



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 10 lutego 2023 r.  
(OR. en)

6062/23

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2023/0030(NLE)

---

---

AVIATION 20  
ICAO 3  
RELEX 146  
CLIMA 69  
ENV 122

## WNIOSEK

---

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 10 lutego 2023 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: COM(2023) 67 final

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w kwestii propozycji zmiany tomów I–III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej dotyczących norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do ochrony środowiska

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 67 final.

Załącznik: COM(2023) 67 final



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 10.2.2023 r.  
COM(2023) 67 final

2023/0030 (NLE)

Wniosek

### **DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w kwestii propozycji zmiany tomów I–III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej dotyczących norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do ochrony środowiska**

## UZASADNIENIE

### **1. PRZEDMIOT WNIOSKU**

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji Rady określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do propozycji zmiany tomów I–III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej dotyczących norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do ochrony środowiska.

### **2. KONTEKST WNIOSKU**

#### **2.1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym**

Celem Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) jest regulowanie międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. i na jej mocy ustanowiono ICAO.

Wszystkie państwa członkowskie UE są stronami tej konwencji.

#### **2.2. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

ICAO jest wyspecjalizowaną organizacją Organizacji Narodów Zjednoczonych. Jej celem jest rozwijanie zasad i technik międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz wspieranie planowania i rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego.

Czynności obowiązkowe Rady ICAO, wymienione w art. 54 konwencji chicagowskiej, obejmują przyjmowanie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania (ang. standards and recommended practices, SARPs), które są oznaczane jako załączniki do konwencji chicagowskiej.

Rada ICAO jest stałym organem ICAO, a jej członkami jest 36 umawiających się państw wybieranych przez Zgromadzenie ICAO na okres trzech lat. W Radzie ICAO reprezentowanych jest kilka państw członkowskich.

UE jest doraźnym obserwatorem w wielu organach ICAO (w Zgromadzeniu i innych organach technicznych).

#### **2.3. Planowane akty Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARPs) w zakresie ochrony środowiska zostały przyjęte jako załącznik 16 do konwencji chicagowskiej przez Radę ICAO. Załącznik 16 zawiera cztery tomy o następującym zakresie:

- tom I dotyczący norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do hałasu statku powietrznego;
- tom II dotyczący norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do emisji z silników statków powietrznych;

- tom III dotyczący norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do emisji CO<sub>2</sub> z samolotów;
- tom IV dotyczący norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do mechanizmu kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA).

Rada ICAO powinna na swojej 228. sesji w dniach 13–31 marca 2023 r. rozważyć możliwe zmiany w tych tomach. W lipcu 2022 r. skierowano do państw<sup>1</sup> ICAO pisma z przewidywanymi zmianami w celu zebrania uwag.

### **3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII**

#### **3.1. Kontekst**

Zgodnie z art. 19 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139<sup>2</sup> Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany odniesień do postanowień konwencji chicagowskiej, o których mowa w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy tego rozporządzenia, na potrzeby ich uaktualnienia w świetle późniejszych zmian tych postanowień, które to zmiany wejdą w życie po dniu 4 lipca 2018 r. i będą miały zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich, w zakresie, w jakim takie dostosowania nie rozszerzą zakresu stosowania tego rozporządzenia.

W decyzji Rady (UE) 2016/915 z dnia 30 maja 2016 r.<sup>3</sup>, zmienionej decyzją Rady (UE) 2020/768 z dnia 9 czerwca 2020 r.<sup>4</sup>, określono stanowisko Unii w odniesieniu do międzynarodowego instrumentu, który ma zostać opracowany w ramach organów ICAO w celu wdrożenia od 2020 r. jednolitego globalnego środka rynkowego dotyczącego emisji z lotnictwa międzynarodowego, tj. mechanizmu kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> dla lotnictwa międzynarodowego („CORSIA”). Decyzja ta pozostaje w mocy. W związku z tym służy ona jako podstawa do ustalenia stanowiska Unii w sprawie zmian w załączniku 16 tom IV.

#### **3.2. Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii**

Konieczne jest przyjęcie, przed 228. sesją Rady ICAO w dniach 13–31 marca 2023 r., stanowiska w imieniu Unii, aby umożliwić państwom członkowskim udział w podjęciu decyzji w sprawie proponowanych zmian w tomach I–III w załączniku 16 do Konwencji Chicagowskiej.

W odniesieniu do zmian w tomie I oczekiwane proponowane zmiany, określone w wyżej wymienionym piśmie skierowanym do państw, obejmują:

<sup>1</sup> SL 22/58, SL 22/59, SL 22/60 i SL 22/61.

