EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf dessen 237. Tagung zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die Änderungen 3, 12 und 15 zu Anhang 16 Band I-III des Abkommens von Chicago, der Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz behandelt

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft

i) den im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf dessen 237. Tagung zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf Vorschläge zur Änderung von Anhang 16 Band I-III des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen von Chicago“), der Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz behandelt, und

ii) den im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt, nachdem die ICAO die Annahme der Änderungen 15, 12 und 3 zu Anhang 16 des Abkommens von Chicago – „*Environmental Protection*“ (Umweltschutz) – bekannt gegeben und ihre Vertragsstaaten aufgefordert hat, etwaige Abweichungen von den angenommenen Maßnahmen oder deren Einhaltung mitzuteilen.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt zur Regulierung der internationalen Luftfahrt, mit dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organisation, ICAO) gegründet wurde, ist am 4. April 1947 in Kraft getreten.

Alle EU-Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Abkommens von Chicago.

2.2. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Die ICAO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Zweck und Ziel der Organisation ist die Entwicklung von Grundsätzen und Techniken für die internationale Flugsicherung und die Förderung der Planung und Weiterentwicklung des internationalen Luftverkehrs.

Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago gehört es zu den Pflichten des ICAO-Rates, internationale Richtlinien und Empfehlungen (International Standards and Recommended Practices, SARP) – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – anzunehmen.

Dem ICAO-Rat, einem ständigen Gremium der ICAO, gehören 36 Vertragsstaaten an, die von der ICAO-Versammlung für einen Zeitraum von drei Jahren gewählt werden. Derzeit sind Frankreich, Deutschland, Italien, Dänemark, Spanien und Polen im ICAO-Rat vertreten.

Die EU hat in der ICAO Beobachterstatus.

2.3. Die vom Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation geplanten Rechtsakte

Die internationalen Richtlinien und Empfehlungen (SARP) für den Umweltschutz wurden vom ICAO-Rat als Anhang 16 des Abkommens von Chicago angenommen. Anhang 16 umfasst vier Bände. Die drei für den vorliegenden Vorschlag relevanten Bände haben folgende Anwendungsbereiche:

– Band I – Richtlinien und Empfehlungen in Bezug auf Fluglärm,

– Band II – Richtlinien und Empfehlungen in Bezug auf die Emissionen von Flugzeugtriebwerken,

– Band III – Richtlinien und Empfehlungen in Bezug auf die CO_2-Emissionen von Flugzeugen.

Auf seiner 237. Tagung vom 23. März bis 2. April 2026 wird der ICAO-Rat etwaige Änderungen dieser Bände prüfen. Im Juli 2025 wurden den ICAO-Staaten Rundschreiben[1] mit den zu erwartenden Änderungen zur Stellungnahme übermittelt.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Die vorgeschlagenen Änderungen und deren Bezug zu geltendem Unionsrecht

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt muss vor der 237. Tagung des ICAO-Rates (die am 23. März 2026 beginnt) festgelegt werden, damit sich die betreffenden Mitgliedstaaten in die Beschlüsse über die vorgeschlagenen Änderungen einbringen können.

In Bezug auf **Band I** umfassen die gemäß dem oben genannten Rundschreiben erwarteten vorgeschlagenen Änderungen Aktualisierungen der Begriffsbestimmungen in Teil I zu abgeleiteten Versionen und die Hinzufügung der Begriffsbestimmung für Überschallflugzeuge sowie typografische, redaktionelle und sonstige Verbesserungen. Der Vorschlag enthält auch eine neue Richtlinie für den von Überschallflugzeugen bei Landung und Start verursachten Lärm (als neues Kapitel 15) sowie eine neue Richtlinie für den von Unterschallflugzeugen bei Landung und Start verursachten Lärm (als neues Kapitel 16).

In Bezug auf **Band II** umfassen die gemäß dem oben genannten Rundschreiben erwarteten vorgeschlagenen Änderungen

a) sprachliche Verbesserungen hinsichtlich der Anwendbarkeit und Einführung der neuen Begriffe „Stamm-Motor“ (parent engine) und „Kriterien für die Feststellung unveränderter Emissionen“ (no emissions change criteria), mit denen in der Praxis Kohärenz und Klarheit für die Nutzer erhöht werden sollen;

b) Aktualisierungen der Symbole und Definitionen im Sinne von Anlage 3 zur Verwendung bei den Berechnungen der Emissionsindizes sowie die Einführung von drei Methoden zur Bestimmung der maximalen Massenkonzentration nichtflüchtiger Partikel (nvPM) und drei Methoden zur Bestimmung der Indizes für die maximale nvPM-Masse und die maximalen nvPM-Partikelanzahlemissionen;

c) die Aufnahme einer Berichtspflicht für einen neuen nvPM-Zertifizierungspunkt für 57,5 % des Nennschubs in die Liste der Bezugspunkte, die für die nvPM-Masse und die Anzahl der nvPM-Emissionen zu bestimmen sind;

d) die Angleichung der Bestimmungen an die SAE-Empfehlungen ARP6320B „Procedure for the Continuous Sampling and Measurement of Non-volatile Particulate Matter Emissions from Aircraft Turbine Engines“ (Verfahren für die kontinuierliche Probenahme und Messung der Emissionen nichtflüchtiger Partikel aus Flugzeugtriebwerken) und SAE ARP6481A „Procedure for the Calculation of nvPM Sampling and Measurement System Losses and System Loss Correction Factors“ (Verfahren für die Berechnung von nvPM-Probenahme- und -Messsystemverlusten und Korrekturfaktoren für Systemverluste).

In Bezug auf **Band III** umfassen die gemäß dem oben genannten Rundschreiben erwarteten vorgeschlagenen Änderungen

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

a) die Einführung einer neuen CO_2-Richtlinie für Unterschallflugzeuge mit um 10 % bzw. 3 % strengeren Grenzwerten für große bzw. kleine Flugzeuge mit Geltungsbeginn am 31. Dezember 2031 für neue Flugzeugmuster und einer strengeren Emissionsrichtlinie für in der Produktion befindliche Flugzeugmuster mit Geltungsbeginn am 1. Januar 2035;

b) Anpassungen im Sinne einer größeren Klarheit und Genauigkeit der Begriffe und zur Gewährleistung einer angemessenen und korrekten Berücksichtigung der verschiedenen Compliance-Methoden (direkte Testflüge und Leistungsmodelle) für die Zwecke der Bestimmung der spezifischen Reichweite (SAR) und der Meldeverfahren.

Alle vorgeschlagenen Änderungen sollen ab dem 1. Januar 2027 Anwendung finden.

Der Gegenstand des vorgesehenen Rechtsakts betrifft einen Bereich, für den die Union nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV die ausschließliche Außenkompetenz hat, da die vorgesehenen Rechtsakte gemeinsame Regeln beeinträchtigen oder deren Tragweite verändern könnten, nämlich:

– Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates[2]; und

– Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen oder die Abgabe von Compliance-Erklärungen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bauteile, Ausrüstungsteile, Steuerungs- und Überwachungsgeräte und Komponenten der Steuerungs- und Überwachungsgeräte sowie für die Anforderungen an die Befähigung von Entwicklungs- und Herstellungsorganisationen[3].

3.2. Im Namen der Union zu vertretender Standpunkt

Unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union sollte der im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretende Standpunkt darin bestehen, die vorgeschlagenen Änderungen zu den Bänden I, II und III zu unterstützen.

Die vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinien, die im Einklang mit der Politik der Union stehen, sind ein wichtiger Schritt und sollten begrüßt werden. Auch wenn einige Änderungen möglicherweise bereits mit den bestehenden Verfahren einiger Hersteller in Einklang stehen und keine radikalen Konstruktionsänderungen oder die Entwicklung neuer Technologien erfordern, steht ihre Annahme durch den ICAO-Rat im Einklang mit der Politik der Union, fördert die Kohärenz auf globaler Ebene und begünstigt ein positives Umfeld für kontinuierliche Innovation.

Sofern der ICAO-Rat die vorgeschlagenen Änderungen zu Anhang 16 – *Environmental Protection* (Umweltschutz) – ohne wesentliche Änderungen annimmt, besteht der Standpunkt,

[2] ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.
[3] ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1.

der im Namen der Union zu vertreten ist, also darin, keine Ablehnung mitzuteilen und den angenommenen Maßnahmen als Reaktion auf das entsprechende ICAO-Rundschreiben nachzukommen. Weichen nach dem geplanten Zeitpunkt der Anwendung der neu angenommenen ICAO-Richtlinien Rechtsvorschriften der Union von diesen Richtlinien ab, sollte der ICAO von den Mitgliedstaaten der Standpunkt der Union zu den Abweichungen von konkret diesen Richtlinien auf der Grundlage eines Vorbereitungsdokuments mitgeteilt werden, das dem Rat von der Kommission zeitnah zur Erörterung und Billigung vorgelegt wird und in dem genau aufgeführt ist, worin die Abweichungen bestehen und wie viel Zeit für die vollständige Einhaltung benötigt wird.

4. KOHÄRENZ MIT DER POLITIK DER UNION IN ANDEREN BEREICHEN

Der vorgeschlagene Beschluss steht mit anderen Politikbereichen der Union, namentlich der Energie-, der Umwelt- und der Verkehrspolitik, im Einklang und ergänzt diese.

5. RECHTSGRUNDLAGE

5.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

5.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „*Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat*“, durch Beschlüsse festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist[4].

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „*den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen*“[5].

5.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der ICAO-Rat ist ein durch eine Übereinkunft, nämlich das Abkommen von Chicago, eingesetztes Gremium

Die vorgesehenen Rechtsakte haben Rechtswirkung im Sinne von Artikel 218 Absatz 9 AEUV. Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago nimmt der ICAO-Rat internationale Richtlinien und Empfehlungen – als Anhänge zum Abkommen von Chicago – an. Nach Artikel 90 des Abkommens von Chicago sind solche SARP nach internationalem Recht verbindlich, insofern sie für alle ICAO-Vertragsparteien verbindlich werden und diese nicht mehrheitlich ihre Ablehnung beim ICAO-Rat anmelden.

Außerdem sind die vorgesehenen Rechtsakte geeignet, den Inhalt von EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen, indem sie möglicherweise zu Änderungen führen, nämlich der

[4] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

[5] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

Verordnung (EU) 2018/1139 und der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission, insofern diese sich ausdrücklich auf Anhang 16 Band I-III des Abkommens von Chicago beziehen.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

Daher fällt die Festlegung eines Standpunkts der Union in Bezug auf solche Notifizierungen in den Anwendungsbereich von Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

5.2. Materielle Rechtsgrundlage

5.2.1. Grundsatz

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie von Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird.

Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

5.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Wesentlicher Zweck und Inhalt des angenommenen Rechtsakts ist die Verkehrspolitik.

Im Einklang mit Artikel 192 Absatz 1 und Artikel 191 AEUV trägt die Europäische Union zur Verfolgung unter anderem der nachstehenden Ziele bei: Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Verbesserung ihrer Qualität; Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Bewältigung regionaler oder globaler Umweltprobleme und insbesondere zur Bekämpfung des Klimawandels.

Somit ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

5.3. Schlussfolgerung

Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

2026/0042 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf dessen 237. Tagung zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die Änderungen 3, 12 und 15 zu Anhang 16 Band I-III des Abkommens von Chicago, der Richtlinien und Empfehlungen zum Umweltschutz behandelt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen von Chicago“) zur Regulierung der internationalen Luftfahrt, mit dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gegründet wurde, ist am 4. April 1947 in Kraft getreten.

(2) Alle Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsstaaten des Abkommens von Chicago und Mitglieder der ICAO, während die Union in bestimmten Gremien der ICAO Beobachterstatus genießt. Im ICAO-Rat sind sechs EU-Mitgliedstaaten vertreten.

(3) Nach Artikel 54 des Abkommens von Chicago kann der ICAO-Rat Internationale Richtlinien und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP) annehmen.

(4) Die SARP für den Umweltschutz wurden vom ICAO-Rat als Anhang 16 des Abkommens von Chicago angenommen.

(5) Der ICAO-Rat soll auf seiner 237. Tagung eine Reihe von Änderungen zu Anhang 16 des Abkommens von Chicago annehmen.

(6) Es ist angezeigt, den im Namen der Union im ICAO-Rat zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die vorgeschlagenen Änderungen völkerrechtlich bindend sein werden und damit Rechtswirkung haben und so den Inhalt des Unionsrechts, insbesondere der Verordnung (EU) 2018/1139[6] und der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission[7], maßgeblich beeinflussen können.

---

[6] Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

[7] Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen oder die

(7) Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt sollte darin bestehen, die vorgeschlagenen Änderungen 3, 12 und 15 zu Anhang 16 des Abkommens von Chicago zu unterstützen.

(8) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und die dabei gemeinsam im Namen der Union handeln, zum Ausdruck gebracht werden.

(9) Der Standpunkt der Union nach der Annahme der vorgeschlagenen Änderungen 3, 12 und 15 zu Anhang 16 des Abkommens von Chicago durch den ICAO-Rat, die vom ICAO-Generalsekretär in einem ICAO-Rundschreiben bekannt gegeben wird, sollte darin bestehen, keine Ablehnung mitzuteilen und den Änderungen nachzukommen. In den Fällen, in denen das Unionsrecht nach dem geplanten Geltungsbeginn der neu angenommenen SARP von diesen abweicht, sollte der ICAO die Abweichung von den betreffenden SARP mitgeteilt werden. Der Standpunkt der Union zu einer solchen Abweichung sollte auf einem schriftlichen Dokument beruhen, das die Kommission dem Rat zur Erörterung und Billigung vorlegt —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Der im Namen der Union auf der 237. Tagung oder einer nachfolgenden Tagung des ICAO-Rates zu vertretende Standpunkt hinsichtlich der Änderungen 3, 12 und 15 zu Anhang 16 Band I-III des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt besteht darin, die vorgeschlagenen Änderungen in ihrer Gesamtheit zu unterstützen.

(2) Sofern der ICAO-Rat die in Absatz 1 genannten vorgeschlagenen Änderungen 3, 12 und 15 zu Anhang 16, Band I-III des Abkommens von Chicago ohne wesentliche Änderung annimmt, besteht der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt darin, als Reaktion auf das entsprechende ICAO-Rundschreiben keine Ablehnung mitzuteilen und der angenommenen Maßnahme nachzukommen. Weichen die Rechtsvorschriften der Union nach dem geplanten Geltungsbeginn der neu angenommenen internationalen Richtlinien von diesen ab, sollte der ICAO nach Artikel 38 des Abkommens von Chicago die Abweichung von den betreffenden internationalen Richtlinien mitgeteilt werden.

Weichen die Rechtsvorschriften der Union von den in Anhang 16 des Abkommens von Chicago enthaltenen Richtlinien ab, legt die Kommission dem Rat rechtzeitig und mindestens zwei Monate vor einer von der ICAO für die Mitteilung von Abweichungen gesetzten Frist ein Vorbereitungsdokument zur Erörterung und Billigung vor, in dem der Standpunkt der Union zu den der ICAO von den Mitgliedstaaten im Namen der Union mitzuteilenden Abweichungen im Einzelnen dargelegt wird.

Abgabe von Compliance-Erklärungen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bauteile, Ausrüstungsteile, Steuerungs- und Überwachungsgeräte und Komponenten der Steuerungs- und Überwachungsgeräte sowie für die Anforderungen an die Befähigung von Entwicklungs- und Herstellungsorganisationen (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

Artikel 2

Der in Artikel 1 Absatz 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht.

Der in Artikel 1 Absatz 2 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des ICAO-Rates sind und die dabei gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin