EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 237. istungjärgul seoses Chicago konventsiooni 16. lisa I–III köite (milles käsitletakse keskkonnakaitsega seotud standardeid ja soovituslikke tavasid) 3., 12. ja 15. muudatusega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse järgmist:

i) seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 237. istungjärgul seoses ettepanekutega muuta rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (Chicago konventsioon) 16. lisa I–III köidet, milles käsitletakse keskkonnakaitsega seotud standardeid ja soovituslikke tavasid;

ii) seisukoht, mis võetakse liidu nimel pärast seda, kui ICAO teatab Chicago konventsiooni 16. lisa (keskkonnakaitse) 15., 12. ja 3. muudatuse vastuvõtmisest, kutsudes osalisriike üles teatama võimalikest erinevustest või vastuvõetud meetmete järgimisest.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon

Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti. Konventsioon jõustus 4. aprillil 1947 ja sellega asutati Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO).

Kõik ELi liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalised.

2.2. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon

ICAO on ÜRO spetsialiseeritud asutus. Organisatsiooni eesmärkideks on arendada rahvusvahelise aeronavigatsiooni põhimõtteid ja meetodeid ning edendada rahvusvahelise lennutranspordi kavandamist ja arengut.

Üks ICAO nõukogu kohustuslikke ülesandeid, mis on loetletud Chicago konventsiooni artiklis 54, on võtta Chicago konventsiooni lisadena vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.

ICAO nõukogu on ICAO alaline organ, kuhu kuulub 36 konventsiooniosalist riiki, mille ICAO assamblee on valinud kolmeks aastaks. ICAO nõukogus on praegu esindatud Prantsusmaa, Saksamaa, Itaalia, Taani, Hispaania ja Poola.

ELil on ICAOs vaatleja staatus.

2.3. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogu kavandatud aktid

ICAO nõukogu võttis Chicago konventsiooni 16. lisana vastu keskkonnakaitsega seotud rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad. 16. lisas on neli köidet. Käesoleva ettepanekuga seotud kolme köite kohaldamisala on järgmine:

– I köites käsitletakse õhusõidukite müraga seotud standardeid ja soovituslikke tavasid;

– II köites käsitletakse õhusõidukite mootorite heitega seotud standardeid ja soovituslikke tavasid;

– III köites käsitletakse õhusõidukite CO_2 heitega seotud standardeid ja soovituslikke tavasid.

ICAO nõukogu peaks 23. märtsil – 2. aprillil 2026 toimuval 237. istungjärgul arutama kõnealustes köidetes tehtavaid võimalikke muudatusi. 2025. aasta juulis saadeti ICAO

osalisriikidele kirjad[1], mis sisaldasid kavandatavaid muudatusi, et riigid saaksid nende kohta märkusi esitada.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Kavandatud muudatused ja nende seos kehtivate liidu eeskirjadega

Enne ICAO nõukogu 23. märtsil 2026 algavat 237. istungjärku on vaja vastu võtta liidu nimel võetav seisukoht, mis võimaldab asjaomastel liikmesriikidel osaleda kavandatavaid muudatusi käsitlevate otsuste tegemisel.

I köite puhul hõlmavad eespool nimetatud kirjas esitatud kavandatud muudatused õhusõiduki muudetud versioone käsitlevate I osa määratluste ajakohastamist, ülehelikiirusega lennukite määratluse lisamist ning tüpograafiliste, redaktsiooniliste ja mitmesuguste muude paranduste tegemist. Ettepanek sisaldab ka uut õhkutõusmis- ja maandumismüra standardit ülehelikiirusega lennukite jaoks (uus 15. peatükk) ning allahelikiiruslennukite jaoks (uus 16. peatükk).

II köite puhul hõlmavad riikidele adresseeritud kirjas esitatud kavandatavad muudatused järgmist:

(a) täpsustatakse keelekasutust ning võetakse kasutusele uued mõisted „alusmootor“ (*parent engine*) ja „heitkoguste muutuse puudumise kriteeriumid“ (*no emissions change criteria*), et suurendada järjepidevust ja praktilist selgust kasutajate jaoks;

(b) ajakohastatakse sümboleid ja määratlusi, et need oleksid kooskõlas 3. liitega ja neid saaks kasutada heiteindeksite arvutamisel, ning kehtestatakse kolm meetodit mittelenduvate tahkete osakeste (nvPM) maksimaalse massi kindlaksmääramiseks ruumalaühiku kohta ning kolm meetodit nvPM massi- ja arvupõhiste indeksite maksimaalsete väärtuste kindlaksmääramiseks;

(c) uue nvPM mõõtepunkti – 57,5 % nimiveojõu saavutamisel – lisamine mõõtepunktide loetellu, mis määratakse kindlaks nvPM heite massi- ja arvupõhiseks mõõtmiseks;

(d) sätted viiakse vastavusse SAE lennundus- ja kosmosesektori soovituslike tavadega ARP6320B „Õhusõidukite turbiinmootorite mittelenduvate tahkete osakeste heitkoguste pideva proovivõtmise ja mõõtmise kord“ ning SAE ARP6481A „Mittelenduvate tahkete osakeste proovivõtu- ja mõõtmissüsteemi kadude ja süsteemikadude paranduskoefitsientide arvutamise kord“.

III köite puhul hõlmavad riikidele adresseeritud kirjas esitatud kavandatavad muudatused järgmist:

(a) kehtestatakse uus CO_2 heite standard allahelikiiruslennukitele, millega nähakse ette 10 % / 3 % rangemad piirnormid suurtele/väikestele lennukitele ja mille kohaldamiskuupäev on 31. detsember 2031 uute lennukitüüpide puhul, ning tootmises olevatele lennukitüüpidele rangemad heitenormid, mida kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2035;

(b) kohandused, mille eesmärk on suurendada terminite selgust ja täpsust ning tagada erinevate nõuetele vastavuse tõendamise meetodite (otsesed katselennud ja suutlikkusmudelid) piisav ja korrektne käsitlemine, et määrata kindlaks lennukaugus kütuseühiku kohta ja aruandluskord.

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

Kõiki kavandatavaid muudatusi hakatakse eeldatavasti kohaldama 1. jaanuaril 2027.

Kavandatud akti reguleerimisese puudutab valdkonda, milles liidul on ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus, kuna kavandatud aktid võivad mõjutada järgmisi ühisnorme või muuta nende kohaldamisala:

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91,[2] ja

– komisjoni 3. augusti 2012. aasta määrus (EL) nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade, seadmete, juhtimis- ja jälgimisseadmete ning juhtimis- ja jälgimisseadmete komponentide lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise või deklareerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide pädevusnõuetega seotud rakenduseeskirjad[3].

3.2. Liidu nimel võetav seisukoht

Võttes arvesse asjakohaseid liidu õigusakte, peaks ICAO nõukogus liidu nimel võetav seisukoht olema järgmine: toetada I, II ja III köite kavandatavaid muudatusi.

Standardite kavandatud muudatused on oluline edasiminek ja kooskõlas liidu poliitikaga ning need tuleks heaks kiita. Kuigi mõned muudatused võivad juba olla vastavuses mõne tootja olemasolevate tavadega ega pruugi vajada põhimõttelisi muudatusi või uute tehnoloogiate väljatöötamist, on nende vastuvõtmine ICAO nõukogus kooskõlas liidu poliitikaga, edendab järjepidevust ülemaailmsel tasandil ja loob soodsa keskkonna innovatsiooni jätkumiseks.

Seega tingimusel, et ICAO nõukogu võtab 16. lisa (keskkonnakaitse) kavandatud muudatused ilma sisuliste muudatusteta vastu, on liidu nimel võetav seisukoht ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjale vastates mitte teatada mittenõustumisest ning järgida vastuvõetud meetmeid. Kui liidu õigusaktid kalduksid vastuvõetud uutest ICAO standarditest pärast kõnealuste standardite kohaldamise kavandatud kuupäeva kõrvale, peavad liikmesriigid esitama ICAO-le liidu seisukoha erinevuste kohta nendest konkreetsetest standarditest, lähtudes ettevalmistavast dokumendist, mille komisjon esitab aegsasti nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks, ning esitades üksikasjaliku teabe erinevuste kohta ajavahemikul, mis kulub rakendamise lõpuleviimiseks.

4. KOOSKÕLA MUUDE LIIDU TEGEVUSPÕHIMÕTETEGA

Kavandatav otsus on kooskõlas muude liidu tegevuspõhimõtetega, eelkõige energia-, keskkonna- ja transpordipoliitikaga, ning täiendab neid.

5. ÕIGUSLIK ALUS

5.1. Menetlusõiguslik alus

5.1.1. Põhimõtted

[2] ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.
[3] ELT L 224, 21.8.2012, lk 1.

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega […] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku.“

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline[4].

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“[5].

5.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

ICAO nõukogu on lepinguga, täpsemalt Chicago konventsiooniga, loodud organ.

Kavandatud aktidel on õiguslik toime ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 tähenduses. Chicago konventsiooni artikli 54 kohaselt võtab ICAO nõukogu Chicago konventsiooni lisadena vastu rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad. Sellised standardid ja soovituslikud tavad on rahvusvahelise õiguse alusel siduvad vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 90 niivõrd, kui need muutuvad siduvaks kõigile ICAO osalisriikidele, välja arvatud juhul, kui enamik neist teatab ICAO nõukogule oma mittenõustumisest.

Lisaks võivad kavandatud aktid, mis võivad kaasa tuua muudatusi, mõjutada otsustavalt ELi õigusaktide sisu, nimelt määrust (EL) 2018/1139 ja komisjoni määrust (EL) nr 748/2012 niivõrd, kui neis viidatakse sõnaselgelt Chicago konventsiooni 16. lisa I–III köitele.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seetõttu kuulub selliste teadete kohta liidu seisukoha vastuvõtmine ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisalasse.

5.2. Materiaalõiguslik alus

5.2.1. Põhimõte

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle vastuvõetud akti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse.

Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

5.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Vastuvõetud akti peamine eesmärk ja sisu on seotud transpordipoliitikaga.

---

4 Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa *vs.* nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

5 Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa *vs.* nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 192 lõikele 1 ja artiklile 191 peab Euroopa Liit aitama saavutada muu hulgas järgmisi eesmärke: keskkonna säilitamine ja kaitsmine ning selle kvaliteedi parandamine; meetmete edendamine rahvusvahelisel tasandil, et tegelda piirkondlike ja ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega ning eelkõige võidelda kliimamuutuste vastu.

Esildatud otsuse materiaalõiguslik alus on ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

5.3. Järeldus

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 koostoimes sama lepingu artikli 218 lõikega 9.

2026/0042 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu 237. istungjärgul seoses Chicago konventsiooni 16. lisa I–III köite (milles käsitletakse keskkonnakaitsega seotud standardeid ja soovituslikke tavasid) 3., 12. ja 15. muudatusega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (edaspidi „Chicago konventsioon“), millega reguleeritakse rahvusvahelist lennutransporti, jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO).

(2) Kõik liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed ning liidul on teatavates ICAO organites vaatleja staatus. ICAO nõukogus on esindatud kuus liikmesriiki.

(3) Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 54 võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.

(4) ICAO nõukogu võttis Chicago konventsiooni 16. lisana vastu keskkonnakaitsega seotud rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad.

(5) ICAO nõukogu võtab 237. istungjärgul vastu mitu Chicago konventsiooni 16. lisaga seotud muudatust.

(6) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel ICAO nõukogus võetav seisukoht, kuna kavandatavatel muudatustel on õiguslik mõju, sest need on rahvusvahelise õiguse alusel siduvad ja võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu, nimelt määrust (EL) 2018/1139[6] ja komisjoni määrust (EL) nr 748/2012[7].

---

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ja 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

[7] Komisjoni 3. augusti 2012. aasta määrus (EL) nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade, seadmete, juhtimis- ja jälgimisseadmete ning juhtimis- ja jälgimisseadmete komponentide lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise või deklareerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide pädevusnõuetega seotud rakenduseeskirjad (ELT L 224, 21.8.2012, lk 1).

(7) Liidu nimel võetav seisukoht peaks olema toetada Chicago konventsiooni 16. lisa kavandatavat 3., 12. ja 15. muudatust.

(8) Liidu seisukohta peaksid väljendama liidu nimel ühiselt tegutsedes need liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

(9) Liidu seisukoht pärast Chicago konventsiooni 16. lisa 3., 12. ja 15. muudatuse vastuvõtmist ICAO nõukogu poolt, millest ICAO peasekretär teatab ICAO poolt riikidele adresseeritud kirjaga, peaks olema järgmine: mitte teatada mittenõustumisest ning järgida vastuvõetud muudatusi. Kui liidu õigusaktid kalduksid vastuvõetud uutest standarditest ja soovituslikest tavadest pärast kõnealuste standardite ja soovituslike tavade kohaldamise kavandatud kuupäeva kõrvale, tuleks ICAO-le teatada erinevusest nende konkreetsete standardite ja soovituslike tavadega. Sellist erinevust käsitlev liidu seisukoht peaks põhinema kirjalikul dokumendil, mille komisjon esitab nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

(1) Liidu nimel ICAO nõukogu 237. istungjärgul või mis tahes hilisemal istungjärgul võetav seisukoht seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa I–III köite 3., 12. ja 15. muudatusega on kavandatavaid muudatusi täies ulatuses toetada.

(2) Liidu nimel võetav seisukoht, tingimusel et ICAO nõukogu võtab ilma sisuliste muudatusteta vastu Chicago konventsiooni 16. lisa I–III köite kavandatud 3., 12. ja 15. muudatuse, millele on osutatud lõikes 1, on järgmine: ICAO poolt riikidele adresseeritud asjaomasele kirjale vastates mitte teatada mittenõustumisest ning teatada vastuvõetud meetme järgimisest. Kui liidu õigusaktid kalduksid vastuvõetud rahvusvahelistest standarditest pärast nende standardite kohaldamise kavandatud kuupäeva kõrvale, tuleb kooskõlas Chicago konventsiooni artikliga 38 teatada ICAO-le erinevusest nende konkreetsete rahvusvaheliste standarditega.

Juhul, kui liidu õigusnormid erinevad Chicago konventsiooni 16. lisas sätestatud standarditest, esitab komisjon aegsasti ja vähemalt kaks kuud enne ICAO poolt erinevustest teatamiseks kehtestatud tähtaega ICAO nõukogule arutamiseks ja heakskiitmiseks ettevalmistava dokumendi, milles esitatakse liidu seisukoht üksikasjalikult kirjeldatud erinevuste kohta, millest liikmesriigid peavad ICAO-le liidu nimel teatama.

Artikkel 2

Artikli 1 lõikes 1 nimetatud seisukohta väljendavad liidu huvides ühiselt tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on ICAO nõukogu liikmed.

Artikli 1 lõikes 2 osutatud seisukohta väljendavad kõik liidu liikmesriigid, tegutsedes ühiselt liidu huvides.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja