2025/2624

19.12.2025

RÅDETS BESLUT (EU) 2025/2624

av den 15 december 2025

om ändring av beslut (EU) 2023/746 vad gäller förlängningen av dess tillämpningsperiod och vad gäller dess bilaga

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, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 (*Chicagokonventionen*) och som reglerar den internationella luftfarten, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom konventionen inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (*Icao*).

(2) Medlemsstaterna är fördragsslutande parter i Chicagokonventionen och fördragsslutande stater i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ. Sex medlemsstater är för närvarande representerade i Icao-rådet (*Icao-rådet*).

(3) I enlighet med artikel 37 i Chicagokonventionen ska Icao anta och ändra internationella standarder och rekommenderade metoder och förfaranden som rör till exempel kommunikationssystem och flygnavigeringshjälpmedel, trafikregler och trafikreglering och sådana andra frågor som rör flygtrafikens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet och som emellanåt kan visa sig vara lämpliga.

(4) I enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje fördragsslutande stat i Icao som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva någon internationell standard eller att se till att dess egna föreskrifter eller förfaranden fullständigt sammanfaller med någon internationell standard efter ändring av den senare, eller som bedömer det nödvändigt att anta föreskrifter eller förfaranden som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egna föreskrifter eller förfaranden och dem som fastställts genom den internationella standarden. Vid ändringar av internationella standarder ska varje stat som inte gör erforderliga motsvarande ändringar av sina egna förskrifter eller förfaranden inom 60 dagar från det att ändringen av den internationella standarden antagits underrätta Icao-rådet om detta eller ange vilka åtgärder den föreslår att vidta.

(5) I enlighet med artikel 54 l i Chicagokonventionen ska Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder och beteckna dem som bilagor till Chicagokonventionen (*Icao-bilagorna*).

(6) I enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen får varje Icao-bilaga eller varje ändring av en Icao-bilaga verkan inom tre månader efter framläggandet för de fördragsslutande staterna i Icao, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet föreskriver, såvida inte en majoritet av Icaos fördragsslutande stater under tiden har låtit registrera sitt ogillande. När de har antagits av Icao-rådet och har fått verkan är de internationella standarderna bindande för alla fördragsslutande stater i Icao, inbegripet alla medlemsstater i unionen, i enlighet med och inom de gränser som anges i Chicagokonventionen, särskilt artiklarna 37 och 38.

(7) Icaos interna regler, särskilt de som orsakar att de senaste versionerna av dokument för beslut om nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av sådana standarder och metoder är tillgängliga för Icao-rådet sent, de tidsfrister som Icao fastställt för sina fördragsslutande stater för anmälan av avvikelser från internationella standarder, samt det stora antal avvikelser på områdena civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst som ska anmälas varje år, gör det svårt att i rätt tid fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i ett rådsbeslut på grundval av artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) för nya internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av internationella standarder och rekommenderade metoder som ska antas eller för varje anmälan av avvikelse.

(8) Det är därför lämpligt att fastställa de kriterier och förfaranden som ska följas för att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar när det gäller antagande av internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av internationella standarder och rekommenderade metoder, i den mån dessa standarder och metoder på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten på området civil luftfart samt när det gäller beslut att ogilla eller inte ogilla internationella standarder och rekommenderade metoder i enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen och när det gäller anmälan av avvikelser från internationella standarder i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen.

(9) Med tanke på särdragen hos civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst jämfört med andra områden som handhas av Icao, särskilt det stora antal internationella standarder och rekommenderade metoder som Icao-rådet antar på dessa områden varje år samt det antal avvikelser som ska anmälas varje år, bör detta beslut avse endast civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst för att effektivisera förfarandena för att snabbt fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid antagandet av nya internationella standarder och rekommenderade metoder och ändringar av sådana standarder och metoder, beslut att ogilla eller inte ogilla internationella standarder och rekommenderade metoder eller ändringar av internationella standarder och rekommenderade metoder som antagits av Icao-rådet och för att hantera ett stort antal anmälningar på ett effektivt sätt.

(10) De internationella standarder och rekommenderade metoder som antagits av Icao-rådet på området civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst kan avse frågor som omfattas av unionens exklusiva befogenhet och kan på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionsrätten. Det är därför ändamålsenligt och lämpligt att, genom ett beslut, fastställa de kriterier och det förfarande som ska följas för att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar med avseende på internationella standarder och rekommenderade metoder på dessa områden, utan att det påverkar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter i egenskap av fördragsslutande stater i Icao enligt Chicagokonventionen. På Icao-nivå återfinns de internationella standarderna och rekommenderade metoderna för civil flygsäkerhet, flygnavigation och flygledningstjänst främst i Icao-bilagorna 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 och 19.

(11) På unionsnivå återspeglas och nämns de krav som de internationella standarderna och rekommenderade metoderna för civil flygsäkerhet omfattar huvudsakligen i Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2018/1139 ([1]) och (EG) nr 2111/2005 ([2]) och i de genomförandeakter och delegerade akter som antagits på grundval av dessa, särskilt kommissionens förordningar (EU) nr 1178/2011 ([3]), (EU) nr 748/2012 ([4]), (EU) nr 965/2012 ([5]), (EU) nr 139/2014 ([6]), (EU) nr 452/2014 ([7]), (EU) nr 1321/2014 ([8]) och (EU) 2015/640 ([9]), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 ([10]), kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 ([11]) och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 ([12]).

([1]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

([3]) Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

([5]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([6]) Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj).

([7]) Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 133, 6.5.2014, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([8]) Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

([9]) Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015 om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 (EUT L 106, 24.4.2015, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

([10]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (EUT L 152, 11.6.2019, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj).

([11]) Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem (EUT L 152, 11.6.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj).

([12]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space (EUT L 139, 23.4.2021, s. 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

(12) På unionsnivå återspeglas och nämns de krav som de internationella standarderna och rekommenderade metoderna för flygnavigering och flygledningstjänst omfattar huvudsakligen i Europaparlamentets och rådets förordningar, (EG) nr 549/2004 ([13]), (EG) nr 550/2004 ([14]) och (EU) 2024/2803 ([15]) och i de genomförandeakter och delegerade akter som antagits på grundval av dessa, särskilt kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011 ([16]), kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ([17]), kommissionens förordning (EU) 2015/340 ([18]) och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048 ([19]).

(13) Detta beslut bör endast avse de ståndpunkter som ska intas på unionens vägnar i Icao på områden där unionen har exklusiv befogenhet. Detta beslut påverkar inte rådets möjlighet att på förslag av kommissionen anta beslut på grundval av artikel 218.9 i EUF-fördraget om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao, särskilt på områden som inte omfattas av detta beslut, inbegripet där unionens delade befogenhet ännu inte har utövats.

(14) Tillämpningsperioden för rådets beslut (EU) 2023/746 ([20]) bör därför förlängas med ytterligare en Icao-treårscykel, dvs. till och med den 31 december 2028. Kommissionen bör förelägga rådet en skriftlig utvärdering av tillämpningen av det beslutet som underlag för en potentiell förlängning av eller ändring av det beslutet.

(15) Genomförandet av detta beslut bör inte medföra en överträdelse av medlemsstaternas skyldigheter enligt unionsrätten eller av deras internationella skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

(16) Vid genomförandet av detta beslut bör medlemsstaterna och kommissionen, i linje med unionens observatörsstatus, ha ett nära samarbete i enlighet med sin skyldighet till lojalt samarbete.

(17) Beslut (EU) 2023/746 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

([13]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordning) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj).

([14]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([15]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 av den 23 oktober 2024 om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj).

([16]) Kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011 av den 16 december 2011 om gemensamma krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden för avvärjande av kollisioner i luften (EUT L 336, 20.12.2011, s. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1332/2016-08-25).

([17]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([18]) Kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 (EUT L 63, 6.3.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).

([19]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048 av den 18 juli 2018 om krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation (EUT L 189, 26.7.2018, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1048/oj).

([20]) Rådets beslut (EU) 2023/746 av den 28 mars 2023 om fastställande av kriterierna och förfarandet för fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller antagandet av, eller ändringar av, internationella standarder och rekommenderade metoder, och anmälan av avvikelser från antagna internationella standarder (EUT L 99, 12.4.2023, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj).

Artikel 1

Beslut (EU) 2023/746 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 7.1 ska ersättas med följande:

   ”1. Detta beslut ska tillämpas till och med den 31 december 2028.”.

2. Bilagan ska ändras på följande sätt:

   a) Under rubriken ”Mål” ska punkt 4 ersättas med följande:

      ”4. Att främja utvecklingen och utbyggnaden av effektiva, kraftfulla och driftskompatibla flygtrafiktjänster, i enlighet med förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004 och (EU) 2024/2803 med beaktande av den globala flygtrafikplanen (*Global Air Navigation Plan*) och blockuppgraderingarna av luftfartssystem (ASBU, *Aviation System Block Upgrade*).”.

   b) Under ”Riktlinjer”, ska punkt 2 c ersättas med följande:

      ”c) Stödja utvecklingen och genomförandet av regler, strategier och åtgärder inom området för flygledningstjänst och flygtrafiktjänster (ATM/ANS), särskilt i enlighet med resolutionerna A42-6, A42-7 och A42-8.”.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den 15 december 2025.

På rådets vägnar

L. AAGAARD

Ordförande