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

<sup>3</sup> Decyzja Rady (UE) 2016/915 z dnia 30 maja 2016 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odniesieniu do międzynarodowego instrumentu, który ma zostać opracowany w ramach organów ICAO i który ma doprowadzić do wdrożenia od 2020 r. jednolitego globalnego środka rynkowego dotyczącego emisji z lotnictwa międzynarodowego (Dz.U. L 153 z 10.6.2016, s. 32).

<sup>4</sup> Decyzja Rady (UE) 2020/768 z dnia 9 czerwca 2020 r. zmieniająca decyzję Rady (UE) 2016/915 w odniesieniu do okresu referencyjnego, który ma być stosowany na potrzeby pomiaru wzrostu emisji CO<sub>2</sub>, w celu uwzględnienia skutków pandemii COVID-19 w kontekście mechanizmu CORSIA (Dz.U. L 187 z 12.6.2021, s. 10).

- a) zmiany dotyczące właściwego stosowania czasowników modalnych w celu dostosowania załącznika 16 tom I do wytycznych na potrzeby wydziałowych posiedzeń dotyczących żeglugi powietrznej oraz regulaminu ich prowadzenia (dok. 8143) część II „Formułowanie propozycji w zakresie międzynarodowych norm, zalecanych metod postępowania i procedur”;
- b) zalecane wytyczne dotyczące pomiaru hałasu śmigłowca w zawisie zgodnie z załącznikiem 16 tom I dodatek H;
- c) zmiany mające na celu uwzględnienie ograniczeń specyfikacji w odniesieniu do dostosowania poziomu ciśnienia akustycznego (SLP) z uwzględnieniem dnia badania do warunków odniesienia; oraz
- d) korekty drobnych błędów typograficznych.

W odniesieniu do zmian w tomie II oczekiwane proponowane zmiany, określone w wyżej wymienionym piśmie skierowanym do państw, obejmują:

- a) restrukturyzację i odpowiednie aktualizacje odniesień, wprowadzone zgodnie z wytycznymi na potrzeby wydziałowych posiedzeń dotyczących żeglugi powietrznej oraz regulaminu ich prowadzenia (dok. 8143), część II „Formułowanie propozycji w zakresie międzynarodowych norm, zalecanych metod postępowania i procedur”;
- b) aktualizacje spójności językowej, które między innymi wprowadzają właściwe stosowanie czasowników modalnych oraz spójne stosowanie notatek i zaleceń, zgodnie z wytycznymi na potrzeby wydziałowych posiedzeń dotyczących żeglugi powietrznej oraz regulaminem ich prowadzenia (dok. 8143), część II „Formułowanie propozycji w zakresie międzynarodowych norm, zalecanych metod postępowania i procedur”;
- c) ulepszenia językowe w zakresie stosowania, w celu odzwierciedlenia m.in. norm dotyczących zadymienia i norm stężenia masowego nielotnych cząstek stałych (nvPM) mających zastosowanie do silników;
- d) wprowadzenie nowej definicji „procedury równoważnej” wraz z późniejszymi zmianami w celu zapewnienia spójności w załączniku 16 tom II;
- e) definicje, opisy, odniesienia i ulepszenia językowe, w tym m.in. rozszerzone wyjaśnienia, opisy metodyczne, pośrednie etapy procedury oraz dodatkowe uwagi i zalecenia;
- f) usprawnienia związane z procedurą pomiaru nvPM zgodnie z najnowszymi aktualizacjami SAE ARP 6320A i AIR 6241A dotyczącymi ciągłego pobierania próbek i pomiaru emisji nvPM z silników turbinowych statków powietrznych; oraz
- g) korekty odnoszące się do ogólnych zagadnień technicznych, nazewniczych i typograficznych, mające na celu zwiększenie przejrzystości i spójności w całym dokumencie.

W odniesieniu do zmian w tomie III oczekiwane proponowane zmiany, określone w wyżej wymienionym piśmie skierowanym do państw, obejmują:

- a) definicje, opisy, odniesienia i ulepszenia językowe, których celem jest między innymi uniknięcie ewentualnej błędnej interpretacji i wprowadzenie dodatkowych wyjaśnień dotyczących referencyjnego współczynnika geometrycznego (RGF);

b) zmiany dotyczące spójności wynikające z wprowadzenia nowej definicji „procedury równoważnej” w załączniku 16 tom III.

Wszystkie proponowane zmiany mają wejść w życie 1 stycznia 2024 r.

Przedmiot planowanego aktu dotyczy dziedziny, w której Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną na mocy art. 3 ust. 2 akapit ostatni TFUE, ponieważ planowane akty mogą wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres, a mianowicie:

— rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego<sup>5</sup>;

— rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących<sup>6</sup>.

Uwzględniając odpowiednie przepisy Unii, stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Rady ICAO, powinno polegać na poparciu proponowanych zmian w tomach I, II i III.

#### **4. SPÓJNOŚĆ Z INNYMI POLITYKAMI UNII**

Decyzja, której dotyczy wnioski, jest spójna z innymi politykami Unii, zwłaszcza dotyczącymi energii, środowiska i transportu, a także je uzupełnia.

#### **5. PODSTAWA PRAWNA**

##### **5.1. Proceduralna podstawa prawna**

###### *5.1.1. Zasady*

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem odnośnego organu, czy też stroną danej umowy<sup>7</sup>.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które wywołują skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto

<sup>5</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

<sup>6</sup> Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1.

<sup>7</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”<sup>8</sup>.

### *5.1.2 Zastosowanie w niniejszej sprawie*

Rada ICAO jest organem utworzonym na mocy umowy – konwencji chicagowskiej.

Planowane akty mają skutki prawne do celów art. 218 ust. 9 TFUE.

Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO przyjmuje międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARPs), oznaczane jako załączniki do konwencji chicagowskiej. Takie SARPs są wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej w takim zakresie, w jakim stają się wiążące dla wszystkich umawiających się stron ICAO, chyba że większość z nich zgłosi swój sprzeciw w Radzie ICAO.

Ponadto ze względu na prawdopodobieństwo wprowadzenia zmian planowane akty mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE, a mianowicie na rozporządzenie (UE) 2018/1139 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 w zakresie, w jakim wyrażnie odnoszą się one do tomów I–III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

Dlatego też przyjęcie stanowiska Unii w odniesieniu do takich zgłoszeń wchodzi w zakres art. 218 ust. 9 TFUE.

## **5.2. Materialna podstawa prawna**

### *5.2.1 Zasada*

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści przyjmowanego aktu, w odniesieniu do którego ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii.

Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

### *5.2.2 Zastosowanie w niniejszej sprawie*

Główny cel i treść przyjmowanego aktu prawnego odnoszą się do polityki transportowej.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 100 ust. 2 TFUE. Zgodnie z tym artykułem Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, mogą ustanowić odpowiednie przepisy dotyczące transportu lotniczego.

---

<sup>8</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014: 2258, pkt 61–64.

### **5.3. Podsumowanie**

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

**DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w kwestii propozycji zmiany tomów I–III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej dotyczących norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do ochrony środowiska**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”), która reguluje międzynarodowy transport lotniczy, weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Na jej mocy ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Wszystkie państwa członkowskie są umawiającymi się państwami konwencji chicagowskiej oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania.
- (4) Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARPs) w zakresie ochrony środowiska zostały przyjęte jako załącznik 16 do konwencji chicagowskiej przez Radę ICAO w tomach I–IV.
- (5) Podczas swojej 228. sesji, która odbędzie się w dniach 13–31 marca, Rada ICAO ma przyjąć szereg zmian w tomach I–III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej.
- (6) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w Radzie ICAO, ponieważ proponowane zmiany mają skutek prawny, biorąc pod uwagę, że są wiążące na mocy prawa międzynarodowego i mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenie (UE) 2018/1139 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012.
- (7) Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, powinno być poparcie poprawek do tomów I–III.

- (8) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w imieniu Unii państwa członkowskie UE będące członkami Rady ICAO.
- (9) Stanowisko Unii po przyjęciu przez Radę ICAO zmian w tomach I–III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, co ma zostać ogłoszone przez Sekretarza Generalnego ICAO w drodze procedury pisma ICAO skierowanego do państw, powinno polegać na niezgłaszaniu sprzeciwu i powiadomieniu o zastosowaniu się do przyjętych środków. W przypadku gdy przepisy unijne odbiegałyby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia ich stosowania, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARPs.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

- 1) Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 228. sesji Rady ICAO lub na dowolnym kolejnym posiedzeniu w odniesieniu do tomów I–III załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, w kwestii zmian w tych tomach, jest poparcie w całości proponowanych zmian.
- 2) Stanowiskiem, jakie należy zająć w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowanych zmian w tomach I–III załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w ust. 1, jest niezgłaszanie sprzeciwu oraz powiadomieniu o zastosowaniu się do przyjętego środka w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy unijne odbiegałyby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia ich stosowania, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARPs. W takim przypadku Komisja, w odpowiednim czasie i co najmniej dwa miesiące przed terminem zgłaszania różnic wyznaczonym przez ICAO, przedkłada Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument przygotowawczy określający konkretne różnice, które państwa członkowskie mają zgłosić ICAO w imieniu Unii.

#### *Artykuł 2*

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust.1, wyrażają działające wspólnie w imieniu Unii państwa członkowskie UE będące członkami Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 2, wyrażają wszystkie państwa członkowskie Unii.

#### *Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*