EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 237. zasedanju Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) v zvezi s spremembami 3, 12 in 15 Priloge 16, zvezki I–III, k Čikaški konvenciji glede standardov in priporočenih praks v zvezi z varstvom okolja

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na:

(i) stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 237. zasedanju Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) zvezi s predlogi za spremembo Priloge 16, zvezki I–III, h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu glede standardov in priporočenih praks v zvezi z varstvom okolja;

(ii) stališče, ki se v imenu Unije zastopa po tem, ko ICAO napove sprejetje sprememb 3, 12 in 15 Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu – *Varstvo okolja* in države pogodbenice pozove, naj priglasijo morebitna odstopanja ali skladnost s sprejetimi ukrepi.

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu

Namen Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija) je urejanje mednarodnega letalskega prometa. Konvencija je začela veljati 4. aprila 1947 in z njo je bila ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva.

Vse države članice EU so pogodbenice Čikaške konvencije.

2.2. Mednarodna organizacija civilnega letalstva

ICAO je specializirana agencija Združenih narodov. Njen namen in cilji so oblikovati načela in tehnike mednarodne letalske navigacije ter spodbujati načrtovanje in razvoj mednarodnega zračnega prometa.

Obvezne naloge Sveta ICAO, navedene v členu 54 Čikaške konvencije, vključujejo sprejetje mednarodnih standardov in priporočenih praks v obliki prilog k Čikaški konvenciji.

Svet ICAO je stalni organ ICAO, katerega članice zajemajo 36 držav pogodbenic, ki jih izvoli Skupščina ICAO za obdobje treh let. Trenutno so v Svetu ICAO zastopane Francija, Nemčija, Italija, Danska, Španija in Poljska.

EU ima v ICAO status opazovalke.

2.3. Predvideni akti Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva

Mednarodne standarde in priporočene prakse za varstvo okolja je sprejel Svet ICAO kot Prilogo 16 k Čikaški konvenciji. Priloga 16 ima štiri zvezke. Trije zvezki, pomembni za ta predlog, imajo naslednje področje uporabe:

– zvezek I o standardih in priporočenih praksah v zvezi s hrupom zrakoplovov;

– zvezek II o standardih in priporočenih praksah v zvezi z emisijami iz motorjev zrakoplovov;

– zvezek III o standardih in priporočenih praksah v zvezi z emisijami CO_2 iz letal.

Svet ICAO bi moral na svojem 237. zasedanju, ki bo potekalo od 23. marca do 2. aprila 2026, obravnavati morebitne spremembe navedenih zvezkov. Julija 2025 so bili državam

pogodbenicam ICAO poslani dopisi[1] s pričakovanimi spremembami, da bi o njih podale pripombe.

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

3.1 Predlagane spremembe in njihova povezava z veljavnimi predpisi Unije

Pred 237. zasedanjem Sveta ICAO, ki se bo začelo 23. marca 2026, je treba sprejeti stališče v imenu Unije, da bi zadevnim državam članicam omogočili sodelovanje pri sprejemanju sklepov o predlaganih spremembah.

Kar zadeva **zvezek I**, pričakovane predlagane spremembe, kot so predstavljene v navedenem dopisu, vključujejo posodobitve opredelitev iz dela I o izpeljanih različicah, dodajanje opredelitve za nadzvočna letala ter uvedbo tipografskih, redakcijskih in različnih izboljšav. Predlog vključuje tudi nov standard hrupa pri pristajanju in vzletanju (LTO) za nadzvočna letala (kot novo poglavje 15) ter nov standard hrupa LTO za podzvočna letala (kot novo poglavje 16).

Kar zadeva **zvezek II**, pričakovane predlagane spremembe, kot so predstavljene v navedenem dopisu, vključujejo:

(a) jezikovne izboljšave glede uporabnosti in uvedbo novih izrazov „osnovni motor“ in „merila za ugotavljanje nespremenjenih emisij“, da se povečata doslednost in praktična jasnost za uporabnike;

(b) posodobitve simbolov in opredelitev zaradi skladnosti z Dodatkom 3 za uporabo pri izračunih indeksov emisij ter uvedbo treh metod za določanje največje masne koncentracije nehlapnih trdnih delcev (nvPM) in treh metod za določanje največje mase in števila indeksov emisij nvPM;

(c) uvedbo nove zahteve za poročanje o certifikacijski točki za nvPM za 57,5 % nazivne potisne moči na seznam referenčnih točk, ki jih je treba določiti za maso in število emisij nvPM;

(d) uskladitev določb s priporočenimi letalskimi praksami SAE ARP6320B „Postopek za stalno vzorčenje in merjenje emisij nehlapnih trdnih delcev iz turbinskih motorjev zrakoplovov“ in SAE ARP6481A „Postopek za izračun izgub sistema za vzorčenje in merjenje nvPM ter korekcijskih faktorjev za izgube v sistemih“.

Kar zadeva **zvezek III**, pričakovane predlagane spremembe, kot so predstavljene v navedenem dopisu, vključujejo:

(a) uvedbo novega standarda glede emisij CO_2 za podzvočna letala z 10-odstotno oz. 3-odstotno strožjimi mejnimi vrednostmi za velika oz. majhna letala, ki naj bi se za nove tipe letal začel uporabljati 31. decembra 2031, in strožjega emisijskega standarda za tipe letal v proizvodnji, ki naj bi se začel uporabljati 1. januarja 2035;

(b) prilagoditve za povečanje jasnosti in natančnosti izrazov ter zagotovitev ustreznega in pravilnega obravnavanja različnih metod skladnosti (neposredno testiranje letenja in modeli zmogljivosti) za namene postopkov določitve specifičnega zračnega dosega (SAR) in poročanja.

Vse predlagane spremembe naj bi se začele uporabljati 1. januarja 2027.

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

Predmet urejanja predvidenega akta zadeva področje, za katero ima Unija na podlagi zadnjega dela člena 3(2) PDEU izključno zunanjo pristojnost, saj bodo predvideni akti verjetno vplivali na skupna pravila ali spremenili njihovo področje uporabe, in sicer pri:

– Uredbi (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91[2] in

– Uredba Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov, naprav, enot za upravljanje in spremljanje ter komponent enot za upravljanje in spremljanje ali izjavo o njihovi skladnosti glede plovnosti in varstva okolja ter za zahteve glede sposobnosti projektivnih in proizvodnih organizacij (prenovitev)[3].

3.2 Stališče, ki se zastopa v imenu Unije

Ob upoštevanju ustrezne zakonodaje Unije bi moralo biti stališče, ki se v imenu Unije zastopa v Svetu ICAO, da se podprejo predlagane spremembe zvezkov I, II in III.

Predlagane spremembe standardov so pomemben korak naprej v skladu s politikami Unije in bi jih bilo treba pozdraviti. Čeprav so nekatere spremembe morda že usklajene z obstoječimi praksami nekaterih proizvajalcev in morda ne zahtevajo korenitih sprememb zasnove ali razvoja novih tehnologij, je njihovo sprejetje v Svetu ICAO skladno s politikami Unije, spodbuja doslednost na svetovni ravni in ustvarja pozitivno okolje za nadaljnje inovacije.

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, pod pogojem, da Svet ICAO brez bistvenih sprememb sprejme predlagane spremembe Priloge 16 – *Varstvo okolja*, bi zato moralo biti, da se v odgovor na ustrezni dopis ICAO ne priglasi nestrinjanje in da se zagotovi skladnost s sprejetimi ukrepi. Če bi zakonodaja Unije odstopala od novo sprejetih standardov ICAO po predvidenem datumu začetka njihove uporabe, bi morale države članice ICAO priglasiti stališče Unije o odstopanjih od zadevnih standardov na podlagi pripravljalnega dokumenta, ki ga Komisija pravočasno predloži Svetu v razpravo in odobritev ter v katerem so navedena podrobna odstopanja za čas, potreben za dokončno uvedbo.

4. SKLADNOST Z DRUGIMI POLITIKAMI UNIJE

Predlagani sklep je usklajen z drugimi politikami Unije, zlasti energetsko, okoljsko in prometno politiko, ter jih dopolnjuje.

5. PRAVNA PODLAGA

5.1. Postopkovna pravna podlaga

5.1.1 Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) ureja sklepe o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ

[2] UL L 212, 22.8.2018, str. 1.
[3] UL L 224, 21.8.2012, str. 1.

sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma[4].

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka po mednarodnem pravu, a lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“[5].

5.1.2 Uporaba v obravnavanem primeru

Svet ICAO je organ, ustanovljen s sporazumom, in sicer s Čikaško konvencijo.

Predvideni akti imajo pravni učinek za namene člena 218(9) PDEU. V skladu s členom 54 Čikaške konvencije Svet ICAO sprejema mednarodne standarde in priporočene prakse v obliki prilog k Čikaški konvenciji. Taki standardi in priporočene prakse so v skladu s členom 90 Čikaške konvencije zavezujoči po mednarodnem pravu, če postanejo zavezujoči za vse države pogodbenice ICAO, razen če jih večina izrazi nestrinjanje s Svetom ICAO.

Poleg tega lahko predvideni akti s tem, da bi lahko privedli do sprememb, bistveno vplivajo na vsebino zakonodaje EU, in sicer na Uredbo (EU) 2018/1139 in Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012, kadar se izrecno sklicujejo na Prilogo 16, zvezki I–III, k Čikaški konvenciji.

Predvideni akti ne dopolnjujejo ali spreminjajo institucionalnega okvira Sporazuma.

Sprejetje stališča Unije glede takih priglasitev zato spada na področje uporabe člena 218(9) PDEU.

5.2. Materialna pravna podlaga

5.2.1 Načelo

Materialna pravna podlaga za sklep po členu 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine sprejetega akta, glede katerega naj bi se v imenu Unije zastopalo stališče.

Če ima predvideni akt dva cilja ali elementa in je eden od teh ciljev ali elementov glavni, drugi pa postranski, mora sklep po členu 218(9) PDEU temeljiti na samo eni materialni pravni podlagi, in sicer na tisti, ki se zahteva za glavni ali prevladujoči cilj ali element.

5.2.2 Uporaba v obravnavanem primeru

Glavni cilj in vsebina sprejetega akta zadevata prometno politiko.

Unija v skladu s členom 192(1) in členom 191 PDEU med drugim prispeva k uresničevanju naslednjih ciljev: ohranjanju, varstvu in izboljšanju kakovosti okolja, spodbujanju ukrepov na mednarodni ravni za reševanje regionalnih ali globalnih okoljskih problemov, zlasti v boju proti podnebnim spremembam.

Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 100(2) PDEU.

---

4 Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

5 Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61 do 64.

5.3. Zaključek

Pravna podlaga predlaganega sklepa bi moral biti člen 100(2) PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

2026/0042 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa na 237. zasedanju Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) v zvezi s spremembami 3, 12 in 15 Priloge 16, zvezki I–III, k Čikaški konvenciji glede standardov in priporočenih praks v zvezi z varstvom okolja

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija), ki ureja mednarodni zračni prevoz, je začela veljati 4. aprila 1947. Z njo je bila ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO).

(2) Vse države članice Unije so države pogodbenice Čikaške konvencije in članice ICAO, Unija pa ima status opazovalke v nekaterih organih ICAO. V Svetu ICAO je zastopanih šest držav članic.

(3) Svet ICAO lahko na podlagi člena 54 Čikaške konvencije sprejme mednarodne standarde in priporočene prakse.

(4) Mednarodne standarde in priporočene prakse za varstvo okolja je sprejel Svet ICAO kot Prilogo 16 k Čikaški konvenciji.

(5) Svet ICAO naj bi na 237. zasedanju sprejel več sprememb Priloge 16 k Čikaški konvenciji.

(6) Primerno je določiti stališče, ki se v imenu Unije zastopa v Svetu ICAO, saj imajo predlagane spremembe pravni učinek, ker so zavezujoče po mednarodnem pravu in lahko bistveno vplivajo na vsebino prava Unije, in sicer na Uredbo (EU) 2018/1139[6] in Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012[7].

---

[6] Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

[7] Uredba Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov, naprav, enot za upravljanje in spremljanje ter komponent enot za upravljanje in spremljanje ali izjavo o njihovi skladnosti glede plovnosti in varstva okolja ter za zahteve glede sposobnosti projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 224, 21.8.2012, str. 1).

(7) Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, bi moralo biti, da se spremembe 3, 12 in 15 Priloge 16 k Čikaški konvenciji podprejo.

(8) To stališče bi morale izraziti države članice Unije, ki so članice Sveta ICAO, in pri tem delovati skupaj v imenu Unije.

(9) Stališče Unije, potem ko Svet ICAO sprejme predlagane spremembe 3, 12 in 15 Priloge 16 k Čikaški konvenciji, kar naznani generalni sekretar ICAO v postopku z dopisom ICAO, bi moralo biti, da se ne priglasi nestrinjanje in da se zagotovi skladnost z navedenimi spremembami. Če bi zakonodaja Unije odstopala od novo sprejetih standardov in priporočenih praks po predvidenem datumu začetka njihove uporabe, bi bilo treba ICAO priglasiti odstopanja v primerjavi z navedenimi standardi in priporočenimi praksami. Stališče Unije v zvezi s takim odstopanjem bi moralo temeljiti na pisnem dokumentu, ki ga Komisija predloži Svetu v razpravo in odobritev –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

(1) Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 237. ali katerem koli poznejšem zasedanju Sveta ICAO v zvezi s spremembami 3, 12 in 15 Priloge 16, zvezki I–III, h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, je, da se v celoti podprejo predlagane spremembe.

(2) Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, pod pogojem, da Svet ICAO brez bistvenih sprememb sprejme predlagane spremembe 3, 12 in 15 Priloge 16, zvezki I–III, k Čikaški konvenciji iz odstavka 1, je, da se v odgovor na ustrezni dopis ICAO ne priglasi nestrinjanje in da se priglasi skladnost s sprejetim ukrepom. Če bi zakonodaja Unije odstopala od novo sprejetih mednarodnih standardov po predvidenem datumu začetka njihove uporabe, se odstopanja v primerjavi z navedenimi mednarodnimi standardi priglasijo ICAO v skladu s členom 38 Čikaške konvencije.

V primeru, da bi zakonodaja Unije odstopala od standardov iz Priloge 16 k Čikaški konvenciji, Komisija pravočasno in vsaj dva meseca pred rokom, ki ga ICAO določi za priglasitev odstopanj, Svetu v razpravo in odobritev predloži pripravljalni dokument, v katerem je določeno stališče Unije o podrobnih odstopanjih, ki jih morajo države članice v imenu Unije priglasiti ICAO.

Člen 2

Stališče iz člena 1(1) izrazijo države članice Unije, ki so članice Sveta ICAO, pri čemer delujejo skupaj v interesu Unije.

Stališče iz člena 1(2) izrazijo vse države članice Unije, pri čemer delujejo skupaj v interesu Unije.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

Za Svet
predsednik/predsednica