



2026/836

13.4.2026

KOMISJONI OTSUS (EL) 2026/836,

10. veebruar 2026,

**milles käsitletakse käitamispirangute kehtestamise menetlust Dublini lennujaamas kooskõlas
Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 598/2014**

(teatavaks tehtud numbri C(2026) 919 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrust (EL) nr 598/2014 müraga seotud käitamispirangute eeskirjade ja korra kehtestamise kohta liidu lennujaamades tasakaalustatud lähenemisviisi raames ning direktiivi 2002/30/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 8 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

- (1) 8. augustil 2025 teatas Iirimaa kooskõlas määruse (EL) nr 598/2014 artikli 8 lõikega 1 komisjonile oma kavatsusest kehtestada käitamispirangud Dublini lennujaamas ja see registreeriti viitenumbriga Ares(2025)6514967. Esitatud dokumendid sisaldasid muu hulgas viiteid reguleerivale otsusele, mille õhusõidukite müra eest vastutav pädev asutus (edaspidi „pädev asutus“) tegi pärast Dublini lennujaamas kehtestatavaid käitamispiranguid käsitleva uuringu läbiviimist; inspektori aruannetele, millest lähtuti õhusõidukite müra eest vastutava pädeva asutuse regulatiivse otsuse peale esitatud mitme kaebuse menetlemisel; ning planeerimisvolniku lõplikule otsusele.
- (2) Pärast esitatud dokumentide analüüsimist esitas komisjon Iirimaa ametiasutustele 31. oktoobri 2025. aasta kirjas (registreeritud viitenumbriga Ares(2025)9354715) mitu küsimust. Iirimaa ametiasutuste vastused saadi 8. detsembril 2025 ja registreeriti viitenumbriga Ares(2025)10814577.
- (3) Komisjon hindas Iirimaa ametiasutuste poolt määruse (EL) nr 598/2014 alusel esitatud teavet, eelkõige seoses kohaldatava menetluse, meetme eesmärkide ja kavandatud käitamispirangute proportsionaalsusega.
- (4) Müra vähendamise eesmärgiga, mis on sätestatud Dublini lennujaama müra vähendamise tegevuskavas, püütakse „piirata ja vähendada õhusõidukite müra pikaajalist kahjulikku mõju tervisele ja elukvaliteedile, eriti öösel, osana Dublini lennujaama säästvast arengust“. Seda mõõdetakse peamiselt nende inimeste arvu põhjal, keda õhusõidukite müra oluliselt häirib ja kelle und see oluliselt häirib, eriti öösel. Eesmärgiga nõutakse ka nende inimeste arvu vähendamist, kes puutuvad kokku lennukimüraga üle 55 dB L_{night} ja 65 dB L_{den} , võrreldes 2019. aasta tingimustega.
- (5) Pärast hindamist otsustas õhusõidukite müra eest vastutav pädev asutus, et eesmärgi saavutamiseks on vaja järgmisi meetmeid, mida kajastati tema 20. juunil 2022 avaldatud regulatiivses otsuses:
 - mürakvoodisüsteem aastakvoodiga 16 260 ajavahemikus 23.00–06.59 (käitamispirang);
 - põhjapoolset lennurada ei tohi kasutada stardiks ega maandumiseks ajavahemikul 00.00–05.59, välja arvatud teatavatel asjaoludel (nt ohutus, hoolduskaalutlused, erandlikud lennuliiklustingimused jne) (käitamispirang);
 - vabatahtlik elamute heliisolatsiooni toetuskava elumajadele (maakasutuse planeerimise meede).

⁽¹⁾ ELT L 173, 12.6.2014, lk 65, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj>.

- (6) Pärast seda, kui pädeva asutuse regulatiivse otsuse kohta esitati kaebus asutusele An Comisiún Pleanála (edaspidi „ACP“), mis on apellatsiooniasutus määruse (EL) nr 598/2014 artikli 4 lõike 1 tähenduses, tunnistab ACP inspektori aruannetes esitatud põhjendustele tuginedes, et pädeva asutuse seatud müra vähendamise eesmärgi on võimalik saavutada pädeva asutuse regulatiivses otsuses sisalduvate meetmetega. ACP on aga seisukohal, et L_{night} ja L_{den} mõõtmistel ei ole piisavalt arvesse võetud kavandatud meetmete mõju täiendavatele öhkutõusudele ja maandumistele öösel, mis toob kaasa täiendavaid ärkamisi öösel. ACP võtab seega kasutusele täiendava müramõõdiku LA_{max} et arvesse võtta täiendavaid ärkamisi, ning järeldab, et vajalik on täiendav käitamispiirang, nimelt öiste lendude aastaülempiir 35 672.
- (7) Komisjon küsis oma 31. oktoobri 2025. aasta kirjas, ⁽²⁾ kas ACP on müra vähendamise eesmärgi saavutamiseks kaalunud alternatiivseid vähem piiravaid meetmeid, mis hõlmavad täiendavaid müranäitajaid. ACP vastas 8. detsembri 2025. aasta kirjas, et ainsad arvesse võetud meetmed olid need, mille Dublini lennujaamaasutus oma planeerimistaotluses välja pakkus (mürakvoodisüsteem, põhjapoolse lennuraja kasutamise piirang ajavahemikul 00.00–05.59 ja elamute heliisolatsiooni toetuskava) ning mida pädev asutus oli oma hinnangus juba arvesse võtnud.
- (8) Määruse (EL) nr 598/2014 artikli 5 lõike 2 punkti a kohaselt peavad liikmesriigid kindlaks määrama konkreetse lennujaama müra vähendusmeetmed, võttes vajaduse korral arvesse müra vähendamise tegevuskava. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/49/EÜ ⁽³⁾ artiklis 8 ja V lisas koostoimes direktiivi 2002/49/EÜ artiklitega 5 ja 6 ning määruse (EL) nr 598/2014 I lisaga nõutakse, et müranäitajate hindamise meetodid hõlmaksid vähemalt L_{den} ja L_{night} näitajate abil kindlaks tehtud tervisemõjusid, mida on üksikasjalikult kirjeldatud direktiivi 2002/49/EÜ II ja III lisas. Määruse (EL) nr 598/2014 I lisa koostoimes direktiiviga 2002/49/EÜ võimaldab kasutada ka objektiivseid lisanäitajaid, nagu LA_{max} .
- (9) Määruse (EL) nr 598/2014 artikli 5 lõike 3 punkti d kohaselt ei tohi liikmesriigid kohaldada käitamispiiranguid enne tasakaalustatud lähenemisviisi teiste meetmete kaalumist. Selle eesmärk on kindlaks määrata kõige kulutõhusam meede või meetmete kombinatsioon.
- (10) ACP jõudis järeldusele, et öiste lendude aastaülempiir, mis kujutab endast käitamispiirangut, on vajalik müra vähendamise eesmärgi saavutamiseks, võttes arvesse näitajat LA_{max} , ilma et oleks hinnatud, kas tasakaalustatud lähenemisviisi ülejäänud kolme samba meetmed oleksid võinud eesmärgi saavutada, mis on vastuolus määruse (EL) nr 598/2014 artikli 5 lõike 3 punktidega a–c.
- (11) Seetõttu on komisjon arvamusel, et Iirimaa ametiasutuste poolt Dublini lennujaamas käitamispiirangute kehtestamise protsess ei ole kooskõlas määrusega (EL) nr 598/2014 ning et asjaomased Iirimaa ametiasutused peaksid käesoleva otsuse läbi vaatama ja teavitama komisjoni oma kavatsustest enne käitamispiirangute kehtestamist.
- (12) Kahtluste vältimiseks olgu märgitud, et käesolev otsus ei piira komisjoni mis tahes tulevast hinnangut Iirimaa ametiasutuste kohustusele täielikult järgida määruse (EL) nr 598/2014 sätteid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Dublini lennujaama käitamispiirangud, mis Iirimaa kavatseb kehtestada ja millest riik teatas 8. augustil 2025, ei järgi täielikult määruses (EL) nr 598/2014 sätestatud menetlust, kuivõrd Iirimaa ei ole kõnealuse määruse artikli 5 lõike 3 kohaselt kaalunud muid meetmeid kui käitamispiirangud.

⁽²⁾ Ares(2025)9354715.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj>).

2. Iirimaa vaatab käesoleva otsuse läbi ja teavitab komisjoni oma kavatsustest enne eespool nimetatud käitamispiirangute kehtestamist Dublini lennujaamas.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Iirimaaale.

Brüssel, 10. veebruar 2026

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Apostolos TZITZIKOSTAS