avser att införa och anmälde den 8 augusti 2025 följer inte fullt ut det förfarande som fastställs i förordning (EU) nr 598/2014, eftersom Irland inte har övervägt andra åtgärder än driftsrestriktioner i enlighet med artikel 5.3 i den förordningen.

([2]) Ares(2025)9354715.

([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller - Kommissionens förklaring i förlikningskommittén om direktivet om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj).

2. Irland ska granska detta beslut och underrätta kommissionen om sina avsikter innan dessa driftsrestriktioner införs på Dublins flygplats.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Irland.

Utfärdat i Bryssel den 10 februari 2026

På kommissionens vägnar
Apostolos TZITZIKOSTAS
Ledamot av kommissionen