EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.2.12.
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 237. ülésszakán a Chicagói Egyezmény 16. függeléke I–III. kötetének a környezetvédelmi szabványokkal és ajánlott gyakorlatokkal kapcsolatos 3., 12. és 15. módosítására irányuló javaslatok tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya:

i. a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 237. ülésszakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) 16. függeléke I–III. kötetének a környezetvédelmi szabványokkal és ajánlott gyakorlatokkal kapcsolatos módosítására irányuló javaslatok tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról;

ii. az Unió által azt követően képviselendő álláspont, hogy az ICAO bejelenti a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. függelékét (*Környezetvédelem*) érintő 15., 12. és 3. módosítás elfogadását, és felkéri a szerződő államokat, hogy jelentsék be az esetleges eltéréseket vagy azt, hogy megfelelnek az elfogadott intézkedéseknek.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény

A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: a Chicagói Egyezmény) célja a nemzetközi légi közlekedés szabályozása. Az egyezmény 1947. április 4-én lépett hatályba, és létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO).

A Chicagói Egyezménynek valamennyi uniós tagállam részes fele.

2.2. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

Az ICAO az Egyesült Nemzetek szakosított intézménye. Az ICAO célja, hogy fejlessze a nemzetközi légi navigáció elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légi közlekedés tervezését és fejlesztését.

Az ICAO Tanácsnak a Chicagói Egyezmény 54. cikkében felsorolt kötelező feladatai közé tartozik a Chicagói Egyezmény függelékeit képező nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) elfogadása.

Az ICAO Tanács az ICAO állandó szerve, amely az ICAO Közgyűlése által hároméves időszakra választott 36 szerződő államból áll. Jelenleg Franciaország, Németország, Olaszország, Dánia, Spanyolország és Lengyelország képviselteti magát az ICAO Tanácsban.

Az Unió megfigyelői státusszal rendelkezik az ICAO-ban.

2.3. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának tervezett jogi aktusai

A nemzetközi környezetvédelmi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (SARP) az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 16. függelékeként fogadta el. A 16. függelék négy kötetből áll. A mostani javaslat szempontjából releváns három kötet a következő:

– a légi járművek zajával kapcsolatos szabványokra és ajánlott gyakorlatokra vonatkozó I. kötet;

– a légijármű-hajtóművek kibocsátásaival kapcsolatos szabványokra és ajánlott gyakorlatokra vonatkozó II. kötet;

– a repülőgépek CO_2-kibocsátásával kapcsolatos szabványokra és ajánlott gyakorlatokra vonatkozó III. kötet.

Az ICAO Tanácsnak a 2026. március 23 és április 2. közötti 237. ülésszakán mérlegelnie kell az említett kötetek esetleges módosításait. 2025 júliusában körleveleket[1] küldtek az ICAO-államoknak, amelyekben ismertették a várható változásokat, és felhívták az ICAO-államokat észrevételeik megtételére.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. A javasolt módosítások és azoknak a meglévő uniós szabályokkal való kapcsolata

Az ICAO Tanács 2026. március 23-án kezdődő 237. ülésszaka előtt el kell fogadni az Unió által képviselendő álláspontot annak érdekében, hogy a tagállamok részt vehessenek a javasolt módosításokra vonatkozó döntéshozatalban.

Ami az **I. kötetet** illeti, a fent említett körlevélben foglalt várható javasolt módosítások magukban foglalják a származtatott változat fogalmának I. rész szerinti meghatározása aktualizálását, a szuperszonikus repülőgépek fogalommeghatározásának beillesztését, valamint tipográfiai, szerkesztési és egyéb javítások bevezetését. A javaslat tartalmazza továbbá a szuperszonikus repülőgépekre vonatkozó új fel- és leszállási (LTO) zajszabványt (új 15. fejezetként), valamint a szubszonikus repülőgépekre vonatkozó új fel-és leszállási zajszabványt (új 16. fejezetként).

A **II. kötet** tekintetében a fent említett körlevélben szereplő, várhatóan javasolt módosítások a következőket foglalják magukban:

a) nyelvi jobbítások az alkalmazhatóság érdekében, valamint az „alapmotor” (*parent engine*) és „a változatlan kibocsátás megállapításának kritériumai” (*no emissions change criteria*) új kifejezések bevezetése a következetesség és az egyértelműség növelésére, ami a felhasználóknak jelent gyakorlati segítséget;

b) a 3. függelékkel való összhang érdekében a kibocsátási indexek meghatározásához elvégzendő számításokban használt szimbólumok és fogalommeghatározások frissítése, valamint három módszer bevezetése a nem illékony lebegő részecskék (nvPM) maximális tömegkoncentrációjának meghatározására, továbbá három módszer bevezetése az nvPM maximális tömegére és részecskeszámára vonatkozó kibocsátási indexek meghatározására;

c) jelentési követelmény felvétele egy új nvPM tanúsítási pont tekintetében a névleges tolóerő 57,5 %-ára vonatkozóan azon referenciapontok listájára, amelyeket az nvPM-tömeg és az nvPM-részecskeszám kibocsátása kapcsán kell meghatározni;

d) a rendelkezések összehangolása a légtérre vonatkozó következő gyakorlati SAE-ajánlásokkal: ARP6320B („A légi járművek turbinás hajtóműveiből származó nem illékony lebegő részecskék kibocsátásának folyamatos mintavételére és mérésére vonatkozó eljárás”) és ARP6481A („Az nvPM mintavételi és mérőrendszer-veszteségek és a rendszerveszteségek korrekciós tényezőinek kiszámítására vonatkozó eljárás”).

A **III. kötet** tekintetében a fent említett körlevélben szereplő, várhatóan javasolt módosítások a következőket foglalják magukban:

a) a szubszonikus repülőgépekre vonatkozó új CO_2-szabvány bevezetése, amely 10, illetve 3 %-kal szigorúbb határértékeket ír elő a nagy és a kis repülőgépek számára, és 2031. december 31-től alkalmazandó az új repülőgéptípusokra, valamint szigorúbb

[1] SL 25/68, SL 25/69 és SL 25/67.

kibocsátási előírások bevezetése a gyártás alatt álló repülőgéptípusokra 2035. január 1-jétől;

b) kiigazítások a kifejezések nagyobb egyértelműsége és pontossága, valamint a különböző megfelelési módszerek (közvetlen repülési tesztelés és teljesítménymodellek) adekvát és helyes alkalmazásának biztosítása érdekében, a fajlagos hatótávolság (SAR) meghatározási és jelentéstételi eljárásai céljából.

A javasolt módosítások a tervek szerint 2027. január 1-jétől alkalmazandók.

A tervezett jogi aktus tárgya olyan területet érint, amely tekintetében az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének utolsó tagmondata értelmében az Unió kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik, mivel a tervezett jogi aktusok érinthetik a közös szabályokat vagy megváltoztathatják azok alkalmazási körét, nevezetesen:

– Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről[2]; valamint

– A Bizottság 748/2012/EU rendelete (2012. augusztus 3.) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek, berendezések, irányító és felügyeleti egységek, valamint irányító és felügyeleti egységkomponensek légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása vagy a rájuk vonatkozó megfelelőségi nyilatkozat, valamint a tervező és gyártó szervezetekkel kapcsolatos alkalmassági követelmények végrehajtási szabályainak megállapításáról[3].

3.2. Az Unió által képviselendő álláspont

Tekintettel a vonatkozó uniós jogszabályokra, az Unió által az ICAO Tanácsban képviselendő álláspont az I., II. és III. kötet javasolt módosításainak támogatása.

A szabványok javasolt módosításai fontos előrelépést jelentenek, összhangban vannak az uniós szakpolitikákkal, ezért üdvözlendők. Egyes módosítások már igazodhatnak egyes gyártók meglévő gyakorlataihoz, és nem feltétlenül igényelnek radikális tervezési változtatásokat vagy új technológiák kifejlesztését; az ICAO Tanács általi elfogadásuk összhangban van az uniós szakpolitikákkal, globális szinten előmozdítja a következetességet, és kedvező környezetet teremt a folyamatos innovációhoz.

Ezért amennyiben az ICAO Tanács lényegi változtatás nélkül elfogadja a 16. függelék (*Környezetvédelem*) javasolt módosításait, az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy az Unió nem jelent be ellenvéleményt, hanem az ICAO vonatkozó körlevele nyomán gondoskodik az elfogadott intézkedéseknek való megfelelésről. Amennyiben az uniós szabályozás az újonnan elfogadott szabványok alkalmazásának tervezett kezdőnapját követően eltérne az említett szabványoktól, a tagállamoknak – a Bizottság által a Tanácshoz megvitatás és jóváhagyás céljából kellő időben benyújtott, az eltéréseket a végrehajtás befejezéséhez szükséges idő vonatkozásában részletesen ismertető előkészítő dokumentum

[2] HL L 212., 2018.8.22., 1. o.
[3] HL L 224., 2012.8.21., 1. o.

alapján – értesíteniük kell az ICAO-t az említett szabványoktól való eltérésekre vonatkozó uniós álláspontról.

4. ÖSSZHANG AZ UNIÓ EGYÉB SZAKPOLITIKÁIVAL

A javasolt határozat összhangban áll az Unió egyéb szakpolitikáival, különösen az energia-, a környezet- és a közlekedéspolitikával, és kiegészíti azokat.

5. JOGALAP

5.1. Eljárási jogalap

5.1.1. Alapelvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat*”.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak[4].

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, amelyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát*”[5].

5.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az ICAO Tanácsát megállapodás, nevezetesen a Chicagói Egyezmény hozta létre.

A tervezett jogi aktusok az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének alkalmazásában joghatással bírnak. Az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 54. cikkének megfelelően nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (SARP) fogad el, amelyek a Chicagói Egyezmény függelékeit képezik. Az ilyen szabványok és ajánlott gyakorlatok a Chicagói Egyezmény 90. cikkével összhangban a nemzetközi jog értelmében kötelező érvényűek, amennyiben az ICAO valamennyi szerződő felére nézve kötelező érvényűvé válnak, kivéve, ha a szerződő felek többsége ellenvéleményt jelent be az ICAO Tanácsnak.

Továbbá a tervezett jogi aktusok – mivel esetlegesen módosításokhoz vezethetnek – meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jogszabályok, nevezetesen az (EU) 2018/1139 rendelet és a 748/2012/EU bizottsági rendelet tartalmát, amennyiben azok kifejezetten hivatkoznak a Chicagói Egyezmény 16. függelékének I–III. kötetére.

A tervezett jogi aktusok nem egészítik ki és nem módosítják a megállapodás intézményi keretét.

Ezért az ilyen bejelentésekkel kapcsolatos uniós álláspont elfogadása az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének hatálya alá tartozik.

---

4 A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

5 A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

5.2. Anyagi jogalap

5.2.1. Alapelv

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül.

Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

5.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a közlekedéspolitikával kapcsolatos.

Az EUMSZ 192. cikke (1) bekezdésével és 191. cikkével összhangban az Európai Uniónak többek között az alábbi célkitűzések eléréséhez kell hozzájárulnia: a környezet minőségének megőrzése, védelme és javítása, a regionális vagy világméretű környezeti problémák leküzdésére és különösen az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló intézkedések ösztönzése nemzetközi szinten.

A javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése.

5.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

2026/0042 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 237. ülésszakán a Chicagói Egyezmény 16. függeléke I–III. kötetének a környezetvédelmi szabványokkal és ajánlott gyakorlatokkal kapcsolatos 3., 12. és 15. módosítására irányuló javaslatok tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: a Chicagói Egyezmény), amely a nemzetközi légi közlekedést szabályozza, 1947. április 4-én lépett hatályba. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO).

(2) Valamennyi tagállam a Chicagói Egyezmény szerződő állama és az ICAO tagja, az Unió pedig megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO testületekben. Az ICAO Tanácsban hat tagállam képviselteti magát.

(3) A Chicagói Egyezmény 54. cikke értelmében az ICAO Tanács nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (a továbbiakban: szabványok és ajánlott gyakorlatok, SARP) fogadhat el.

(4) A környezetvédelmi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 16. függelékeként fogadta el.

(5) Az ICAO Tanács a 237. ülésszakán várhatóan elfogadja a Chicagói Egyezmény 16. függeléke számos módosítását.

(6) Helyénvaló meghatározni az Unió által az ICAO Tanácsban képviselendő álláspontot, mivel a javasolt módosítások joghatással bírnak, tekintettel arra, hogy a nemzetközi jog szerint kötelező érvényűek, és meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog, nevezetesen az (EU) 2018/1139 rendelet[6] és a 748/2012/EU bizottsági rendelet[7] tartalmát.

---

[6] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

[7] A Bizottság 748/2012/EU rendelete (2012. augusztus 3.) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek, berendezések, irányító és felügyeleti egységek, valamint irányító és felügyeleti egységkomponensek légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása vagy a rájuk vonatkozó

(7) Az Unió által képviselendő álláspont a Chicagói Egyezmény 16. függelékét érintő 3., 12. és 15. javasolt módosítás támogatása.

(8) Az Unió álláspontját az Unió azon tagállamai képviselik az Unió nevében együttesen eljárva, amelyek tagjai az ICAO Tanácsnak.

(9) Indokolt előírni, hogy miután az ICAO Tanácsa elfogadta a Chicagói Egyezmény 16. függelékét érintő 3., 12. és 15. javasolt módosítást, és ezt az ICAO főtitkára az ICAO körlevélen alapuló eljárása keretében bejelentette, az Unió azt az álláspontot képviselje, hogy nem jelent be ellenvéleményt, és megfelel a módosításoknak. Amennyiben az uniós szabályozás az újonnan elfogadott szabványok és ajánlott gyakorlatok alkalmazásának tervezett kezdőnapját követően eltérne az említett szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól, az ICAO-t értesíteni kell a szóban forgó szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól való eltérésről. Az ilyen eltérésre vonatkozó uniós álláspontnak a Bizottság által a Tanácshoz megvitatás és jóváhagyás céljából benyújtott írásbeli dokumentumon kell alapulnia,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az ICAO Tanács 237. vagy azt követő bármely ülésszakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. függeléke I–III. kötetének 3., 12. és 15. módosítása tekintetében e kötetek módosításával kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont a javasolt módosítások teljes körű támogatása.

(2) Ha az ICAO Tanács lényegi változtatás nélkül elfogadja a Chicagói Egyezmény 16. függeléke I–III. kötetének javasolt, az (1) bekezdésben említett 3., 12. és 15. módosítását, az Unió által képviselendő álláspont az, hogy az Unió az ICAO vonatkozó körlevelére válaszul nem jelent be ellenvéleményt, és értesítést küld az elfogadott intézkedésnek való megfelelésről. Amennyiben az uniós szabályozás az újonnan elfogadott nemzetközi szabványok alkalmazásának tervezett kezdőnapját követően eltérne az említett szabványoktól, az ICAO-t a Chicagói Egyezmény 38. cikkével összhangban értesíteni kell a szóban forgó nemzetközi szabványoktól való eltérésről.

Amennyiben az uniós jogszabályok eltérnek a Chicagói Egyezmény 16. függelékében foglalt szabványoktól, a Bizottság kellő időben és legalább két hónappal az eltérések bejelentésére az ICAO által meghatározott határidő előtt megvitatás és jóváhagyás céljából benyújtja a Tanácsnak azt az előkészítő dokumentumot, amely meghatározza a tagállamok által az Unió nevében az ICAO-nak bejelentendő részletes eltérésekre vonatkozó uniós álláspontot.

2. cikk

Az 1. cikk (1) bekezdésében említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik az Unió érdekében együttesen eljárva, amelyek tagjai az ICAO Tanácsnak.

---

megfelelőségi nyilatkozat, valamint a tervező és gyártó szervezetekkel kapcsolatos alkalmassági követelmények végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 224., 2012.8.21., 1. o.).

Az 1. cikk (2) bekezdésében említett álláspontot az Unió összes tagállama képviseli az Unió érdekében együttesen eljárva.

3. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök