



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 4 grudnia 2023 r.
(OR. en)

6191/08
DCL 1

AVIATION 34
ISR 8

ZNIESIENIE KLAUZULI TAJNOŚCI

Nr dok.: ST 6191/08 RESTREINT UE/ EU RESTRICTED

Data: 8 lutego 2008 r.

Nowe oznaczenie: Bez ograniczeń dystrybucji

Dotyczy: ***Przygotowanie posiedzenia Rady (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) w dniach 7 i 8 kwietnia 2008 r.***

Projekt decyzji Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich Unii Europejskiej, zebranych w Radzie, w sprawie upoważnienia Komisji do rozpoczęcia negocjacji z Izraelem na temat kompleksowej umowy o transporcie lotniczym

– Przyjęcie

Delegacje otrzymują w załączeniu wyżej wymieniony dokument w wersji po zniesieniu klauzuli tajności.

Tekst tego dokumentu jest identyczny z jego poprzednią wersją.

RESTREINT UE



RADA
UNII EUROPEJSKIEJ

Bruksela, 8 lutego 2008 r. (18.02)
(OR. en)

6191/08

RESTREINT UE

AVIATION 34
ISR 8

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Rady
Do: COREPER/Rada
Nr wniosku Kom.: 15540/07 AVIATION 207 ISR 17
Nr poprz. dok.: 5321/08 AVIATION 11 ISR 2

Dotyczy: ***Przygotowanie posiedzenia Rady (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) w dniach 7 i 8 kwietnia 2008 r.***
Projekt decyzji Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich Unii Europejskiej, zebranych w Radzie, w sprawie upoważnienia Komisji do rozpoczęcia negocjacji z Izraelem na temat kompleksowej umowy o transporcie lotniczym
– Przyjęcie

W dniu 22 listopada 2007 r. Komisja przedłożyła Radzie zalecenie dotyczące upoważnienia Komisji do rozpoczęcia negocjacji z Izraelem na temat kompleksowej umowy o transporcie lotniczym, która pozwoliłaby obu stronom na utworzenie przejrzystych i spójnych ram dla konstruktywnego rozwoju wzajemnych stosunków w zakresie lotnictwa w nadchodzących latach.

W związku z powyższym zaleceniem Grupa Robocza ds. Lotnictwa uzgodniła tekst projektu decyzji w sprawie upoważnienia Komisji do rozpoczęcia z Izraelem negocjacji w sprawie wyżej wymienionej umowy (patrz załącznik).

RESTREINT UE

Delegacja FI zgłosiła ogólne zastrzeżenie weryfikacji do tekstu.

Zadania dla COREPER-u/Rady

W następstwie powyższych działań i pod warunkiem wycofania wspomnianego zastrzeżenia COREPER mógłby potwierdzić porozumienie osiągnięte na szczeblu grupy roboczej i zwrócić się do Rady TTE, by na posiedzeniu w dniach 7/8 kwietnia 2008 r. przyjęła mandat upoważniający Komisję do rozpoczęcia negocjacji z Izraelem na temat kompleksowej umowy o transporcie lotniczym

DECLASSIFIED

RESTREINT UE

ZAŁĄCZNIK

PROJEKT

DECYZJA RADY I PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH UNII EUROPEJSKIEJ ZEBRANYCH W RADZIE

w sprawie upoważnienia Komisji do rozpoczęcia negocjacji z Izraelem na temat kompleksowej umowy o transporcie lotniczym

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2 w związku z art. 300 ust. 1,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł

Niniejszym upoważnia się Komisję do rozpoczęcia w imieniu Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich – w granicach ich kompetencji – negocjacji z Izraelem w celu sporządzenia kompleksowej umowy o transporcie lotniczym.

Komisja prowadzi negocjacje zgodnie z wytycznymi zawartymi w załączniku I oraz procedurą ad hoc przedstawioną w załączniku II do niniejszej decyzji¹.

¹ Negocjacje prowadzone są w sposób gwarantujący wyczerpujące i terminowe konsultacje ze wszystkimi istotnymi zainteresowanymi stronami – w tym europejskim sektorem linii lotniczych – przez cały okres ich trwania.

RESTREINT UE

Zgodnie z prawodawstwem Wspólnoty, w szczególności z rozporządzeniem (WE) nr 847/2004 w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, do czasu zawarcia umowy ze Wspólnotą niniejsza decyzja nie narusza uzgodnień w sprawie istniejących umów dwustronnych między państwami członkowskimi a Izraelem.

Stosowanie przedmiotowej umowy do portu lotniczego w Gibraltarze uważa się za nienaruszające odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy, i do utrzymania w mocy zawieszenia stosowania do portu lotniczego w Gibraltarze środków Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie lotnictwa obowiązujących od dnia 18 września 2006 r. w państwach członkowskich, zgodnie z warunkami deklaracji ministerialnej dotyczącej portu lotniczego w Gibraltarze i uzgodnionej w Kordobie w dniu 18 września 2006 r.

Sporządzono w Brukseli

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

RESTREINT UE

ZAŁĄCZNIK I DO ZAŁĄCZNIKA

WYTYCZNE NEGOCJACYJNE

(Wspólnota i jej państwa członkowskie – Izrael, kompleksowa umowa o transporcie lotniczym)

1. Cele negocjacyjne

Przedmiotowa umowa, w której uwzględni się bliskie stosunki polityczne i gospodarcze między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Izraelem, z drugiej strony, oraz konkretne cele związane z lotnictwem określone w planie działania UE – Izrael, będzie musiała objąć wiele kwestii służących przede wszystkim otwarciu rynku między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi a Izraelem, tak aby przewoźnicy obu stron mogli swobodnie świadczyć na tym rynku usługi na zasadach komercyjnych i konkurować na sprawiedliwych i równych warunkach w równoważnym lub zharmonizowanym otoczeniu regulacyjnym opartym na prawodawstwie europejskim w dziedzinie lotnictwa.

2. Zakres zastosowania umowy

Kompleksowa umowa o transporcie lotniczym pozwoliłaby stronom na ustalenie jasnych i spójnych ram konstruktywnego rozwoju stosunków w dziedzinie lotnictwa w nadchodzących latach. Ramy te opierałyby się na całościowym pakiecie praw i obowiązków zapewniającym i promującym między innymi zbliżenie przepisów w dziedzinie lotnictwa celem uniknięcia ich kolizji, ustanawiającym wspólne mechanizmy współpracy w dziedzinie ochrony, bezpieczeństwa i norm środowiskowych oraz zachęcającym do współpracy przemysłowej. Umowa obejmowałaby szereg kwestii służących zapewnieniu stopniowego, wzajemnego i trwałego otwierania rynków, zależnego od współpracy regulacyjnej zmierzającej do zbliżenia przepisów; umowa pozostawiałaby zarazem odpowiedni margines elastyczności (np. w odniesieniu do okresów przejściowych). Umowa nie wpływa na ograniczenie dostępu do rynku wynikającego z istniejących umów dwustronnych. Bez porozumienia z Radą Wspólnota nie przyzna żadnych dodatkowych praw przewozowych dotyczących lotów między dowolnym punktem w Unii Europejskiej a dowolnym punktem w państwie trzecim.

RESTREINT UE

- 1) Komisja zapewnia zgodność umowy z Traktatem i odpowiednim prawodawstwem wspólnotowym.
- 2) Umowa powinna zapewnić właściwe mechanizmy weryfikacji i wymiany informacji w celu zagwarantowania wzajemnego zaufania co do realizacji podjętych zobowiązań oraz w celu zapewnienia jednakowych warunków działania.
- 3) Umowa powinna wprowadzać restrykcyjne postanowienia dotyczące bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa z uwzględnieniem procedur oraz norm mających zastosowanie na terytorium Wspólnoty oraz rozwoju sytuacji na tym terytorium.
- 4) Umowa powinna zawierać postanowienia dotyczące konkurencji i pomocy państwa, by zapewnić wszystkim podmiotom na rynku jednakowe warunki działania.
- 5) Umowa powinna dążyć do włączenia Izraela w proces tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- 6) Umowa powinna obejmować aspekty intermodalności w odniesieniu do różnych środków transportu.
- 7) Umowa powinna umożliwiać elastyczne podejmowanie działań na terytorium UE w odniesieniu do kwestii środowiskowych, w szczególności dotyczących środków mających na celu zmniejszenie wpływu transportu lotniczego na zmiany klimatu, jakość powietrza i poziom hałasu wokół portów lotniczych.
- 8) Umowa nie powinna zabraniać opodatkowania paliwa lotniczego dostarczanego statkom powietrznym. Umowa powinna wyraźnie stanowić, że przepisy każdej ze stron dotyczące opodatkowania paliwa lotniczego muszą być przestrzegane przez przewoźników lotniczych drugiej strony podczas wykonywania przewozów na terytorium pierwszej strony, z tego terytorium lub w jego granicach.

RESTREINT UE

- 9) Umowa powinna mieć na celu liberalizację systemu inwestycji między umawiającymi się stronami z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń.
- 10) Jeden z rozdziałów powinien dotyczyć współpracy technicznej i badawczej.
- 11) Umowa powinna przewidywać niezbędną elastyczność w realizacji tych celów, w szczególności w odniesieniu do okresów przejściowych.
- 12) Należy poprzeć włączenie klauzuli dotyczącej poszerzenia zakresu stosowania zasady najwyższego uprzywilejowania. Dzięki tej klauzuli Wspólnota i dany partner w basenie Morza Śródziemnego dążą do zaproponowania uzgodnionych między sobą środków liberalizacji dowolnemu innemu państwu w basenie Morza Śródziemnego, z którym już podpisano podobną umowę euro-śródziemnomorską. Jeśli to inne państwo chce przyjąć taką ofertę, zobowiązuje się w oczywisty sposób do zaproponowania takich samych warunków Wspólnocie i partnerowi, o którym mowa powyżej. Jeśli państwo to odrzuci ofertę, zasada wzajemności nie obowiązuje, a „poszerzenie” nie dochodzi do skutku.
- 13) Umowa nie powinna mieć skutków w dziedzinie podatku VAT, z wyjątkiem podatku obrotowego od towarów importowanych. Ponadto umowa nie powinna wpływać na postanowienia odpowiednich obowiązujących umów między poszczególnymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej a Izraelem mających na celu unikanie podwójnego opodatkowania w odniesieniu do podatku dochodowego i kapitałowego.
- 14) Szczególny akcent należy położyć na rozwiązanie istotnych kwestii związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej.

3. Struktura umowy

W chwili wejścia w życie ostateczna umowa będzie stopniowo zastępować stosowne postanowienia istniejących dwustronnych umów o usługach lotniczych między państwami członkowskimi UE a Izraelem, z uwzględnieniem horyzontalnej umowy w sprawie transportu lotniczego między Komisją a Izraelem, która ma zostać wcześniej parafowana.

RESTREINT UE

Można zaproponować, aby określone elementy ostatecznej umowy weszły w życie wcześniej niż inne, przy zastosowaniu podejścia wieloetapowego.

Komisja powinna wynegocjować odpowiednie klauzule umożliwiające stronom tymczasowe stosowanie umowy od dnia jej podpisania do dnia jej zawarcia, zgodnie z prawem krajowym.

4. Wykonywanie umowy

Każda ze stron będzie odpowiedzialna za egzekwowanie umowy na swoim terytorium i w odniesieniu do swoich obywateli oraz przewoźników lotniczych.

Umowa powinna przewidywać odpowiedni mechanizm rozstrzygania sporów, środki zabezpieczające oraz powołanie wspólnego komitetu złożonego z przedstawicieli stron, który będzie odpowiedzialny za administrowanie umową i za jej należyłą realizację.

5. Prowadzenie negocjacji

Komisja prowadzi negocjacje zgodnie z niniejszymi wytycznymi oraz procedurą ad hoc przedstawioną w załączniku II do niniejszej decyzji.

W odniesieniu do dziedzin należących do kompetencji państw członkowskich Komisja zapewnia odpowiednie odzwierciedlenie w procesie negocjacji kwestii istotnych dla państw członkowskich. Umowa powinna zostać zawarta we wszystkich językach urzędowych UE; wszystkie teksty są na równi autentyczne.

Komisja zaleca zmianę lub zakończenie mandatu, jeżeli w dłuższym okresie nie osiągnięto żadnych postępów ani nie przewiduje się tego w niedalekiej przyszłości.

RESTREINT UE

ZAŁĄCZNIK II DO ZAŁĄCZNIKA

PROCEDURA AD HOC STOSOWANA W NEGOCJACJACH W SPRAWIE KOMPLEKSOWEJ UMOWY O TRANSPORCIE LOTNICZYM MIĘDZY WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI A IZRAELEM

I. Procedura

1. Komisja prowadzi negocjacje w imieniu Wspólnoty i jej państw członkowskich, zasięgając opinii specjalnego komitetu powołanego przez Radę, którego rolą jest wspieranie Komisji w wykonywaniu tego zadania.
2. Komisja regularnie składa Radzie sprawozdania na temat postępów w negocjacjach oraz ich wyników.

II. Zasady postępowania, których należy przestrzegać

1. Upoważnienie do rozpoczęcia negocjacji automatycznie pociąga za sobą powołanie specjalnego komitetu zajmującego się przedmiotowymi negocjacjami².

W tym celu państwa członkowskie jak najszybciej przekazują do Sekretariatu Generalnego Rady w wybrany przez siebie sposób nazwiska swoich przedstawicieli w tym Komitecie.

² Ze względu na poufność należy ustalić, że przedstawiciele państw członkowskich powołuje się imiennie i że jedynie do nich kierowane będą dokumenty dotyczące negocjacji. Nie oznacza to, że osoby te nie mogą być zastępowane przez ekspertów ani że eksperci nie mogą im towarzyszyć.

RESTREINT UE

2. Do negocjacji należy przygotować się z odpowiednim wyprzedzeniem.

W tym celu działy Komisji informują Sekretariat Generalny Rady o przewidywanym harmonogramie i jak najszybciej przekazują odpowiednie dokumenty.

3. Komisja i państwa członkowskie działają w ścisłej koordynacji.

- a) Każda runda negocjacyjna zostaje poprzedzona spotkaniem ze specjalnym komitetem zwołanym w celu określenia najważniejszych problemów dla Wspólnoty i jej państw członkowskich oraz ustalenia, w miarę możliwości, wspólnego stanowiska lub sporządzenia wytycznych.

Prezydencja w porozumieniu z Komisją organizuje to spotkanie z odpowiednim wyprzedzeniem.

- b) Spotkania koordynacyjne odbywają się na miejscu w trakcie negocjacji z inicjatywy Komisji, prezydencji lub jednego z państw członkowskich.

Prezydencja organizuje takie spotkania, a w razie konieczności sporządza dokumenty dotyczące wyniku przeprowadzonej dyskusji.

- c) Członkowie specjalnego komitetu są zapraszani do udziału we wszystkich rundach negocjacyjnych.

Rozmowy bez udziału członków specjalnego komitetu są możliwe jedynie w wyjątkowych sytuacjach i nie mogą zastępować normalnej procedury.

W każdym wypadku specjalny komitet musi zostać odpowiednio poinformowany o rozmowach, w których nie wzięli udziału jego przedstawiciele.

RESTREINT UE

Delegacji Komisji może w tych rozmowach towarzyszyć niewielka liczba członków specjalnego komitetu w roli ekspertów. W każdym wypadku przewodniczący tego komitetu może na własną prośbę brać udział w rozmowach.

- d) W dziedzinach podlegających kompetencji Wspólnoty Komisja jest podczas negocjacji rzecznikiem Wspólnoty, a przedstawiciele państw członkowskich mogą przemawiać jedynie wówczas, gdy zwróci się o to Komisja. Ponadto przedstawicielom państw członkowskich nie wolno podejmować żadnych działań, które mogą zaszkodzić pracy Komisji.

DECLASSIFIED