



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 10. februar 2023
(OR. en)

6062/23

**Interinstitutionel sag:
2023/0030(NLE)**

**AVIATION 20
ICAO 3
RELEX 146
CLIMA 69
ENV 122**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	10. februar 2023
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.:	COM(2023) 67 final
-----------------	--------------------

Vedr.:	Forslag til RÅDETS AFGØRELSE om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for så vidt angår forslag til ændring af Chicagokonventionens bilag 16, bind I-III, vedrørende normer og anbefalede fremgangsmåder for miljøbeskyttelse.
--------	--

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2023) 67 final.

Bilag: COM(2023) 67 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 10.2.2023
COM(2023) 67 final

2023/0030 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Rådet for
Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for så vidt angår forslag til
ændring af Chicagokonventionens bilag 16, bind I-III, vedrørende normer og anbefalede
fremgangsmåder for miljøbeskyttelse.**

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører en rådsafgørelse om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for så vidt angår forslag til ændring af Chicagokonventionens bilag 16, bind I-III, vedrørende normer og anbefalede fremgangsmåder for miljøbeskyttelse.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående international civil luftfart

Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") har til formål at regulere den internationale luftrransport. Den trådte i kraft den 4. april 1947 og herigennem blev ICAO oprettet.

Samtlige EU-medlemsstater er parter i Chicagokonventionen.

2.2. Organisationen for International Civil Luftfart

ICAO er en særorganisation under De Forenede Nationer. Organisationen har til formål at udarbejde principperne og teknikken for international luftfart og fremme planlægningen og udviklingen af international luftrransport.

ICAO-Rådets obligatoriske opgaver, der er anført i Chicagokonventionens artikel 54, omfatter vedtagelsen af internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs"), der optages som bilag til Chicagokonventionen.

ICAO-Rådet er et stående ICAO-organ med 36 kontraherende stater som medlemmer, der er valgt af ICAO-Forsamlingen for en periode på tre år. En række medlemsstater er repræsenteret i ICAO-Rådet.

EU er ad hoc-observatør i mange ICAO-organer (Forsamlingen og andre tekniske organer).

2.3. Retsakter, der skal vedtages af Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart

ICAO-Rådet har vedtaget de internationale normer og anbefalede fremgangsmåder (SARPs) for miljøbeskyttelse som bilag 16 til Chicagokonventionen. Bilag 16 har fire bind med følgende anvendelsesområde:

- Bind I vedrørende normer og anbefalede fremgangsmåder for flystøj
- Bind II vedrørende normer og anbefalede fremgangsmåder for emissioner fra flymotorer
- Bind III vedrørende normer og anbefalede fremgangsmåder for CO₂-emissioner fra fly,
- Bind IV vedrørende normer og anbefalede fremgangsmåder for ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA).

ICAO-Rådet bør på sit 228. møde den 13.-31. marts 2023 overveje mulige ændringer af disse bind. Der blev i juli 2022 sendt en skrivelse¹ om de forventede ændringer til ICAO-staterne med henblik på deres bemærkninger.

¹ SL 22/58, SL 22/59, SL 22/60 og SL 22/61.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Baggrund

Ved artikel 19, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139² tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre henvisningerne til de bestemmelser i Chicagokonventionen, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, i samme forordning, for at ajourføre dem i lyset af senere ændringer af disse bestemmelser, som træder i kraft efter den 4. juli 2018, og som finder anvendelse i alle medlemsstaterne, for så vidt som sådanne tilpasninger ikke udvider forordningens anvendelsesområde.

Ved Rådets afgørelse (EU) 2016/915 af 30. maj 2016³, som ændret ved Rådets afgørelse (EU) 2020/768 af 9. juni 2020⁴, fastsattes Unionens holdning til det internationale instrument, der skulle udarbejdes i ICAO's organer, og som skulle føre til gennemførelsen fra 2020 af en fælles global markedsbaseret foranstaltning vedrørende emissioner fra international luftfart, dvs. ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart ("CORSA"). Denne afgørelse forbliver i kraft. Den anvendes derfor som grundlag for fastlæggelse af Unionens holdning til ændringer af bilag 16, bind IV.

3.2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne

Det er nødvendigt forud for det 228. møde i ICAO-Rådet, der finder sted den 13 –31. marts 2023, at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, således at medlemsstaterne kan deltage i afgørelserne om de foreslåede ændringer til Chicagokonventionens bilag 16, bind I-III.

Med hensyn til ændring af bind I omfatter de forventede foreslåede ændringer, jf. ovennævnte ICAO-skrivelse, følgende:

- a) ændringer vedrørende korrekt anvendelse af modalverber for at bringe bilag 16, bind I, i overensstemmelse med retningslinjerne for luftnavigationsmøder (Divisional-type Air Navigation Meetings) og forretningsordenen for deres gennemførelse (dok. 8143), del II, udformning af forslag til internationale standarder, anbefalet praksis og procedurer
- b) anbefalet vejledning til måling af støj fra helikoptere, der står stille i luften, som en del af bilag 16, bind I, tillæg H
- c) ændringer for at afhjælpe begrænsninger i specifikationerne for tilpasning af lydtrykkniveau (test-day SPL) til referencebetingelserne samt
- d) rettelse af mindre typografiske fejl.

Med hensyn til ændring af bind II omfatter de forventede foreslåede ændringer, jf. ovennævnte ICAO-skrivelse, følgende:

- a) omstrukturering og relevante ajourføringer af referencer, indført i overensstemmelse med retningslinjerne for luftnavigationsmøder og forretningsordenen for deres gennemførelse

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

³ Rådets afgørelse (EU) 2016/915 af 30. maj 2016 om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne, angående et internationalt instrument, som skal udarbejdes i ICAO's organer og føre til, at der fra 2020 gennemføres en global markedsbaseret foranstaltning vedrørende emissioner fra international luftfart (EUT L 153 af 10.6.2016, s. 32).

⁴ Rådets afgørelse (EU) 2020/768 af 9. juni 2020 om ændring af afgørelse (EU) 2016/915 for så vidt angår den referenceperiode, der påtænkes anvendt til måling af væksten i CO₂-emissioner, for at tage hensyn til konsekvenserne af covid-19-pandemien i forbindelse med CORSIA (EUT L 187 af 12.6.2021, s. 10).

(dok. 8143), del II, udformning af forslag til internationale normer, anbefalede fremgangsmåder og procedurer

b) ajourføring med henblik på konsekvent sprogbrug, bl.a. korrekt anvendelse af modalverber, og konsekvent anvendelse af noter og henstillinger i overensstemmelse med retningslinjerne for luftnavigationsmøder og forretningsordenen for deres gennemførelse (dok. 8143), del II, udformning af forslag til internationale normer, anbefalede fremgangsmåder og procedurer

c) sproglige forbedringer, bl.a. for at afspejle anvendeligheden af normer for røgtal og ikkeflygtige partiklers (nvPM) massekoncentration på motorer

d) indførelse af en ny definition af "ækvivalent procedure" med efterfølgende ændringer for at sikre overensstemmelse i bilag 16, bind II

e) definitioner, beskrivelser, henvisninger og sproglige forbedringer, herunder bl.a. udvidede præciseringer, metodebeskrivelser, mellemliggende proceduremæssige trin og supplerende noter og henstillinger

f) forbedringer i forbindelse med proceduren for måling af nvPM i overensstemmelse med de seneste ajourføringer i SAE ARP 6320A og AIR 6241A om kontinuerlig prøvetagning og måling af nvPM-emissioner fra flyturbinemotorer samt

g) rettelser af generelle tekniske, nomenklaturmæssige og typografiske aspekter med henblik på at øge klarheden og sammenhængen i dokumentet.

Med hensyn til ændringer af bind III omfatter de forventede foreslåede ændringer, jf. ovennævnte ICAO-skrivelse, følgende:

a) definition, beskrivelse, referencer og sproglige forbedringer, der bl.a. har til formål at undgå eventuel fejlfortolkning og indføre yderligere præciseringer vedrørende den geometriske referencefaktor.

b) ændringer af hensyn til sammenhængen som følge af indførelsen af en ny definition af "ækvivalent procedure" i bilag 16, bind III.

Alle foreslåede ændringer forventes at træde i kraft den 1. januar 2024.

Genstanden for den påtænkte retsakt vedrører et område, hvor Unionen har enekompetence vedrørende udenrigsanliggender i medfør af artikel 3, stk. 2, sidste sætningsled, i TEUF, da de påtænkte retsakter kan berøre fælles regler eller ændre deres anvendelsesområde, nemlig:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur⁵.

— Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer⁶.

Under henvisning til den relevante EU-lovgivning bør den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO-Rådet, være at støtte de foreslåede ændringer af bind I, II og III.

⁵ EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

⁶ EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1.

4. SAMMENHÆNG MED UNIONENS POLITIK PÅ ANDRE OMRÅDER

Den foreslåede afgørelse er i overensstemmelse med og supplerer andre EU-politikker, navnlig på energi-, miljø- og transportområdet.

5. RETSGRUNDLAG

5.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

5.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen."

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen⁷.

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver"⁸.

5.1.2 Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

ICAO-Rådet er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig Chicagokonventionen.

De påtænkte retsakter har retsvirkninger som omhandlet i artikel 218, stk. 9, i TEUF.

I overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 54 vedtager ICAO-Rådet internationale normer og anbefalede fremgangsmåder (SARPs), der optages som bilag til Chicagokonventionen. Sådanne SARPs er bindende i henhold til folkeretten i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 90, for så vidt som de bliver bindende for alle kontraherende parter i ICAO, medmindre et flertal af parterne giver meddelelse til ICAO-Rådet om, at de ikke godkender dem.

Ved potentielt at føre til ændringer vil de påtænkte retsakter desuden kunne få afgørende indflydelse på EU-lovgivningen, nemlig forordning (EU) 2018/1139 og Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012, for så vidt som de udtrykkeligt henviser til Chicagokonventionens bilag 16, bind I-III.

De påtænkte retsakter supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for aftalen.

Derfor er vedtagelsen af Unionens holdning til sådanne meddelelser omfattet af anvendelsesområdet for artikel 218, stk. 9, i TEUF.

5.2. Materielt retsgrundlag

5.2.1 Princip

⁷ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

⁸ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsageligt af formålet med og indholdet af den vedtagne retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne.

Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

5.2.2 Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den vedtagne retsakts primære formål og indhold vedrører transportpolitik.

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er artikel 100, stk. 2, i TEUF. I overensstemmelse med denne artikel kan Europa-Parlamentet og Rådet fastsætte passende bestemmelser vedrørende luftfart efter den almindelige lovgivningsprocedure.

5.3. Konklusion

Retsgrundlaget for den foreslåede afgørelse bør være artikel 100, stk. 2, i TEUF sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for så vidt angår forslag til ændring af Chicagokonventionens bilag 16, bind I-III, vedrørende normer og anbefalede fremgangsmåder for miljøbeskyttelse.

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"), der regulerer den internationale lufttransport, trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved nævnte konvention.
- (2) Alle medlemsstaterne er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer.
- (3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 kan ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder.
- (4) ICAO-Rådet har vedtaget de internationale normer og anbefalede fremgangsmåder (SARPs) for miljøbeskyttelse som bilag 16 til Chicagokonventionen i bind I-IV.
- (5) ICAO-Rådet skal på sit 228. møde den 13.-31. marts vedtage en række ændringer af Chicagokonventionens bilag 16, bind I til III.
- (6) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO-Rådet, bør fastlægges, da de foreslåede ændringer har retsvirkning, eftersom de er bindende i henhold til folkeretten og vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten, nemlig forordning (EU) 2018/1139, Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012.
- (7) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, bør være at støtte ændringerne af bind I til III.
- (8) Unionens holdning bør fremføres af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, og som handler i fællesskab på vegne af Unionen —
- (9) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne efter ICAO-Rådets vedtagelse af ændringerne til bilag 16, I-III, til Chicagokonventionen, som vil blive bekendtgjort af ICAO's generalsekretær ved hjælp af ICAO-skrivelsesproceduren, bør være, at der ikke meddeles afslag på godkendelse, og at det meddeles, at disse foranstaltninger overholdes. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne SARPs efter en påtænkte anvendelsesdato for de pågældende SARPs, bør der gives meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke SARPs.

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

- (1) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det 228. møde i ICAO-Rådet eller på et senere møde for så vidt angår bilag 16, bind I-III, til konventionen angående international civil luftfart, er at støtte de foreslåede ændringer fuldt ud:
- (2) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet uden nogen væsentlig ændring vedtager ændringsforslag til bilag 16, bind I-III til konventionen angående international civil luftfart, jf. stk. 1, skal være ikke at give meddelelse om afslag på godkendelse, men at give meddelelse om overholdelse af den vedtagne ændring som svar på den pågældende ICAO-skrivelse. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne SARPs efter den påtænkte anvendelsesdato for de pågældende SARPs, gives der meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke SARPs. I så fald skal Kommissionen rettidigt og mindst to måneder før en af ICAO fastsat frist for meddelelse af afvigelser forelægge Rådet med henblik på drøftelse og godkendelse et forberedende dokument, der fastlægger de detaljerede afvigelser, som medlemsstaterne skal meddele ICAO på Unionens vegne.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart, og som handler i fællesskab på Unionens vegne.

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, skal udtrykkes af alle EU-medlemsstaterne.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*