EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 12.2.2026.
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) padomes 237. sesijā Eiropas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz 3., 12. un 15. grozījumu Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I–III sējumā par standartiem un ieteicamo praksi vides aizsardzības jomā

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz:

i) nostāju, kas Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) padomes 237. sesijā Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz priekšlikumiem grozīt Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija") 16. pielikuma I–III sējumu par standartiem un ieteicamo praksi vides aizsardzības jomā;

ii) nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem, kad *ICAO* būs paziņojusi par Čikāgas konvencijas 16. pielikuma "Vides aizsardzība" 15., 12. un 3. grozījuma pieņemšanu, aicinot līgumslēdzējas valstis paziņot par visām atšķirībām no pieņemtajiem pasākumiem vai par atbilstību tiem.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par starptautisko civilo aviāciju

Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija") mērķis ir reglamentēt starptautisko gaisa transportu. Tā stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī, un ar to tika izveidota Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (*ICAO*).

Visas ES dalībvalstis ir Čikāgas konvencijas puses.

2.2. Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija

ICAO ir specializēta Apvienoto Nāciju Organizācijas aģentūra. Organizācijas mērķi un uzdevumi ir izstrādāt starptautiskās aeronavigācijas principus un metodes un veicināt starptautiskā gaisa transporta plānošanu un attīstību.

Čikāgas konvencijas 54. pantā uzskaitītajos *ICAO* padomes obligātajos pienākumos ietilpst starptautisku standartu un ieteicamās prakses (*SARPs*) pieņemšana Čikāgas konvencijas pielikumu veidā.

ICAO padome ir pastāvīga *ICAO* struktūra, un tās sastāvā ir 36 līgumslēdzējas valstis, kuras *ICAO* asambleja ievēlējusi uz trīs gadiem. Pašlaik *ICAO* padomē ir pārstāvētas Francija, Vācija, Itālija, Dānija, Spānija un Polija.

ES ir novērotājas statuss *ICAO*.

2.3. Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas padomes paredzētie akti

ICAO padome ir pieņēmusi Čikāgas konvencijas 16. pielikumu, kurā ietverti starptautiskie standarti un ieteicamā prakse (*SARPs*) vides aizsardzības jomā. 16. pielikumam ir četri sējumi. Trīs sējumiem, kuri attiecas uz šo priekšlikumu, ir šāda darbības joma:

– I sējums par standartiem un ieteicamo praksi attiecībā uz gaisa kuģu radīto troksni;

– II sējums par standartiem un ieteicamo praksi attiecībā uz gaisa kuģu dzinēju emisijām;

– III sējums par standartiem un ieteicamo praksi attiecībā uz lidmašīnu CO_2 emisijām.

ICAO padomei tās 237. sesijā no 2026. gada 23. marta līdz 2. aprīlim būtu jāapsver iespējama izmaiņu veikšana minētajos sējumos. Lai saņemtu *ICAO* valstu komentārus, 2025. gada jūlijā tām tika nosūtītas vēstules valstīm[1] ar paredzētajām izmaiņām.

3. NOSTĀJA, KAS JĀIEŅEM SAVIENĪBAS VĀRDĀ

3.1. Ierosinātie grozījumi un to saistība ar spēkā esošajiem Savienības noteikumiem

Lai ļautu attiecīgajām dalībvalstīm piedalīties lēmumu pieņemšanā par ierosinātajām izmaiņām, pirms *ICAO* padomes 237. sesijas, kas sāksies 2026. gada 23. martā, ir jāpieņem nostāja Savienības vārdā.

Attiecībā uz **I sējumu** gaidāmie ierosinātie grozījumi, kas izklāstīti iepriekš minētajā vēstulē valstīm, ietver atjauninājumus I daļas definīcijās par atvasinātajām versijām, paredz pievienot virsskaņas lidmašīnu definīciju un veikt tipogrāfiskus, redakcionālus un citus uzlabojumus. Priekšlikumā ir iekļauts arī jauns nosēšanās un pacelšanās trokšņa standarts virsskaņas lidmašīnām (jauna 15. nodaļa) un jauns nosēšanās un pacelšanās trokšņa standarts zemskaņas lidmašīnām (jauna 16. nodaļa).

Attiecībā uz **II sējumu** gaidāmie ierosinātie grozījumi, kas izklāstīti iepriekš minētajā vēstulē valstīm, ir šādi:

(a) veikt lingvistiskus uzlabojumus attiecībā uz piemērojamību un ieviest jaunus terminus "cilmes motors" un "emisiju neietekmēšanas kritērijs", lai uzlabotu konsekvenci un praktisku skaidrību lietotājiem;

(b) atjaunināt simbolus un definīcijas, lai tie atbilstu 3. papildinājumam un tos varētu izmantot emisiju indeksu aprēķinos, un ieviest trīs metodes, ar kurām nosaka negaistošo cieto daļiņu (*nvPM*) maksimālo masas koncentrāciju, un trīs metodes, ar kurām nosaka maksimālos emisiju indeksus attiecībā uz *nvPM* masu un skaitu;

(c) to atsauces punktu sarakstā, kas jānosaka attiecībā uz *nvPM* emisiju masu un *nvPM* skaitu, ieviest ziņošanas prasību par jaunu *nvPM* sertifikācijas punktu attiecībā uz 57,5 procentiem no nominālās vilces;

(d) saskaņot noteikumus ar *SAE* (Automobiļu inženieru apvienība) Ieteicamo praksi gaisa telpā, konkrēti, ARP6320B "Procedūra gaisa kuģu turbodzinēju negaistošo cieto daļiņu emisiju pastāvīgai paraugu ņemšanai un mērīšanai" un *SAE* ARP6481A "Procedūra *nvPM* paraugu ņemšanas un mērīšanas sistēmas zudumu un sistēmas zudumu korekcijas koeficientu aprēķināšanai".

Attiecībā uz **III sējumu** gaidāmie ierosinātie grozījumi, kas izklāstīti iepriekš minētajā vēstulē valstīm, ir šādi:

(a) ieviest jaunu CO2 standartu zemskaņas lidmašīnām ar 10 %/3 % stingrākām robežvērtībām lielām/mazām lidmašīnām, kuru jāsāk piemērot 2031. gada 31. decembrī jauniem lidmašīnu tipiem, un noteikt stingrāku emisiju standartu ražošanā esošiem lidmašīnu tipiem, kas jāpiemēro no 2035. gada 1. janvāra;

(b) veikt pielāgojumus, lai uzlabotu terminu skaidrību un precizitāti un nodrošinātu dažādu atbilstības pārbaudes metožu (testēšana lidojuma laikā un veiktspējas modeļi) pienācīgu un pareizu izmantošanu nolūkā noteikt konkrētu lidojuma attālumu (*SAR*) un ziņošanas procedūras.

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

Paredzēts, ka visi ierosinātie grozījumi kļūs piemērojami 2027. gada 1. janvārī.

Paredzētā akta priekšmets attiecas uz jomu, kurā saskaņā ar LESD 3. panta 2. punkta pēdējo daļu Savienībai ir ekskluzīva ārējā kompetence, jo paredzētie akti var ietekmēt kopīgos noteikumus vai mainīt to darbības jomu, proti, tie ir:

– Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91[2]; kā arī

– Komisijas Regula (ES) Nr. 748/2012 (2012. gada 3. augusts), ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju vai atbilstības deklarēšanu attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu, ierīču, vadības un uzraudzības iekārtu un vadības un uzraudzības iekārtu sastāvdaļu lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī par projektēšanas un ražošanas organizāciju spējas prasībām[3].

3.2. Nostāja, kas jāieņem Savienības vārdā

Ņemot vērā attiecīgos Savienības tiesību aktus, nostājai, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* padomē, vajadzētu būt šādai: atbalstīt ierosinātos grozījumus I, II un III sējumā.

Ierosinātie standartu grozījumi ir svarīgs solis uz priekšu saskaņā ar Savienības politiku, un tie būtu vērtējami atzinīgi. Lai gan daži grozījumi jau var būt saskaņoti ar dažu ražotāju pašreizējo praksi un var neprasīt radikālas konstrukcijas izmaiņas vai jaunu tehnoloģiju izstrādi, to pieņemšana *ICAO* padomē ir saskaņā ar Savienības politiku, veicina konsekvenci pasaules mērogā un sekmē labvēlīgu vidi nepārtrauktai inovācijai.

Tādējādi nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem, ja *ICAO* padome bez būtiskām izmaiņām pieņem ierosinātos grozījumus 16. pielikumā "Vides aizsardzība", ir atbildē uz attiecīgo *ICAO* vēstuli valstīm nepaziņot par nepiekrišanu un nodrošināt atbilstību pieņemtajiem pasākumiem. Ja pēc jaunpieņemto *ICAO* standartu paredzētā piemērošanas sākuma Savienības tiesību aktos būtu novirzes no minētajiem standartiem, dalībvalstīm būtu *ICAO* jādara zināma Savienības nostāja par atšķirībām no šiem konkrētajiem standartiem, pamatojoties uz sagatavošanas dokumentu, kuru Komisija laikus iesniegusi Padomei apspriešanai un apstiprināšanai un kurā detalizēti izklāstītas atšķirības laikposmā, kas nepieciešams, lai pabeigtu īstenošanu.

4. SASKANĪBA AR CITĀM SAVIENĪBAS POLITIKAS JOMĀM

Ierosinātais lēmums saskan ar pārējo Savienības politiku, it īpaši ar enerģētikas, vides un transporta politiku, un to papildina.

5. JURIDISKAIS PAMATS

5.1. Procesuālais juridiskais pamats

5.1.1. Principi

[2] OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.
[3] OV L 224, 21.8.2012., 1. lpp.

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, kas nosaka "*nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu*".

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras dalībniece vai nolīguma puse[4].

Jēdziens "lēmumi ar juridiskām sekām" ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kas nav saistoši saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, bet kas "*var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu*"[5].

5.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

ICAO padome ir ar nolīgumu, proti, Čikāgas konvenciju, izveidota struktūra.

Paredzētajiem aktiem ir juridiskas sekas LESD 218. panta 9. punkta nozīmē. Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 54. pantu *ICAO* padome pieņem starptautiskus standartus un ieteicamo praksi (*SARPs*), ko noformē kā Čikāgas konvencijas pielikumus. Šādi *SARPs* ir saistoši saskaņā ar starptautiskajiem tiesību aktiem atbilstīgi Čikāgas konvencijas 90. pantam, ciktāl tie kļūst saistoši visām *ICAO* līgumslēdzējām pusēm, ja vien lielākā daļa *ICAO* līgumslēdzēju pušu nedara zināmu *ICAO* padomei savu nepiekrišanu.

Turklāt paredzētie akti, ja to pieņemšanas rezultātā var būt jāveic grozījumi, var būtiski ietekmēt ES tiesību aktu saturu, proti, Regulu (ES) 2018/1139 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 748/2012, ciktāl tās nepārprotami atsaucas uz Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I–III sējumu.

Paredzētie akti nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

Tāpēc Savienības nostājas pieņemšana attiecībā uz šādiem paziņojumiem ietilpst LESD 218. panta 9. punkta darbības jomā.

5.2. Materiālais juridiskais pamats

5.2.1 Princips

Lēmumam, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no tā, kāds mērķis un saturs ir pieņemtajam aktam, attiecībā uz kuru Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja.

Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti un viens no tiem ir atzīstams par galveno, bet otram ir pakārtota nozīme, tad lēmums, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, ko prasa galvenais jeb dominējošais mērķis vai komponents.

5.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Pieņemtā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz transporta politiku.

---

4 Tiesas spriedums (2014. gada 7. oktobris) lietā Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

5 Tiesas spriedums (2014. gada 7. oktobris) lietā Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

Saskaņā ar LESD 192. panta 1. punktu un 191. pantu Eiropas Savienība palīdz sasniegt *inter alia* šādus mērķus: saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti, sekmēt starptautiska mēroga pasākumus, kuru mērķis ir risināt reģionālas un pasaules vides problēmas un it īpaši cīnīties pret klimata pārmaiņām.

Tādēļ ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 100. panta 2. punkts.

5.3. Secinājums

Ierosinātā lēmuma juridiskajam pamatam vajadzētu būt LESD 100. panta 2. punktam saistībā ar 218. panta 9. punktu.

2026/0042 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) padomes 237. sesijā Eiropas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz 3., 12. un 15. grozījumu Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I–III sējumā par standartiem un ieteicamo praksi vides aizsardzības jomā

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

(1) Konvencija par starptautisko civilo aviāciju (“Čikāgas konvencija”), kas reglamentē starptautisko gaisa transportu, stājās spēkā 1947. gada 4. aprīlī. Ar to izveidoja Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (*ICAO*).

(2) Visas Savienības dalībvalstis ir Čikāgas konvencijas līgumslēdzējas valstis un *ICAO* dalībnieces, savukārt Savienībai ir novērotājas statuss dažās *ICAO* struktūrās. *ICAO* padomē ir pārstāvētas sešas dalībvalstis.

(3) Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 54. pantu *ICAO* padome var pieņemt starptautiskos standartus un ieteicamo praksi (*SARPs*).

(4) *ICAO* padome ir pieņēmusi Čikāgas konvencijas 16. pielikumu, kurā ietverti *SARPs* vides aizsardzības jomā.

(5) *ICAO* padomei tās 237. sesijā ir jāpieņem vairāki grozījumi Čikāgas konvencijas 16. pielikumā.

(6) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* padomē, jo ierosinātajiem grozījumiem ir juridiskas sekas tāpēc, ka tie ir saistoši saskaņā ar starptautiskajām tiesībām un var būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, proti, Regulu (ES) 2018/1139[6] un Komisijas Regulu (ES) Nr. 748/2012[7].

---

[6] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

[7] Komisijas Regula (ES) Nr. 748/2012 (2012. gada 3. augusts), ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju vai atbilstības deklarēšanu attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu, ierīču, vadības un uzraudzības iekārtu un vadības un uzraudzības iekārtu sastāvdaļu lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī par projektēšanas un ražošanas organizāciju spējas prasībām (OV L 224, 21.8.2012., 1. lpp.).

(7) Nostājai, kas jāieņem Savienības vārdā, vajadzētu būt šādai: atbalstīt 3., 12. un 15. grozījumu, kas ierosināti attiecībā uz Čikāgas konvencijas 16. pielikumu.

(8) Savienības nostāja, rīkojoties kopīgi Savienības vārdā, būtu jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir *ICAO* padomes locekles.

(9) Kad *ICAO* padome būs pieņēmusi ierosinātos Čikāgas konvencijas 16. pielikuma 3., 12. un 15. grozījumu, kas *ICAO* ģenerālsekretāram jāizziņo, izmantojot *ICAO* vēstules valstīm procedūru, Savienības nostājai jābūt — nepaziņot par nepiekrišanu grozījumiem un nodrošināt atbilstību tiem. Ja pēc jaunpieņemto *SARPs* paredzētā piemērošanas sākuma Savienības tiesību aktos būtu novirze no minētajiem *SARPs*, atšķirības no šiem konkrētajiem *SARPs* būtu jādara zināmas *ICAO*. Savienības nostāja pret tādām atšķirībām būtu jābalsta uz rakstisku dokumentu, ko Komisija iesniegusi Padomei apspriešanai un apstiprināšanai,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

(1) Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem *ICAO* padomes 237. sesijā vai kādā no turpmākajām sesijām attiecībā uz 3., 12. un 15. grozījumu Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma I–III sējumā, ir pilnībā atbalstīt ierosinātos grozījumus.

(2) Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem, ja *ICAO* padome bez būtiskām izmaiņām pieņēmusi 1. punktā minētos ierosinātos 3., 12. un 15. grozījumu Čikāgas Konvencijas 16. pielikuma I–III sējumā, ir atbildē uz attiecīgo *ICAO* vēstuli valstīm nepaziņot par nepiekrišanu un paziņot par atbilstību pieņemtajam pasākumam. Ja pēc jaunpieņemto starptautisko standartu paredzētā piemērošanas sākuma datuma Savienības tiesību aktos būtu atšķirības no minētajiem standartiem, būtu jāpaziņo *ICAO* atšķirības no šiem konkrētajiem starptautiskajiem standartiem saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu.

Ja Savienības tiesību akti atšķiras no Čikāgas konvencijas 16. pielikumā ietvertajiem standartiem, Komisija — savlaicīgi un vismaz divus mēnešus, pirms beidzas *ICAO* noteiktais termiņš atšķirību paziņošanai — iesniedz Padomei apspriešanai un apstiprināšanai sagatavošanas dokumentu, kurā noteikta Savienības nostāja attiecībā uz sīki izklāstītām atšķirībām, kas dalībvalstīm Savienības vārdā jāpaziņo *ICAO*.

2. pants

Šā lēmuma 1. panta 1. punktā minēto nostāju, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs, pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir *ICAO* padomes locekles.

Šā lēmuma 1. panta 2. punktā minēto nostāju, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs, pauž visas Savienības dalībvalstis.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs