

DECISÃO (UE) 2026/836 DA COMISSÃO**de 10 de fevereiro de 2026****sobre o processo de introdução de restrições de operação no aeroporto de Dublin, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho***[notificada com o número C(2026) 919]***(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada e que revoga a Diretiva 2002/30/CE ⁽¹⁾ [«Regulamento (UE) n.º 598/2014»], nomeadamente o artigo 8.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 8 de agosto de 2025, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 598/2014, a Irlanda notificou a Comissão da sua intenção de introduzir restrições de operação no aeroporto de Dublin, registadas com a referência Ares(2025)6514967. Os documentos apresentados incluíam referências, nomeadamente, a uma decisão regulamentar proferida pela Autoridade Competente para a Gestão do Ruído de Aeronaves («ANCA», do inglês *Aircraft Noise Competent Authority*) na sequência de um estudo relativo às restrições de operação propostas a introduzir no aeroporto de Dublin, aos relatórios do inspetor que fundamentaram a decisão, na sequência de vários recursos interpostos contra a decisão regulamentar da ANCA e à decisão final do comissário responsável pelo Planeamento.
- (2) Na sequência da análise dos documentos apresentados, a Comissão colocou uma série de questões às autoridades irlandesas por ofício de 31 de outubro de 2025, registado com a referência Ares(2025)9354715. As respostas das autoridades irlandesas foram recebidas em 8 de dezembro de 2025, registadas com a referência Ares(2025)10814577.
- (3) A Comissão analisou as observações apresentadas pelas autoridades irlandesas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 598/2014, em especial no que diz respeito ao procedimento aplicável, aos objetivos da medida e à proporcionalidade das restrições de operação propostas.
- (4) O objetivo de redução do ruído, conforme definido no Plano de Ação em matéria de Ruído para o aeroporto de Dublin, visa «limitar e reduzir os efeitos adversos a longo prazo do ruído das aeronaves na saúde e na qualidade de vida, em especial à noite, no âmbito do desenvolvimento sustentável do aeroporto de Dublin». Será medido principalmente através do número de pessoas que se sentem muito incomodadas e cujo sono é muito afetado pelo ruído das aeronaves, especialmente à noite. O objetivo exige ainda uma redução do número de pessoas expostas a ruído de aeronaves superior a 55 dB L_{night} e 65 dB L_{den}, em comparação com as condições verificadas em 2019.
- (5) Na sequência da sua avaliação, a ANCA concluiu que, para alcançar o objetivo, são necessárias as seguintes medidas, o que se refletiu na sua decisão regulamentar publicada em 20 de junho de 2022:
 - um sistema de quotas de ruído com um orçamento anual de contagem de quotas de 16 260 entre as 23h00 e as 06h59 (restrição de operação),
 - a pista Norte não deve ser utilizada para descolagem ou aterragem entre as 00h00 e as 05h59, exceto em determinadas circunstâncias (por exemplo, por motivos de segurança, manutenção, condições de tráfego aéreo excecionais, etc.) (restrição de operação),
 - um regime voluntário de subvenções ao isolamento acústico residencial para habitações residenciais (medida de ordenamento do território).

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

- (6) Na sequência de recursos interpostos contra a decisão regulamentar da ANCA junto da *An Comisiún Pleanála* («ACP»), a instância de recurso para efeitos do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 598/2014, tendo por base a fundamentação apresentada nos relatórios do inspetor, a ACP reconhece que o objetivo de redução do ruído fixado pela ANCA pode ser alcançado através das medidas previstas na decisão regulamentar da ANCA. Contudo, a ACP considera que as medições em L_{night} e L_{den} não têm suficientemente em conta o impacto das medidas propostas no aumento do número de descolagens e aterragens durante a noite, conduzindo a um maior número de despertares noturnos. A ACP introduz, assim, uma métrica de ruído suplementar, LA_{max} , a fim de ter em conta os despertares adicionais e conclui que é necessária uma restrição de operação adicional, nomeadamente um limite máximo anual para os movimentos noturnos de 35 672.
- (7) No seu ofício de 31 de outubro de 2025 ⁽²⁾, a Comissão perguntou se a ACP tinha considerado medidas alternativas menos restritivas para alcançar o objetivo de redução do ruído que continha a métrica de ruído suplementar. Por ofício de 8 de dezembro de 2025, a ACP respondeu que as únicas medidas tidas em conta foram as medidas propostas pela autoridade aeroportuária de Dublin no seu pedido de planeamento (um sistema de quotas de ruído, restrições à utilização da pista Norte entre as 00h00 e as 05h59 e um regime de subvenções ao isolamento acústico residencial) e que já tinham sido tidas em conta pela ANCA na sua avaliação.
- (8) Nos termos do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 598/2014, os Estados-Membros devem definir a redução do ruído do aeroporto em causa, tendo em conta, se for caso disso, o Plano de Ação em matéria de Ruído. O artigo 8.º e o anexo V da Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, em conjugação com os artigos 5.º e 6.º da Diretiva 2002/49/CE e o anexo I do Regulamento (UE) n.º 598/2014, exigem que os métodos de avaliação dos indicadores de ruído incluam, no mínimo, os efeitos na saúde determinados através dos indicadores L_{den} e L_{night} , especificados nos anexos II e III da Diretiva 2002/49/CE. O anexo I do Regulamento (UE) n.º 598/2014, em conjugação com a Diretiva 2002/49/CE permite igualmente a utilização de indicadores adicionais que tenham uma base objetiva, como o LA_{max} .
- (9) Nos termos do artigo 5.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento (UE) n.º 598/2014, os Estados-Membros não podem aplicar restrições de operação antes de ponderarem outras medidas da abordagem equilibrada, a fim de determinar a medida mais eficaz em termos de custos ou uma combinação de medidas.
- (10) A ACP concluiu que o limite máximo anual para os movimentos noturnos, que constitui uma restrição de operação, é necessário para alcançar o objetivo de redução do ruído tendo em conta o indicador LA_{max} , sem qualquer avaliação sobre se as medidas dos outros três pilares da abordagem equilibrada poderiam ter alcançado o objetivo, contrariamente ao disposto no artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) a c), do Regulamento (UE) n.º 598/2014.
- (11) Por conseguinte, a Comissão considera que o processo de introdução de restrições de operação no aeroporto de Dublin pelas autoridades irlandesas não está em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 598/2014 e que as autoridades irlandesas competentes devem analisar a presente decisão e informar a Comissão das suas intenções antes de introduzirem as restrições de operação.
- (12) Para que não subsistam dúvidas, a presente decisão não obsta a qualquer avaliação futura da Comissão sobre a obrigação que recai sobre as autoridades irlandesas de cumprirem integralmente as disposições do Regulamento (UE) n.º 598/2014,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. As restrições de operação no aeroporto de Dublin, que a Irlanda tenciona introduzir e que notificou em 8 de agosto de 2025, não seguem plenamente o processo estabelecido no Regulamento (UE) n.º 598/2014, na medida em que a Irlanda não considerou outras medidas para além das restrições de operação em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento.

⁽²⁾ Ares(2025)9354715.

⁽³⁾ Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente — Declaração da Comissão no Comité de Conciliação da directiva relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (JO L 189 de 18.7.2002, p. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj>).

2. A Irlanda deve examinar a presente decisão e informar a Comissão das suas intenções antes de introduzir essas restrições de operação no aeroporto de Dublin.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Irlanda.

Feito em Bruxelas, em 10 de fevereiro de 2026.

Pela Comissão
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão
