Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 12. februar 2026
(OR. en)

6230/26

Interinstitutionel sag:
2026/0042 (NLE)

AVIATION 22
ICAO 3
RELEX 190

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	12. februar 2026
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Vedr.:	Forslag til RÅDETS AFGØRELSE om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den 237. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for så vidt angår ændring 3, 12 og 15 af bilag 16, bind I-III, til Chicagokonventionen vedrørende normer og anbefalede fremgangsmåder for miljøbeskyttelse

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 66 final.

Bilag: COM(2026) 66 final

EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den 237. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for så vidt angår ændring 3, 12 og 15 af bilag 16, bind I-III, til Chicagokonventionen vedrørende normer og anbefalede fremgangsmåder for miljøbeskyttelse

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører

i) den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 237. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for så vidt angår forslag til ændring af bilag 16, bind I-III, til konventionen angående international civil luftfart (Chicagokonventionen) vedrørende normer og anbefalede fremgangsmåder for miljøbeskyttelse.

ii) den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, når ICAO har meddelt vedtagelsen af ændring 3, 12 og 15 af bilag 16 "Environmental Protection" til Chicagokonventionen, i hvilken forbindelse de kontraherende stater opfordres til enten at meddele afvigelser eller meddele, at de overholder de vedtagne foranstaltninger.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående international civil luftfart

Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") har til formål at regulere den internationale lufttransport. Den trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved nævnte konvention.

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 opgave at udarbejde principperne og teknikken for den internationale luftfart og fremme planlægningen og udviklingen af den internationale lufttransport.

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. Frankrig, Tyskland, Italien, Danmark, Spanien og Polen er i øjeblikket repræsenteret i ICAO-Rådet.

EU har observatørstatus i ICAO.

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 består af fire bind. De tre bind, der er relevante for dette forslag, har 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 CO_2-emissioner fra flyvemaskiner.

ICAO-Rådet bør på sin 237. samling, der afholdes den 23. marts til 2. april 2026, overveje mulige ændringer af disse bind. Der blev i juli 2025 sendt en skrivelse om de forventede ændringer til ICAO-staterne[1] med henblik på deres bemærkninger.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. De foreslåede ændringer og deres forbindelser med de gældende EU-regler

Det er nødvendigt forud for den 237. samling i ICAO-Rådet, der indledes den 23. marts 2026, at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, således at de berørte medlemsstater kan deltage i afgørelserne om de foreslåede ændringer.

Med hensyn til **bind I** omfatter de foreslåede ændringer, jf. ovennævnte ICAO-skrivelse, ajourføring af del I-definitionerne om afledte versioner, tilføjelse af definitionen af supersoniske flyvemaskiner samt forbedringer af typografisk, redaktionel og anden art. Forslaget omfatter også en ny støjnorm for supersoniske flyvemaskiner ved landing og start (jf. det nye kapitel 15) og en ny støjnorm for subsoniske flyvemaskiner ved landing og start (jf. det nye kapitel 16).

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

a) sproglige forbedringer for så vidt angår anvendelighed og indførelse af de nye udtryk "parent engine" og "no emissions change criteria" med henblik på øget sammenhæng og praktisk anvendelighed for brugerne

b) ajourføring af symboler og definitioner, så de er i overensstemmelse med tillæg 3, der anvendes ved beregning af emissionsindeks, og indførelse af tre metoder til bestemmelse af ikkeflygtige partiklers (nvPM) maksimale massekoncentration og tre metoder til bestemmelse af emissionsindeks for højeste nvPM-masse og -antal

c) indførelse af rapporteringskrav vedrørende et nyt nvPM-certificeringspunkt for 57,5 % af den nominelle kraft på listen over referencepunkter, der skal bestemmes med henblik på nvPM-emissionernes masse og antal

d) tilpasning af bestemmelserne til SAE Aerospace Recommended Practices ARP6320B "Procedure for Continuous Sampling and Measurement of Non-volatile Particulate Matter Emissions from Aircraft Turbine Engines" og SAE ARP6481A "Procedure for the Calculation of nvPM Sampling and Measurement System Losses and System Loss Correction Factors".

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

a) indførelse af en ny CO_2-norm for subsoniske fly med grænser, der er hhv. 10 % og 3 % strengere for hhv. store og små fly, med anvendelsesdato den 31. december 2031 for nye flyvemaskinetyper samt strengere emissionsnormer for flyvemaskinetyper, der er i produktion, med anvendelsesdato den 1. januar 2035

b) tilpasninger for at gøre visse udtryk klarere og mere præcise og for at sikre en fyldestgørende og korrekt håndtering af de forskellige metoder for overholdelse (direkte prøveflyvning og præstationsmodeller) med henblik på procedurer for bestemmelse og rapportering af specifik rækkevidde (SAR).

[1] SL 25/68, SL 25/69 og SL 25/67.

Alle foreslåede ændringer forventes at træde i kraft den 1. januar 2027.

Genstanden for den påtænkte retsakt vedrører et område, som henhører under Unionens eksterne enekompetence 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 Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91[2] samt

– Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøbeskyttelsescertificering af eller overensstemmelseserklæringer, hvad angår luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele, apparatur og kontrol- og overvågningsenheder og komponenter til kontrol- og overvågningsenheder, og for kravene til konstruktions- og produktionsorganisationers kompetence[3].

3.2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne

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.

De foreslåede ændringer af normerne er et vigtigt skridt fremad i overensstemmelse med Unionens politikker og bør hilses velkommen. Om end visse ændringer muligvis flugter med visse fabrikanters nuværende praksis og ikke fordrer drastiske konstruktionsændringer eller udvikling af nye teknologier, er ICAO-Rådets vedtagelse af ændringerne ikke desto mindre i tråd med Unionens politikker, ligesom den fremmer sammenhængen på globalt plan og bidrager til et positivt miljø for fortsat innovation.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet vedtager de foreslåede ændringer af bilag 16 "Environmental Protection" uden at foretage væsentlige ændringer, bør være i svaret på den respektive ICAO-skrivelse ikke at give meddelelse om afslag på godkendelse af ændringen, men at give meddelelse om overholdelse af de vedtagne foranstaltninger. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne ICAO-normer efter disse normers planlagte anvendelsesdato, bør medlemsstaterne meddele ICAO Unionens holdning til sådanne afvigelser i forhold til de pågældende normer på grundlag af et forberedende dokument, som Kommissionen rettidigt forelægger Rådet til drøftelse og godkendelse, og hvori der gøres detaljeret rede for afvigelserne fra de specifikke normer, men kun for den periode, der er nødvendig for at afslutte gennemførelsen heraf.

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.

---

[2] EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

[3] EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1.

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 aftalen[4].

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*"[5].

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

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

---

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

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

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.

I henhold til artikel 192, stk. 1, og artikel 191 i TEUF skal Den Europæiske Union bl.a. bidrage til opnåelsen af følgende mål: bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten, fremme på internationalt plan af foranstaltninger til løsning af de regionale og globale miljøproblemer, og navnlig bekæmpelse af klimaændringer.

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er artikel 100, stk. 2, i TEUF.

5.3. Konklusion

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

2026/0042 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den 237. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for så vidt angår ændring 3, 12 og 15 af bilag 16, bind I-III, til Chicagokonventionen 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. Seks medlemsstater er repræsenteret i ICAO-Rådet.

3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 kan ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder (SARPs).

4) ICAO-Rådet har vedtaget de internationale normer og anbefalede fremgangsmåder (SARPs) for miljøbeskyttelse som bilag 16 til Chicagokonventionen.

5) ICAO-Rådet skal på sin 237. samling vedtage en række ændringer af Chicagokonventionens bilag 16.

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[6] og Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012[7].

---

[6] 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 og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

[7] Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøbeskyttelsescertificering af eller overensstemmelseserklæringer, hvad angår luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele, apparatur og kontrol- og overvågningsenheder og komponenter til kontrol- og overvågningsenheder, og for kravene til certificering af konstruktions- og produktionsorganisationers kompetence (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1).

7) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, bør være at støtte ændring 3, 12 og 15 af bilag 16 til Chicagokonventionen.

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 udtrykkes på Unionens vegne efter ICAO-Rådets vedtagelse af ændring 3, 12 og 15 af bilag 16 til Chicagokonventionen, som vil blive bekendtgjort af ICAO's generalsekretær ved hjælp af ICAO-skrivelsesproceduren, bør være, at der ikke meddeles afslag på godkendelse, men at ændringerne overholdes. 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. Den holdning, som indtages på Unionens vegne til en sådan afvigelse, bør fastlægges i et skriftligt dokument, som Kommissionen forelægger Rådet til drøftelse og godkendelse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 237. samling i ICAO-Rådet eller på en senere samling for så vidt angår ændring 3, 12 og 15 af 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 ændring 3, 12 og 15 af bilag 16, bind I-III, til Chicagokonventionen, jf. stk. 1, er i svaret på den respektive ICAO-skrivelse ikke at give meddelelse om afslag på godkendelse, men at give meddelelse om overholdelse af den vedtagne foranstaltning. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne internationale normer efter den planlagte anvendelsesdato for disse normer, gives der meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke internationale normer i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 38.

   Hvis EU-lovgivningen afviger fra normerne i bilag 16 til Chicagokonventionen, 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 Unionens holdning til 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 ICAO-Rådet, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, udtrykkes af alle EU-medlemsstaterne, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand