

Bryssel den 12 februari 2026
(OR. en)

6230/26

**Interinstitutionellt ärende:
2026/0042 (NLE)**

**AVIATION 22
ICAO 3
RELEX 190**

FÖLJENOT

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 12 februari 2026

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

Ärende: Förslag till
RÅDETS BESLUT
om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid
det 237:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd
vad gäller ändringarna 3, 12 och 15 av volymerna I–III i bilaga 16 till
Chicagokonventionen, avseende standarder och rekommenderade
metoder på miljöskyddsområdet

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 66 final.

Bilaga: COM(2026) 66 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 237:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd vad gäller ändringarna 3, 12 och 15 av volymerna I–III i bilaga 16 till Chicagokonventionen, avseende standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser följande:

- i) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 237:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd vad gäller förslagen om ändring av volymerna I–III i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*) avseende standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet.
- ii) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar efter att Icao har tillkännagett antagandet av ändringarna 15, 12 och 3 av bilaga 16 till Chicagokonventionen – *Environmental Protection* – och uppmanat de avtalsslutande staterna att anmäla eventuella avvikelser eller överensstämmelse med de antagna åtgärderna.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen angående internationell civil luftfart

Konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*) syftar till att reglera internationella lufttransporter. Konventionen trädde i kraft den 4 april 1947 och genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).

Samtliga EU-medlemsstater är parter i Chicagokonventionen.

2.2. Internationella civila luftfartsorganisationen

Icao är ett specialiserat FN-organ. Organisationens mål och syften är att utveckla principerna och tekniken för den internationella luftfarten samt att främja planeringen och utvecklingen av internationell lufttransport.

I Icao-rådets obligatoriska uppgifter, som förtecknas i artikel 54 i Chicagokonventionen, ingår antagandet av internationella standarder och rekommenderade metoder, som är utformade som bilagor till Chicagokonventionen.

Icao-rådet är ett permanent organ bestående av 36 medlemmar från Icaos avtalsslutande stater som utnämns av Icao-församlingen för en period av tre år. Frankrike, Tyskland, Italien, Danmark, Spanien och Polen är för närvarande representerade i Icao-rådet.

EU har observatörsstatus i Icao.

2.3. Akter som planeras av Internationella civila luftfartsorganisationens råd

Icao-rådet har antagit internationella standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet som bilaga 16 till Chicagokonventionen. Bilaga 16 innehåller fyra volymer. De tre volymer som är relevanta för detta förslag har följande tillämpningsområde:

- Volym I om standarder och rekommenderade metoder avseende buller från luftfartyg (*Standards and Recommended Practices relating to aircraft noise*).
- Volym II om standarder och rekommenderade metoder avseende utsläpp från flygmotorer (*Standards and Recommended Practices relating to aircraft engine emissions*).
- Volym III om standarder och rekommenderade metoder avseende koldioxidutsläpp från flygplan (*Standards and Recommended Practices relating to aeroplane CO2 emissions*).

Icao-rådet bör vid sitt 237:e möte den 23 mars–2 april 2026 överväga möjliga ändringar av dessa volymer. Skrivelser¹ med de planerade ändringarna skickades till Icaos medlemsstater i juli 2025 för kommentarer.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1 Föreslagna ändringar och hur de förhåller sig till EU:s befintliga regler

För att berörda medlemsstater ska kunna delta i besluten om de föreslagna ändringarna är det nödvändigt att före Icao-rådets 237:e möte, som börjar den 23 mars 2026, anta den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar.

När det gäller **volym I** omfattar de förväntade föreslagna ändringarna, som anges i ovannämnda skrivelse, uppdateringar av del I-definitionerna av härledda versioner, tillägg av definitionen för överljudsflygplan och införande av typografiska, redaktionella och diverse förbättringar. Förslaget omfattar också en ny bullerstandard vid landning och start för överljudsflygplan (som det nya kapitel 15) och en ny bullerstandard vid landning och start för underljudsflygplan (som det nya kapitel 16).

När det gäller **volym II** omfattar de förväntade föreslagna ändringarna, som anges i ovannämnda skrivelse, följande:

- (a) Språkliga ändringar för förbättrad tillämplighet och införande av de nya termerna ”parent engine” och ”no emissions change criteria” för att skapa ökad samstämmighet och tydlighet för användarna.
- (b) Uppdateringar av symboler och definitioner för användning i beräkningarna av utsläppsindex så att de överensstämmer med tillägg 3, och införande av tre metoder för att fastställa den maximala masskoncentrationen av icke-flyktiga partiklar (nvPM) och tre metoder för att fastställa maximala utsläppsindex för nvPM-massa och nvPM-antal.
- (c) Införande av ett nytt rapporteringskrav avseende certifieringspunkten för nvPM vid 57,5 % av den specificerade dragkraften i förteckningen över referenspunkter som ska bestämmas för utsläpp av nvPM-massa och nvPM-antal.
- (d) Anpassning av bestämmelserna till SAE Aerospace Recommended Practices ARP6320B *Procedure for the Continuous Sampling and Measurement of Non-volatile Particulate Matter Emissions from Aircraft Turbine Engines* och SAE ARP6481A *Procedure for the Calculation of nvPM Sampling and Measurement System Losses and System Loss Correction Factors*.

När det gäller ändringar av **volym III** omfattar de förväntade föreslagna ändringarna, som anges i ovannämnda skrivelse, följande:

- (a) Införande av en ny koldioxidstandard för underljudsflygplan med 10 % / 3 % strängare gränsvärden för stora/små flygplan med tillämpningsdatum den 31 december 2031 för nya flygplanstyper, och strängare utsläppsstandarder för flygplanstyper i produktion som är tillämpliga den 1 januari 2035.
- (b) Justeringar för att förtydliga och precisera termerna och för att säkerställa lämplig och korrekt benämning av de olika efterlevnadsmetoderna (direkt flygprovning och prestandamodeller), för fastställande av specifik räckvidd och rapporteringsförfaranden.

¹ SL 25/68, SL 25/69 och SL 25/67.

Samtliga föreslagna ändringar planeras bli tillämpliga från och med den 1 januari 2027.

Den fråga som behandlas i den planerade akten rör därför ett område där unionen har exklusiv extern befogenhet i enlighet med artikel 3.2 sista ledet i EUF-fördraget, eftersom de planerade akterna kan påverka gemensamma regler eller ändra räckvidden för dessa, nämligen följande:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91² och
- Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöskyddscertifiering av eller försäkran om uppfyllelse av konstruktionskraven för luftfartyg och tillhörande produkter, delar, anordningar, styr- och kontrollenheter och komponenter till styr- och kontrollenheter samt för krav på förmåga hos konstruktions- och tillverkningsorganisationer³.

3.2 Ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar

Med beaktande av relevant unionslagstiftning bör den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet vara att stödja de föreslagna ändringarna av volymerna I, II och III.

De föreslagna ändringarna av standarderna är ett viktigt steg framåt som ligger i linje med unionens politik och bör välkomnas. Även om vissa ändringar redan kan ligga i linje med vissa tillverkares befintliga praxis och kanske inte kräver radikala konstruktionsändringar eller utveckling av ny teknik är Icao-rådets antagande av dem förenligt med unionens politik, främjar samstämmighet på global nivå och skapar en positiv miljö för fortsatt innovation.

Den ståndpunkt som följaktligen ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet utan någon väsentlig ändring antar de föreslagna ändringarna av bilaga 16 – *Environmental Protection* – bör vara att inte anmäla ogillande utan att efterleva de antagna åtgärderna, som svar på respektive skrivelse från Icao. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna Icao-standarderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa standarder, bör medlemsstaterna underrätta Icao om unionens ståndpunkt om avvikelserna från standarderna i fråga, på grundval av ett förberedande dokument som kommissionen i god tid överlämnar till rådet för diskussion och godkännande, med detaljerade uppgifter om avvikelserna under den tid som krävs för att slutföra genomförandet.

4. FÖRENLIGHET MED UNIONENS POLITIK INOM ANDRA OMRÅDEN

Det föreslagna beslutet är förenligt med och kompletterar unionens övriga politik, särskilt dess energi-, miljö- och transportpolitik.

5. RÄTTSLIG GRUND

5.1. Förfarandemässig rättslig grund

5.1.1 Principer

² EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

³ EUT L 224, 21.8.2012, s. 1.

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet⁴.

Begreppet akter med rättslig verkan omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”⁵.

5.1.2 Tillämpning i det aktuella fallet

Icao-rådet är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen Chicagokonventionen.

De planerade akterna har rättslig verkan i den mening som avses i artikel 218.9 i EUF-fördraget. I enlighet med artikel 54 i Chicagokonventionen antar Icao-rådet internationella standarder och rekommenderade metoder, vilka är utformade som bilagor till Chicagokonventionen. Sådana standarder och rekommenderade metoder är bindande enligt internationell rätt i enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen i den mån de blir bindande för alla Icaos avtalslutande parter, såvida inte en majoritet av parterna registrerar sitt ogillande hos Icao-rådet.

Eftersom de planerade akterna potentiellt sett kan leda till ändringar kan de dessutom på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU:s lagstiftning, närmare bestämt förordning (EU) 2018/1139 och kommissionens förordning (EU) nr 748/2012, i den mån de uttryckligen hänvisar till volymerna I–III i bilaga 16 till Chicagokonventionen.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Antagandet av unionens ståndpunkt i fråga om sådana anmälningar ingår därför i tillämpningsområdet för artikel 218.9 i EUF-fördraget.

5.2. Materiell rättslig grund

5.2.1 Princip

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den antagna akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar.

Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelan kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelan.

5.2.2 Tillämpning i det aktuella fallet

⁴ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁵ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den antagna akten rör transportpolitik.

I enlighet med artiklarna 192.1 och 191 i EUF-fördraget ska Europeiska unionen bidra till att bland annat följande mål uppnås: Att bevara, skydda och förbättra miljön. Att främja åtgärder på internationell nivå för att lösa regionala eller globala miljöproblem, särskilt för att bekämpa klimatförändringen.

Den materiella rättsliga grunden för förslaget till beslut är artikel 100.2 i EUF-fördraget.

5.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 100.2 i EUF-fördraget, jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 237:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd vad gäller ändringarna 3, 12 och 15 av volymerna I–III i bilaga 16 till Chicagokonventionen, avseende standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och
av följande skäl:

- (1) Konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*), som har till syfte att reglera internationell luftfart, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).
- (2) Alla medlemsstater är avtalslutande parter i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ. Sex medlemsstater är representerade i Icao-rådet.
- (3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder.
- (4) Icao-rådet har antagit internationella standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet som bilaga 16 till Chicagokonventionen.
- (5) Icao-rådet ska vid sitt 237:e möte anta ett antal ändringar av bilaga 16 till Chicagokonventionen.
- (6) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet, eftersom de föreslagna ändringarna har rättslig verkan och eftersom de är bindande enligt internationell rätt och på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten, närmare bestämt förordning (EU) 2018/1139⁶ och kommissionens förordning (EU) nr 748/2012⁷.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018 s. 1).

⁷ Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöskyddscertifiering av eller försäkran om uppfyllelse av konstruktionskraven för luftfartyg och tillhörande produkter, delar, anordningar, styr- och kontrollenheter och komponenter till styr- och kontrollenheter samt för krav på förmåga hos konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).

- (7) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar bör vara att stödja de föreslagna ändringarna 3, 12 och 15 av bilaga 16 till Chicagokonventionen.
- (8) Unionens ståndpunkt bör uttryckas av de av unionens medlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt på unionens vägnar.
- (9) Unionens ståndpunkt efter Icao-rådets antagande av de föreslagna ändringarna 3, 12 och 15 av bilaga 16 till Chicagokonventionen, som ska tillkännages av Icaos generalsekreterare genom ett förfarande med skrivelser från Icao, bör vara att inte registrera ogillande och att efterleva ändringarna. Om unionslagstiftningen avviker från de nya antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa, bör Icao underrättas om denna avvikelse. Unionens ståndpunkt i fråga om sådana avvikelser bör grunda sig på ett skriftligt dokument som kommissionen förelägger rådet för diskussion och godkännande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

- (1) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid Icao-rådets 237:e möte, eller vid ett senare möte, med avseende på ändringarna 3, 12 och 15 av volymerna I–III i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart, ska vara att stödja de föreslagna ändringarna i sin helhet.
- (2) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet utan någon väsentlig ändring antar de föreslagna ändringar 3, 12 och 15 av volymerna I–III i bilaga 16 till Chicagokonventionen som avses i punkt 1, ska vara att inte registrera ogillande och att anmäla överensstämmelse med den antagna åtgärden, som svar på respektive skrivelse från Icao. Om unionslagstiftningen avviker från de nya antagna internationella standarderna efter det planerade tillämpningsdatumet för dessa, ska en avvikelse från dessa specifika internationella standarder anmälas till Icao i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen.

I händelse av att unionslagstiftningen avviker från standarderna i bilaga 16 till Chicagokonventionen ska kommissionen, i god tid och minst två månader före en tidsfrist som fastställts av Icao för anmälan av avvikelser, till rådet för diskussion och godkännande lämna ett förberedande dokument som beskriver unionens ståndpunkt avseende de detaljerade uppgifter om de avvikelser som medlemsstaterna ska anmäla till Icao på unionens vägnar.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.1 ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt i unionens intresse.

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.2 ska uttryckas av unionens samtliga medlemsstater, som agerar samfällt i unionens intresse.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*