



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 10.2.2023
COM(2023) 67 final

2023/0030 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationens råd vad gäller förslag till ändring 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 ett rådsbeslut om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd vad gäller förslag till ändring av volymerna I–III i bilaga 16 till Chicagokonventionen, avseende standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen angående internationell civil luftfart

Konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*) syftar till att reglera internationella lufttransporter. Den trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades 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. Ett antal medlemsstater är representerade i Icao-rådet.

EU är ad hoc-observatör i många Icao-organ (församlingen och andra tekniska organ).

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 består av fyra volymer med följande tillämpningsområden:

- 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).
- Volym IV om standarder och rekommenderade metoder avseende systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) (Standards and Recommended Practices relating to the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

Icao-rådet bör vid sitt 228:e möte den 13–31 mars 2023 överväga möjliga ändringar av dessa volymer. Skrivelser¹ med de planerade ändringarna skickades till Icaos medlemsstater i juli 2022 för kommentarer.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Bakgrund

I enlighet med artikel 19.3 i förordning (EU) 2018/1139² ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i syfte att ändra hänvisningarna till de bestämmelser i Chicagokonventionen som avses i artikel 9.2 första stycket i den förordningen. Syftet är att uppdatera dem mot bakgrund av senare ändringar av dessa bestämmelser som träder i kraft efter den 4 juli 2018 och som blir tillämpliga i alla medlemsstater, i den mån sådana anpassningar inte utvidgar tillämpningsområdet för den förordningen.

Genom rådets beslut (EU) 2016/915³ av den 30 maj 2016, ändrat genom rådets beslut (EU) 2020/768 av den 9 juni 2020⁴, fastställdes unionens ståndpunkt med avseende på det internationella instrument som ska utarbetas inom Icao-organen och som är avsett att leda till genomförande från och med år 2020 av en enda global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart, dvs. systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (*Corsia*). Det beslutet är fortfarande i kraft. Det används därför som grund för att fastställa unionens ståndpunkt med avseende på ändringar av volym IV i bilaga 16.

3.2. Ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar

För att medlemsstaterna ska kunna delta i besluten om de föreslagna ändringarna av volymerna I–III i bilaga 16 till Chicagokonventionen är det nödvändigt att före Icao-rådets 228:e möte den 13–31 mars 2023 anta den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar.

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

- a) Ändringar som rör korrekt användning av modala verb för att anpassa volym I i bilaga 16 till Directives to Divisional-type Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct (dok. 8143), del II, Formulation of Proposals for International Standards, Recommended Practices and Procedures.
- b) Rekommenderade riktlinjer för mätning av buller från helikoptrar som en del av volym I i bilaga 16, tillägg H.
- c) Ändringar avseende begränsningar av specifikationerna när det gäller anpassning av testdagens ljudtrycksnivå till referensförhållandena.
- d) Korrigering av mindre skrivfel.

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

² 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 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

³ Rådets beslut (EU) 2016/915 av den 30 maj 2016 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar med avseende på ett internationellt instrument som ska utarbetas inom Icao-organen och som är avsett att leda till genomförande från och med 2020 av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart (EUT L 153, 10.6.2016, s. 32).

⁴ Rådets beslut (EU) 2020/768 av den 9 juni 2020 om ändring av rådets beslut (EU) 2016/915 vad gäller den referensperiod som ska användas för att mäta ökningen av koldioxidutsläpp, för att ta hänsyn till följderna av covid-19-pandemin inom ramen för Corsia (EUR L 187, 12.6.2021, s.10).

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

a) Omstrukturering och uppdatering av relevanta referenser, införda i enlighet med Directives to Divisional-type Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct (dok. 8143), del II, Formulation of Proposals for International Standards, Recommended Practices and Procedures.

b) Uppdateringar av den språkliga konsekvensen, bl.a. för att införa korrekt användning av modala verb och konsekvent tillämpning av anmärkningar och rekommendationer, i enlighet med Directives to Divisional-type Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct (dok. 8143), del II, Formulation of Proposals for International Standards, Recommended Practices and Procedures.

c) Språkliga ändringar för förbättrad tillämplighet för att bl.a. återspegla tillämpligheten av röknnummer (Smoke Number) och standarder för masskoncentration av icke-flyktiga partiklar (nvPM) på motorerna.

d) Införande av en ny definition av ”likvärdigt förfarande” (equivalent procedure) med efterföljande ändringar för överensstämmelse med volym II i bilaga 16.

e) Förbättringar av definitioner, beskrivningar, hänvisningar och språkbruk, inbegripet bl.a. mer omfattande klargöranden, metodbeskrivningar och mellanliggande procedursteg samt kompletterande anmärkningar och rekommendationer.

f) Förbättringar i samband med mättingsförfarandet för nvPM i enlighet med de senaste uppdateringarna i SAE ARP 6320A och AIR 6241A om kontinuerlig provtagning och mätning av nvPM-utsläpp från luftfartygens turbinmotorer.

g) Korrigeringar av mer allmänna frågor avseende teknik, nomenklatur och layout för att öka tydligheten och konsekvensen i hela dokumentet.

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

a) Definition, beskrivning, hänvisningar och språkförbättringar för att bl.a. undvika eventuella feltolkningar och införa ytterligare klargöranden avseende den geometriska referensfaktorn (Reference Geometric Factor).

b) Konsekvensändringar efter införande av en ny definition av ”likvärdigt förfarande” (equivalent procedure) för överensstämmelse med volym III i bilaga 16.

Samtliga föreslagna ändringar planeras bli tillämpliga från och med den 1 januari 2024.

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 luftfartssäkerhet⁵.

— Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande

⁵ EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer⁶.

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.

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

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 avtalet⁷.

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”⁸.

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 (SARP), 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 avtalsslutande 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.

⁶ EUT L 224, 21.8.2012, s. 1.

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

⁸ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

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 beståndsdelen 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 beståndsdelen.

5.2.2 Tillämpning i det aktuella fallet

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

Den materiella rättsliga grunden för förslaget till beslut är artikel 100.2 i EUF-fördraget. I enlighet med den artikeln får Europaparlamentet och rådet, i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, fastställa lämpliga bestämmelser för sjöfart.

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 i Internationella civila luftfartsorganisationens råd vad gäller förslag till ändring av volymerna I–III i bilaga 16 till Chicagokonventionen, avseende standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR BESLUTAT FÖLJANDE

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 den internationella luftfarten, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).
- (2) Alla unionens medlemsstater är avtalsslutande parter i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ.
- (3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder.
- (4) Internationella standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet finns i volymerna I–IV i bilaga 16 till Chicagokonventionen, vilka har antagits av Icao-rådet.
- (5) Icao-rådet ska vid sitt 228:e möte den 13–31 mars anta ett antal ändringar av volymerna I–III i 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) 2018/1139 och kommissionens förordning (EU) nr 748/2012.
- (7) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar bör vara att stödja ändringarna av volymerna I–III.
- (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 ändringar av volymerna I–III i 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 anmäla överensstämmelse med de åtgärderna. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa standarder och rekommenderade metoder,

bör en avvikelse från dessa särskilda standarder och rekommenderade metoder anmälas till Icao.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

- (1) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid Icao-rådets 228:e möte, eller vid ett senare möte, med avseende på ändringar 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 ändringarna av volymerna I–III i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart, ska vara att inte registrera ogillande och att anmäla överensstämmelse med de antagna åtgärderna, som svar på respektive skrivelser från Icao. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter det planerade tillämpningsdatumet för dessa standarder och rekommenderade metoder, ska en avvikelse från dessa särskilda standarder och rekommenderade metoder anmälas till Icao. I sådana fall ska kommissionen, i god tid och minst två månader före en tidsfrist som fastställts av Icao för anmälan av avvikelser, utarbeta ett förberedande dokument med de detaljerade avvikelser som medlemsstaterna ska anmäla till Icao på unionens vägnar, och lämna in detta till rådet för diskussion och godkännande.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.1 ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i Internationella civila luftfartsorganisationens råd och som agerar samfällt på unionens vägnar.

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.2 ska uttryckas av unionens samtliga medlemsstater.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*