



**Bruxelles, 8 dicembre 2023
(OR. en)**

**8904/16
ADD 1 REV 1 DCL 1**

**AVIATION 101
RELEX 388
ASIE 29**

DECLASSIFICAZIONE

del documento: 8904/16 ADD 1 REV 1 RESTREINT UE/EU RESTRICTED

data: 30 maggio 2016

nuovo status: Pubblico

Oggetto: Progetto di decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad avviare negoziati per un accordo globale sul trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e gli Stati membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico (ASEAN) per quanto riguarda le materie che rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione
- Adozione

Si allega per le delegazioni la versione declassificata del documento in oggetto.

Il testo del presente documento è identico a quello della versione precedente.



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 30 maggio 2016
(OR. en)

8904/16
ADD 1 REV 1

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

AVIATION 101
RELEX 388
ASIE 29

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima) / Consiglio / Rappresentanti dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio
n. doc. prec.:	8313/1/16 REV 1 EU RESTRICTED
n. doc. Comm.:	15116/15 + ADD 1 EU RESTRICTED
Oggetto:	Progetto di decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad avviare negoziati per un accordo globale sul trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e gli Stati membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico (ASEAN) per quanto riguarda le materie che rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione - Adozione

Si allega per le delegazioni il progetto di decisione del Consiglio in oggetto proposto dalla presidenza.

**PROGETTO DI
DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Commissione ad avviare negoziati per un accordo globale
sul trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e
gli Stati membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico (ASEAN)
per quanto riguarda le materie che rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, e
l'articolo 218, paragrafi 3 e 4,

vista la raccomandazione della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) È opportuno avviare negoziati finalizzati alla conclusione di un accordo globale sul trasporto aereo con gli Stati membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico (ASEAN).
- (2) La Commissione dovrebbe essere designata negoziatore.
- (3) I negoziati dovrebbero essere condotti dalla Commissione in consultazione con il comitato speciale e conformemente ai rispettivi ruoli istituzionali quali definiti all'articolo 13, paragrafo 2, del trattato sull'Unione europea e all'articolo 218 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, come interpretati dalla Corte di giustizia dell'Unione europea.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (4) Al fine di rispondere al meglio agli interessi della politica estera dell'Unione in materia di aviazione, è opportuno che l'autorizzazione a negoziare sia limitata nel tempo con possibilità di proroga. Prima del termine di scadenza, il Consiglio dovrebbe valutare, sulla base di una raccomandazione della Commissione, se sia nell'interesse dell'Unione proseguire i negoziati, tenuto conto della posizione degli Stati membri dell'ASEAN, dei progressi dei negoziati nonché di altri fattori pertinenti alla valutazione in questione. Tale autorizzazione limitata nel tempo e suscettibile di proroga non dovrebbe avere l'effetto di limitare il potere del negoziatore dell'Unione durante i negoziati con gli Stati membri dell'ASEAN,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

DECLASSIFIED

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Articolo 1

La Commissione è autorizzata a negoziare, a nome dell'Unione, un accordo globale sul trasporto aereo con gli Stati membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico (ASEAN) per quanto riguarda le materie che rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione.

Articolo 2

La Commissione conduce i negoziati secondo le direttive di negoziato riportate nell'allegato della presente decisione. Le direttive di negoziato non possono essere interpretate come modifica di qualsiasi genere delle rispettive competenze dell'Unione e degli Stati membri.

Articolo 3

I negoziati sono condotti in consultazione con il comitato speciale e secondo la procedura di cui alla sezione 2 dell'allegato della presente decisione.

Articolo 3 bis

La presente decisione è valida per un periodo di quattro anni a decorrere dalla data di adozione. Al più tardi sei mesi prima della scadenza della validità della presente decisione, la Commissione può presentare al Consiglio una raccomandazione di proroga del periodo di validità della stessa. Il Consiglio può decidere di prorogare il periodo di validità dopo una valutazione che tenga conto dei progressi dei negoziati, della posizione degli Stati membri dell'ASEAN nonché di altri fattori pertinenti a tale valutazione.

Articolo 4

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio

Il presidente

DIRETTIVE DI NEGOZIATO

per

**un accordo globale sul trasporto aereo con gli
Stati membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico (ASEAN)**

SEZIONE 1

1. OBIETTIVI DEL NEGOZIATO

Viste le strette relazioni politiche ed economiche che intercorrono fra l'Unione europea (nel seguito "UE") e gli Stati membri dell'Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico (nel seguito "ASEAN"), nell'accordo dovrà rientrare un ampio ventaglio di questioni finalizzate essenzialmente all'apertura dei mercati fra l'UE e l'ASEAN, di modo che i vettori di ambedue le parti possano giungere per gradi a fornire liberamente i propri servizi in base a principi commerciali e a competere su basi di concorrenza paritarie, sottostando a condizioni normative armonizzate.

I negoziati con gli Stati membri dell'ASEAN dovrebbero mirare a un'apertura graduale e reciproca dei mercati e al miglioramento della cooperazione e della convergenza in campo normativo. L'obiettivo di tali negoziati dovrebbe essere la conclusione di un accordo da blocco a blocco completo, anche come strumento per contribuire al rafforzamento delle relazioni UE-ASEAN in un settore strategico.

L'accordo dovrebbe stabilire condizioni paritarie di accesso al mercato dell'ASEAN per tutti i vettori aerei dell'UE.

2. AMBITO DI APPLICAZIONE DELL'ACCORDO

Un accordo globale sul trasporto aereo consentirebbe alle parti di istituire un quadro chiaro e coerente all'interno del quale sviluppare in modo costruttivo le loro future relazioni in tema di aviazione.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Tale quadro si fonderebbe su un pacchetto globale di diritti e obblighi volti ad assicurare e a promuovere, fra l'altro e per quanto possibile, il ravvicinamento delle leggi in materia di aviazione in conformità alle norme pertinenti dell'UE e alla legislazione dell'UE riguardante gli ambiti della *security*, della sicurezza, della gestione del traffico aereo, dell'infrastruttura aeronautica, dell'ambiente, della concorrenza, della tutela dei consumatori e dei sistemi telematici di prenotazione e gli aspetti sociali. L'accordo, che riguarderebbe numerose questioni, sarebbe finalizzato a garantire un'apertura graduale, reciproca, sostenibile ed equilibrata dei mercati e sarebbe accompagnato da un processo di cooperazione in campo normativo teso alla convergenza delle legislazioni, prevedendo un'adeguata flessibilità (ad esempio per quanto concerne i periodi di transizione). L'accordo non deve ridurre il livello di accesso al mercato garantito dagli accordi bilaterali in vigore fra Stati membri dell'UE e Stati membri dell'ASEAN.

- (1) La Commissione deve assicurare che l'accordo risulti coerente con il trattato e con la legislazione pertinente dell'Unione.
- (2) L'accordo dovrebbe garantire che tutti i vettori aerei dell'UE siano trattati allo stesso modo e senza discriminazioni, indipendentemente dalla nazionalità, in relazione a tutte le materie da esso disciplinate ed eventuali riserve espresse al riguardo da qualsiasi parte dell'accordo dovrebbero essere considerate nulle.
- (3) L'accordo dovrebbe prevedere meccanismi adeguati di verifica e di scambio di informazioni, allo scopo di garantire la fiducia reciproca nell'adempimento degli obblighi contratti e condizioni di concorrenza paritarie.
- (4) L'accordo dovrebbe contemplare disposizioni relative alle domande di autorizzazione all'esercizio presentate dai vettori aerei. Tali disposizioni dovrebbero prevedere tempi procedurali minimi e riflettere, per i vettori aerei dell'UE, le disposizioni dei trattati e della legislazione dell'UE in materia di rilascio delle licenze.
- (5) Occorrerebbe valutare l'opportunità di una disposizione che consenta in prospettiva un'ulteriore o completa liberalizzazione della proprietà e del controllo dei vettori aerei in base ai principi della reciprocità e delle pari opportunità.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (6) L'accordo dovrebbe essere finalizzato alla liberalizzazione del mercato del trasporto aereo tra UE e ASEAN e dovrebbe porre le basi di una concorrenza aperta e leale, nel quadro di condizioni regolamentari applicate in egual misura ai vettori dell'UE e a quelli dell'ASEAN. Altrimenti non si conseguirebbe l'importante obiettivo dell'instaurazione di condizioni di concorrenza paritarie. È quindi importante individuare i principali settori per i quali è necessario stabilire un livello paritario di concorrenza, prendendo in considerazione gli interessi dei consumatori e quelli dei vettori aerei. Occorrerebbe individuare e valutare le eventuali discrepanze regolamentari fra l'UE e l'ASEAN in questi settori. In questo modo si porrebbero le basi per l'elaborazione del quadro normativo dell'accordo.

La liberalizzazione del mercato del trasporto aereo tra UE e ASEAN dovrebbe contemplare, su base reciproca, la terza e quarta libertà per i servizi passeggeri e misti e la quinta libertà per i servizi intra-UE e intra-ASEAN; per i servizi "tutto merci" dovrebbe contemplare la terza, quarta e quinta libertà.

- (7) L'accordo dovrebbe prevedere disposizioni il più possibile rigorose in materia di sicurezza e di *security*. L'accordo dovrebbe mirare a consentire di raggiungere livelli paragonabili a quelli vigenti nell'ambito dell'Unione e, se del caso, conformi alle norme e alle pratiche e procedure raccomandate per i servizi di navigazione aerea riconosciute a livello internazionale.
- (8) L'accordo dovrebbe contenere solide disposizioni relative alla concorrenza leale e agli aiuti di Stato al fine di garantire condizioni di concorrenza paritarie a tutti gli operatori del mercato. Il modello europeo per la concorrenza leale, la cosiddetta "clausola di concorrenza leale", dovrebbe essere usato come base per i negoziati e l'accordo dovrebbe far propri tutti i relativi principi.

L'accordo dovrebbe comprendere disposizioni volte ad assicurare la trasparenza, in particolare in materia di informazioni finanziarie e contabili, al fine di garantire l'osservanza delle prescrizioni dell'accordo.

- (9) L'accordo dovrebbe prevedere misure di flessibilità in campo operativo e commerciale (ad esempio aspetti di intermodalità fra diverse modalità di trasporto).

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (10) L'accordo dovrebbe prevedere disposizioni in grado di garantire che le rispettive politiche e legislazioni delle parti promuovano il conseguimento di standard elevati in materia di protezione sociale e del lavoro, nonché disposizioni che facciano sì che le opportunità create dall'accordo non compromettano la legislazione interna in materia di lavoro, le sue norme e la sua applicazione. L'accordo dovrebbe mirare inoltre a promuovere le norme e gli accordi concordati a livello internazionale in materia di lavoro e in campo sociale aventi rilevanza per il settore dell'aviazione, in particolare quelli definiti dalle principali convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO), e la loro applicazione effettiva.
- (11) L'accordo dovrebbe ribadire l'importanza e l'urgenza delle iniziative per il clima, e quindi l'importanza da annettere alle norme ambientali che riguardano l'aviazione. Oltre a consentire un dialogo più stretto sulle misure globali, dovrebbe anche promuovere la legislazione e le norme pertinenti dell'UE e preservare la piena autonomia normativa delle parti in tema di elaborazione e mantenimento di una legislazione adatta ad affrontare le questioni climatiche e ambientali.
- (12) L'accordo non dovrebbe vietare la tassazione su base non discriminatoria del carburante fornito agli aeromobili per voli tra due punti del territorio di una parte, compresi i voli tra due Stati membri dell'Unione europea.
- (13) Andrebbe inoltre posto un accento particolare sulla soluzione dei problemi connessi all'esercizio dell'attività.
- (14) L'accordo non dovrebbe riguardare l'IVA né le disposizioni degli accordi bilaterali in vigore fra Stati membri dell'UE e dell'ASEAN per evitare la doppia imposizione fiscale su redditi e capitali.
- (15) L'accordo dovrebbe garantire che tutti i vettori siano liberi di effettuare, senza restrizioni, la rimessa di fondi percepiti a livello locale verso uno o più paesi di propria scelta, in modo tempestivo e in valuta liberamente convertibile al tasso di cambio di mercato.

- (16) L'accordo dovrebbe prevedere la possibilità di una futura adesione della Norvegia e dell'Islanda ed eventualmente di altri paesi terzi.
- (17) L'accordo dovrebbe contenere una clausola linguistica che specifichi che per esso fa fede in egual misura ogni lingua ufficiale dell'UE.

3. STRUTTURA DELL'ACCORDO

Quando entrerà in vigore, l'accordo finale prevarrà sulle disposizioni pertinenti degli accordi bilaterali vigenti sui servizi aerei fra Stati membri dell'UE e Stati membri dell'ASEAN, tenendo conto degli accordi orizzontali sul trasporto aereo fra UE e Singapore, Malaysia, Vietnam e Indonesia.

Nel contesto di un approccio graduale è consentito proporre l'attuazione di determinati elementi dell'accordo finale, in particolare la liberalizzazione del mercato del trasporto aereo tra UE e ASEAN.

La Commissione dovrebbe negoziare clausole adeguate al fine di applicare l'accordo in via provvisoria fra la sua firma e la sua entrata in vigore.

4. GESTIONE DELL'ACCORDO

Ciascuna parte sarà responsabile dell'applicazione dell'accordo sul suo territorio e in relazione ai suoi cittadini e ai suoi vettori aerei.

Deve essere istituito un comitato misto di rappresentanti delle parti che sarà responsabile dell'amministrazione dell'accordo e della sua corretta attuazione.

L'accordo dovrebbe comprendere un meccanismo di composizione delle controversie rapido, efficace e vincolante che garantisca che l'accordo sia applicato in modo adeguato.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Nonostante il meccanismo di composizione delle controversie, l'accordo dovrebbe comprendere disposizioni destinate ad essere applicate in caso di inosservanza degli obblighi derivanti dall'accordo, come la possibilità di adottare adeguate misure di salvaguardia o di sospendere in tutto o in parte i diritti o privilegi concessi in virtù dell'accordo.

5. SVOLGIMENTO DEI NEGOZIATI

La Commissione deve condurre i negoziati in conformità alle presenti direttive e garantire un adeguato coordinamento con i negoziati in corso e quelli futuri relativi ad altri settori pertinenti.

DECLASSIFIED

SEZIONE 2

PROCEDURA PER I NEGOZIATI

Il Gruppo "Trasporti aerei" è designato quale comitato speciale incaricato di assistere la Commissione nei negoziati.

I negoziati sono preparati con largo anticipo. A tal fine, la Commissione informa al più presto il comitato speciale del programma previsto e delle questioni da negoziare e gli trasmette tutti i documenti pertinenti.

I negoziati sono condotti in modo da garantire la piena e tempestiva consultazione di tutti i soggetti interessati durante l'intero arco dei negoziati.

Ogni sessione negoziale deve essere preceduta da una riunione del comitato speciale per consentire a quest'ultimo di formulare pareri e consigli in relazione ai negoziati. La Commissione fornisce al comitato tutte le informazioni necessarie per consentirgli di seguire i progressi dei negoziati.

La Commissione riferisce per iscritto al comitato speciale in merito ai risultati e ai progressi dei negoziati dopo ogni sessione negoziale, in caso di eventuali nuovi sviluppi e, in ogni caso, almeno su base trimestrale.

Fatto salvo l'articolo 17 del TUE, la Commissione può invitare i membri del comitato speciale ad assisterla durante i negoziati in qualità di esperti.

DECLASSIFIED