



Bruksela, 12 lutego 2026 r.  
(OR. en)

6230/26

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2026/0042 (NLE)

---

---

AVIATION 22  
ICAO 3  
RELEX 190

**PISMO PRZEWODNIE**

---

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

Data otrzymania: 12 lutego 2026 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

---

Dotyczy: Wniosek  
DECYZJA RADY  
w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 237. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zmian nr 3, 12 i 15 w tomach I–III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej dotyczących norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do ochrony środowiska

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 66 final.

Załącznik: COM(2026) 66 final



Bruksela, dnia 12.2.2026 r.  
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Wniosek

### **DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 237. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zmian nr 3, 12 i 15 w tomach 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:

- (i) stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii na 237. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do proponowanych zmian w tomach I–III załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencji chicagowskiej”) dotyczących norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do ochrony środowiska;
- (ii) stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii po ogłoszeniu przez ICAO przyjęcia zmian nr 3, 12 i 15 w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej – *Ochrona środowiska*, i wezwaniu przez nią umawiających się państw ICAO do zgłoszenia wszelkich różnic albo potwierdzenia zastosowania się do przyjętych środków.

### 2. KONTEKST WNIOSKU

#### 2.1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Celem Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) jest regulowanie międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja ta weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. i na jej mocy utworzono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (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. Obecnie reprezentowane w Radzie ICAO są Francja, Niemcy, Włochy, Dania, Hiszpania i Polska.

UE ma w ICAO status obserwatora.

#### 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 obejmuje cztery tomy. Dla niniejszego wniosku istotne są trzy tomy, które mają następujący zakres:

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

- tom III dotyczy norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do emisji CO<sub>2</sub> z samolotów.

Rada ICAO powinna na swojej 237. sesji w dniach 23 marca – 2 kwietnia 2026 r. rozważyć możliwe zmiany w tych tomach. W lipcu 2025 r. skierowano do państw ICAO pisma<sup>1</sup> z przewidywanymi zmianami w celu zebrania od nich uwag.

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

#### **3.1. Proponowane zmiany i ich związek z obowiązującymi przepisami Unii**

Konieczne jest przyjęcie, przed 237. sesją Rady ICAO, rozpoczynającą się w dniu 23 marca 2026 r., stanowiska w imieniu Unii, aby umożliwić państwom członkowskim, których to dotyczy, udział w podejmowaniu decyzji w sprawie proponowanych zmian.

W odniesieniu do **tomu I**, oczekiwane proponowane zmiany, określone w wyżej wymienionym piśmie skierowanym do państw, obejmują aktualizacje definicji zawartych w części I dotyczących wersji pochodnych, dodanie definicji samolotów naddźwiękowych oraz wprowadzenie poprawek typograficznych, redakcyjnych i różnych. Niniejszy wniosek obejmuje również nową normę hałasu przy lądowaniu i starcie (LTO) dla samolotów naddźwiękowych (jako nowy rozdział 15) oraz nową normę hałasu LTO dla samolotów poddźwiękowych (jako nowy rozdział 16).

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

- a) poprawki językowe dotyczące stosowania oraz wprowadzenie nowych terminów „silnik macierzysty” i „kryteria braku zmiany emisji” w celu zwiększenia spójności i jasności stosowania dla użytkowników;
- b) aktualizacje symboli i definicji w celu zapewnienia spójności z dodatkiem 3 na potrzeby wykorzystania w obliczeniach wskaźników emisji, a także wprowadzenie trzech metod określania maksymalnego stężenia masowego nietlotnych cząstek stałych (nvPM) oraz trzech metod określania maksymalnych wskaźników masy i liczby emisji nvPM;
- c) wprowadzenie nowego wymogu sprawozdawczego w formie punktu certyfikacji nvPM dla 57,5 % ciągu nominalnego do wykazu punktów odniesienia, które należy określić dla masy i liczby emisji nvPM;
- d) dostosowanie do normy SAE ARP6320B dotyczącej procedury ciągłego pobierania próbek i pomiaru emisji nietlotnych cząstek stałych z silników turbinowych statków powietrznych oraz do normy SAE ARP6481A dotyczącej procedury obliczania strat w systemie pobierania próbek i pomiaru nvPM oraz współczynników korekcji strat systemu.

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

- a) wprowadzenie nowej normy dotyczącej emisji CO<sub>2</sub> dla samolotów poddźwiękowych, obejmującej zastrzone o 10 %/3 % limity dla dużych/malych samolotów z datą rozpoczęcia stosowania w dniu 31 grudnia 2031 r. dla nowych typów samolotów, oraz bardziej rygorystycznej normy emisji dla typów samolotów

---

<sup>1</sup> SL 25/68, SL 25/69 i SL 25/67.

znajdujących się w produkcji z datą rozpoczęcia stosowania w dniu 1 stycznia 2035 r.;

- b) dostosowania mające na celu zwiększenie jasności i precyzji terminów oraz zapewnienie odpowiedniego i prawidłowego uwzględnienia różnych metod zgodności (bezpośrednie próby w locie i modele osiągow) do celów procedur określania i zgłaszania zasięgu właściwego (SAR).

Wszystkie proponowane zmiany mają wejść w życie 1 stycznia 2027 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 oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91<sup>2</sup>; oraz
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska, a także dotyczące wymogów odnoszących się do zdolności organizacji projektujących i produkujących<sup>3</sup>.

### **3.2. Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii**

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.

Proponowane zmiany norm są ważnym krokiem naprzód, zgodnym z polityką Unii, i należy je przyjąć z zadowoleniem. Chociaż niektóre zmiany mogą już być zgodne z istniejącymi praktykami niektórych producentów i mogą nie wymagać radykalnych zmian projektowych lub rozwoju nowych technologii, ich przyjęcie przez Radę ICAO jest spójne z polityką Unii, promuje spójność na szczeblu globalnym i sprzyja tworzeniu korzystnych warunków dla ciągłych innowacji.

Dlatego też stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowane zmiany w załączniku 16 – *Ochrona środowiska*, powinno być niezgłaszanie sprzeciwu oraz zastosowanie się do przyjętych środków w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych norm ICAO po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych norm, państwa członkowskie powinny powiadomić ICAO o stanowisku Unii w kwestii różnic w stosunku do tych konkretnych norm na podstawie dokumentu przygotowawczego przedłożonego w odpowiednim czasie przez Komisję Radzie

<sup>2</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

<sup>3</sup> Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1.

do dyskusji i zatwierdzenia oraz określającego szczegółowe różnice na czas niezbędny do zakończenia procesu wdrażania.

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

Decyzja, której dotyczy wnioszek, 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 organu lub stroną umowy<sup>4</sup>.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”<sup>5</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.

---

<sup>4</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

<sup>5</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

## **5.2. Materialna podstawa prawna**

### *5.2.1 Zasada*

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści przyjętego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte 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 poboczny charakter, decyzja przyjęta w trybie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, a mianowicie 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.

Zgodnie z art. 192 ust. 1 i art. 191 TFUE Unia Europejska przyczynia się do osiągnięcia m.in. następujących celów: zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska, promowania na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska, w szczególności zwalczania zmian klimatu.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 100 ust. 2 TFUE.

## **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, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 237. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zmian nr 3, 12 i 15 w tomach 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 jego 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. W Radzie ICAO reprezentowanych jest obecnie sześć państw członkowskich.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARPs).
- (4) SARPs w zakresie ochrony środowiska zostały przyjęte jako załącznik 16 do konwencji chicagowskiej przez Radę ICAO.
- (5) Podczas swojej 237. sesji Rada ICAO ma przyjąć szereg zmian w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej.
- (6) Należy ustalić stanowisko, które ma być 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<sup>6</sup> i rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012<sup>7</sup>.

---

<sup>6</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 oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

<sup>7</sup> rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności statków powietrznych i związanych z nimi

- (7) Stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii, powinno być poparcie zmian nr 3, 12 i 15 w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej.
- (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 nr 3, 12 i 15 do 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 wobec przedmiotowych zmian i zastosowaniu się do niej. 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. Stanowisko Unii w kwestii takich różnic powinno opierać się na pisemnym dokumencie przedłożonym przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

- 1) Stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii na 237. sesji Rady ICAO lub na dowolnym kolejnym posiedzeniu w odniesieniu do zmian nr 3, 12 i 15 w tomach I–III załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jest poparcie w całości proponowanych zmian.
- 2) Stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych poprawek proponowane zmiany nr 3, 12 i 15 w tomach I–III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, o których mowa w ust. 1, jest niezgłaszanie sprzeciwu oraz zgłoszenie zastosowania się do przyjętego środka w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych norm międzynarodowych po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych norm, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych norm międzynarodowych zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej.

W przypadku gdy przepisy Unii odbiegają od zmienionych przez ICAO norm zawartych w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej 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 stanowisko Unii w kwestii konkretnych różnic, które państwa członkowskie mają zgłosić ICAO w imieniu Unii.

#### *Artykuł 2*

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 pkt 1, wyrażają państwa członkowskie Unii, które są członkami Rady ICAO, działające wspólnie w interesie Unii.

---

wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska, a także dotyczące wymogów odnoszących się do zdolności organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 pkt 2, wyrażają wszystkie państwa członkowskie Unii, działające wspólnie w interesie Unii.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*