EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de 237ste zitting van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) met betrekking tot amendementen 3, 12 en 15 van bijlage 16, Volumes I-III, bij het Verdrag van Chicago, voor wat normen en aanbevolen praktijken op het gebied van milieubescherming betreft.

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel heeft betrekking op:

i) het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de 237ste vergadering van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) met betrekking tot voorstellen voor een amendement van bijlage 16, Volumes I-III, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het "Verdrag van Chicago"), voor wat normen en aanbevolen praktijken op het gebied van milieubescherming betreft.

ii) het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen nadat de ICAO de vaststelling van de amendementen 15, 12 en 3 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago – *Milieubescherming* heeft aangekondigd, waarbij de ICAO-verdragstaten worden verzocht eventuele verschillen aan te melden of mee te delen dat zij de vastgestelde maatregelen zullen naleven.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ("het Verdrag van Chicago") heeft tot doel het internationale luchtvervoer te regelen. Het is op 4 april 1947 in werking getreden en voorzag in de oprichting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Alle EU-lidstaten zijn partij bij het Verdrag van Chicago.

2.2. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

De ICAO is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat tot doel heeft de beginselen en technieken van de internationale luchtvaartnavigatie te ontwikkelen en de planning en ontwikkeling van het internationale luchtvervoer te bevorderen.

Tot de verplichte taken van de ICAO-raad, zoals vermeld in artikel 54 van het Verdrag van Chicago, behoort de vaststelling van internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP's); deze worden vastgelegd in bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

De ICAO-raad is een permanent orgaan van de ICAO met 36 leden die door de algemene Vergadering van de ICAO zijn gekozen voor een periode van drie jaar. Op dit ogenblik zijn Frankrijk, Duitsland, Italië, Denemarken, Spanje en Polen vertegenwoordigd in de ICAO-raad.

De EU heeft de status van waarnemer in de ICAO.

2.3. De voorgenomen besluiten van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

De ICAO-raad heeft de internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP's) inzake milieubescherming goedgekeurd als bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago. Bijlage 16 bestaat uit vier volumes. De volgende drie volumes zijn relevant voor het onderhavige voorstel:

– Volume I betreffende normen en aanbevolen praktijken met betrekking tot vliegtuiglawaai;

– Volume II betreffende normen en aanbevolen praktijken met betrekking tot emissies van vliegtuigmotoren;

– Volume III betreffende normen en aanbevolen praktijken met betrekking tot CO_2-emissies van vliegtuigen;

Tijdens zijn 237ste zitting, van 23 maart tot en met 2 april 2026, zal de ICAO-raad mogelijke wijzigingen van deze volumes bespreken. In juli 2025 zijn staatsbrieven[1] naar de ICAO-staten gestuurd, met de verwachte wijzigingen, zodat zij opmerkingen konden maken.

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

3.1. Voorgestelde amendementen en verband met de bestaande regels van de Unie

Vóór de 237ste zitting van de ICAO-raad, die begint op 23 maart 2026, moet het standpunt namens de Unie worden vastgesteld om de lidstaten in staat te stellen deel te nemen aan de besluiten over de voorgestelde amendementen.

Wat **Volume I** betreft, omvatten de verwachte voorgestelde amendementen, zoals uiteengezet in de bovengenoemde staatsbrief, bijwerkingen van de definities van afgeleide versies in Deel I, waarbij de definitie van supersonisch vliegtuig wordt toegevoegd, alsook typografische, editoriale en andere verbeteringen. Het voorstel omvat ook een nieuwe geluidsnorm voor het opstijgen en landen van supersonische vliegtuigen (het nieuwe hoofdstuk 15) en een nieuwe geluidsnorm voor het opstijgen en landen van subsonische vliegtuigen (het nieuwe hoofdstuk 16).

Zoals uiteengezet in de bovengenoemde staatsbrief, hebben de verwachte voorstellen tot wijziging van **volume II** betrekking op:

(a) de taalkundige verbetering van de toepasbaarheid en de invoering van de nieuwe termen “oudermotor” en “criteria voor ongewijzigde emissies”, teneinde de samenhang en de duidelijkheid voor de gebruikers in de praktijk te verbeteren;

(b) de actualisering van symbolen en definities, zodat ze samenhangend zijn met aanhangsel 3, voor gebruik in de berekeningen van emissie-indexen, en de invoering van drie methoden voor het bepalen van de maximale massaconcentratie niet-vluchtige deeltjes (nvPM) en van drie methoden voor het bepalen van de emissie-indexen voor de massa en het aantal nvPM;

(c) de toevoeging van een nieuwe eis inzake de rapportering van het nvPM-certificeringspunt voor 57,5 % nominale stuwkracht aan de lijst van referentiepunten die moeten worden bepaald voor de massa en het aantal van de nvPM-emissies.

(d) de afstemming van bepalingen op de SAE Aerospace Recommended Practices ARP6320B “Procedure for the Continuous Sampling and Measurement of Non-volatile Particulate Matter Emissions from Aircraft Turbine Engines” and SAE ARP6481A “Procedure for the Calculation of nvPM Sampling and Measurement System Losses and System Loss Correction Factors”.

Zoals uiteengezet in de bovengenoemde staatsbrief, hebben de verwachte voorstellen tot wijziging van **volume III** betrekking op:

(a) de invoering van een nieuwe CO2-norm voor subsonische vliegtuigen met 10 procent/3 procent strengere grenswaarden voor grote/kleine vliegtuigen, van

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

toepassing met ingang van 31 december 2031 voor nieuwe vliegtuigtypes, en strengere emissienormen voor vliegtuigtypes die al in productie zijn, van toepassing met ingang van 1 januari 2035;

(b) aanpassingen om de duidelijkheid en nauwkeurigheid van termen te verbeteren, en om te garanderen dat de verschillende methoden voor het controleren van de naleving (vliegtesten en prestatiemodellen) correct worden toegepast, met het oog op het bepalen van het specifieke vliegbereik en de rapportageprocedures.

Alle voorgestelde amendementen zullen naar verwachting op 1 januari 2027 van toepassing worden.

Het onderwerp van de beoogde handeling betreft een gebied waarvoor de Unie krachtens het laatste zinsdeel van artikel 3, lid 2, VWEU exclusieve externe bevoegdheid heeft, aangezien de beoogde handelingen gemeenschappelijke regels kunnen aantasten of de strekking daarvan kunnen wijzigen, namelijk:

– Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en houdende intrekking van Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad[2]; en

– Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering of verklaring van overeenstemming van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen, uitrustingsstukken, bedienings- en monitoringeenheden en componenten van bedienings- en monitoringeenheden, alsmede inzake de bekwaamheidsvereisten van ontwerp- en productieorganisaties[3].

3.2. Namens de Unie in te nemen standpunt

Gezien de toepasselijke wetgeving van de Unie moet het standpunt dat namens de Unie in de ICAO-raad moet worden ingenomen, erin bestaan de voorgestelde wijzigingen van volumes I, II en III te steunen.

De voorgestelde amendementen van de normen zijn een belangrijke stap voorwaarts en liggen in de lijn van het beleid van de Unie. Ze moeten dus worden toegejuicht. Sommige amendementen liggen al in de lijn van de bestaande praktijken van sommige fabrikanten en vergen geen radicale ontwerpwijzigingen of de ontwikkeling van nieuwe technologieën; de vaststelling ervan door de ICAO-raad is samenhangend met het beleid van de Unie, stimuleert consistentie op mondiaal niveau en bevordert een positieve omgeving voor voortdurende innovatie.

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, mits de ICAO-Raad de voorgestelde amendementen van bijlage 16 - *Milieubescherming* zonder ingrijpende wijzigingen vaststelt, is dat in antwoord op de respectieve ICAO-staatsbrief geen kennisgeving moet worden gedaan van afkeuring, maar moet worden gemeld dat de vastgestelde maatregelen zullen worden nageleefd. Indien de wetgeving van de Unie zou

[2] PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.
[3] PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1.

afwijken van de onlangs vastgestelde ICAO-normen na een beoogde toepassingsdatum van die normen, moeten de lidstaten het standpunt van de Unie over de verschillen met die specifieke normen aan de ICAO meedelen op basis van een voorbereidend document dat de Commissie tijdig ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorlegt, en waarin de gedetailleerde verschillen worden uiteengezet voor de tijd die nodig is om de uitvoering te voltooien.

4. VERENIGBAARHEID MET ANDERE BELEIDSTERREINEN VAN DE UNIE

Het voorgestelde besluit is in overeenstemming met en vormt een aanvulling op andere beleidsterreinen van de Unie, met name op het gebied van energie, milieu en vervoer.

5. RECHTSGRONDSLAG

5.1. Procedurele rechtsgrondslag

5.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van "*de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst*".

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het lichaam dan wel partij is bij de overeenkomst[4].

Het begrip "handelingen met rechtsgevolgen" omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die "*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*"[5].

5.1.2 Toepassing op het onderhavige geval

De ICAO-raad is een lichaam dat is opgericht krachtens een overeenkomst, te weten het Verdrag van Chicago.

De beoogde handelingen hebben rechtsgevolgen in de zin van artikel 218, lid 9, VWEU. Overeenkomstig artikel 54 van het Verdrag van Chicago stelt de ICAO-raad internationale normen en aanbevolen praktijken (Standards and Recommended Practices, SARP's) vast, in de vorm van bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Dergelijke SARP's zijn krachtens internationaal recht bindend overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago, voor zover zij bindend worden voor alle verdragsluitende partijen van de ICAO, tenzij een meerderheid van laatstgenoemden zijn afkeuring bij de ICAO-raad registreert.

Omdat de voorgenomen handelingen mogelijk tot wijzigingen leiden, kunnen zij bovendien een bepalende invloed uitoefenen op de inhoud van de EU-wetgeving, met name Verordening

[4] Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

[5] Arrest van het Hof van 7 oktober 2014, Bondsrepubliek Duitsland/Raad van de Europese Unie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

(EU) 2018/1139 en Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie, voor zover zij uitdrukkelijk verwijzen naar bijlage 16, volumes I-III bij het Verdrag van Chicago.

De beoogde handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De vaststelling van het standpunt van de Unie met betrekking tot deze wijzigingen valt dan ook binnen het toepassingsgebied van artikel 218, lid 9, VWEU.

5.2. Materiële rechtsgrondslag

5.2.1 Beginsel

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt wordt ingenomen.

Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

5.2.2 Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de vastgestelde handeling hebben betrekking op het vervoersbeleid.

Overeenkomstig artikel 192, lid 1, en artikel 191 VWEU moet de Europese Unie bijdragen tot het nastreven van onder meer de volgende doelstellingen: behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu; bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen, en in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 100, lid 2, VWEU.

5.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 100, lid 2, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

2026/0042 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de 237ste zitting van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) met betrekking tot amendementen 3, 12 en 15 van bijlage 16, Volumes I-III, bij het Verdrag van Chicago, voor wat normen en aanbevolen praktijken op het gebied van milieubescherming betreft.

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het "Verdrag van Chicago"), waarbij het internationale luchtvervoer geregeld wordt, is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organization — ICAO) opgericht.

(2) Alle lidstaten zijn overeenkomstsluitende partijen bij het Verdrag van Chicago en leden van de ICAO, terwijl de Unie de status van waarnemer heeft in bepaalde organen van de ICAO. Zes lidstaten zijn vertegenwoordigd in de ICAO-Raad.

(3) Op grond van artikel 54 van het Verdrag van Chicago kan de ICAO-raad internationale normen en aanbevolen praktijken (Standards and Recommended Practices — SARP's) vaststellen.

(4) De ICAO-raad heeft de SARP's inzake milieubescherming vastgesteld als bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago.

(5) De ICAO-raad zal tijdens zijn 237ste zitting een aantal amendementen van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago vaststellen.

(6) Het is passend het standpunt vast te stellen dat namens de Unie moet worden ingenomen in de ICAO-raad aangezien de voorgestelde wijzigingen rechtsgevolgen hebben; zij zijn immers bindend krachtens het internationaal recht en kunnen een beslissende invloed hebben op de inhoud van de Uniewetgeving, namelijk Verordening (EU) 2018/1139[6] en Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie[7].

[6] Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en houdende intrekking van Verordeningen (EG)

(7) Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, is dat de voorgestelde amendementen 3, 12 en 15 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago moeten worden gesteund.

(8) Het standpunt van de Unie moet namens de Unie tot uiting worden gebracht door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-raad,

(9) Het standpunt van de Unie na de vaststelling door de ICAO-Raad van de voorgestelde amendementen 3, 12 en 15 van bijlage 16, dat door de secretaris-generaal van de ICAO moet worden aangekondigd via een ICAO-staatsbrief, moet erin bestaan geen afkeuring te registreren en aan de amendementen te voldoen. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuwe SARP's van die SARP's zou afwijken, moet de ICAO in kennis worden gesteld van een verschil met die specifieke SARP's. Het standpunt van de Unie met betrekking tot dit verschil moet worden gebaseerd op een schriftelijk document dat de Commissie ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorlegt.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

(1) Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 237ste zitting van de ICAO-raad, of in een daaropvolgende zitting, met betrekking tot amendementen 3, 12 en 15 van bijlage 16, volumes I-III, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, houdt in dat de voorgestelde amendementen volledig moeten worden gesteund.

(2) Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, mits de ICAO-Raad de voorgestelde amendementen 3, 12 en 15 van bijlage 16, volumes I-III, bij het Verdrag van Chicago, zoals bedoeld in lid 1, zonder ingrijpende wijzigingen vaststelt, is dat in antwoord op de respectieve ICAO-staatsbrief geen afkeuring moet worden geregistreerd, maar moet worden gemeld dat de vastgestelde maatregel zal worden nageleefd. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuw vastgestelde internationale normen zou afwijken van die normen, moet een verschil met die specifieke internationale normen bij de ICAO worden aangemeld, overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago.

In geval de wetgeving van de Unie verschilt van de normen in bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago, dient de Commissie te zijner tijd en ten minste twee maanden vóór een door de ICAO vastgestelde termijn voor kennisgeving van verschillen, ter bespreking en goedkeuring bij de Raad een voorbereidend document in met het standpunt van de Unie over de gedetailleerde verschillen die de lidstaten namens de Unie aan de ICAO moeten meedelen.

---

nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

[7] Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering of verklaring van overeenstemming van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen, uitrustingsstukken, bedienings- en monitoringeenheden en componenten van bedienings- en monitoringeenheden, alsmede inzake de bekwaamheidsvereisten van ontwerp- en productieorganisatie (PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1).

Artikel 2

Het in artikel 1, lid 1, genoemde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de gezamenlijk in het belang van de Unie optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-Raad.

Het in artikel 1, lid 2, bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door alle lidstaten van de Unie, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter