



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2023. gada 8. decembrī
(OR. en)

8904/16
ADD 1 REV 1 DCL 1

AVIATION 101
RELEX 388
ASIE 29

DEKLASIFIKĀCIJA

Dokuments: 8904/16 ADD 1 REV 1 RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Datums: 2016. gada 30. maijs

Jauns statuss: Publiski pieejams

Temats: Projekts – Padomes Lēmums, ar kuru Komisijai dod pilnvarojumu sākt sarunas par visaptverošu gaisa transporta nolīgumu starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm un Dienvidaustrumāzijas valstu asociācijas (ASEAN) dalībvalstīm attiecībā uz jautājumiem, kas ietilpst Savienības ekskluzīvā kompetencē
– pieņemšana

Pielikumā pievienota iepriekš minētā dokumenta deklasificēta versija.

Šā dokumenta teksts ir identisks iepriekšējai versijai.



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2016. gada 30. maijā
(OR. en)

8904/16
ADD 1 REV 1

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

AVIATION 101
RELEX 388
ASIE 29

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerāļsekretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja (I) / Padome / Padomē sanākušie dalībvalstu valdību pārstāvji
Iepriekšējais dok. Nr.:	8313/1/16 REV 1 EU RESTRICTED
K-ijas dok. Nr.:	15116/15 + ADD 1 EU RESTRICTED
Temats:	Projekts – Padomes Lēmums, ar kuru Komisijai dod pilnvarojumu sākt sarunas par visaptverošu gaisa transporta nolīgumu starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm un Dienvidaustrumāzijas valstu asociācijas (ASEAN) dalībvalstīm attiecībā uz jautājumiem, kas ietilpst Savienības ekskluzīvā kompetencē – pieņemšana

Pielikumā ir izklāstīts minētais Padomes lēmuma projekts prezidentvalsts ierosinātajā redakcijā.

**PROJEKTS
PADOMES LĒMUMS,**

ar kuru Komisijai dod pilnvarojumu sākt sarunas par visaptverošu gaisa transporta nolīgumu starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm un Dienvidaustrumāzijas valstu asociāciju (*ASEAN*) dalībvalstīm attiecībā uz jautājumiem, kas ietilpst Savienības ekskluzīvā kompetencē

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu un 218. panta 3. un 4. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas ieteikumu,

tā kā:

- (1) Būtu jāsāk sarunas nolūkā noslēgt visaptverošu gaisa transporta nolīgumu ar Dienvidaustrumāzijas valstu asociācijas (*ASEAN*) dalībvalstīm.
- (2) Komisija būtu jānorīko par sarunu vedēju.
- (3) Komisijai būtu jārisina sarunas, apspriežoties ar īpašo komiteju un saskaņā ar iestāžu attiecīgo lomu, kas noteikta Līguma par Eiropas Savienību 13. panta 2. punktā un Līguma par Eiropas Savienības darbību 218. pantā, atbilstīgi Eiropas Savienības Tiesas interpretācijai.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (4) Lai vislabāk apmierinātu Savienības aviācijas nozares ārpolitikas intereses, pilnvarojumam risināt sarunas būtu jānosaka termiņš, kuru var pagarināt. Pirms termiņa beigām Padomei, pamatojoties uz Komisijas ieteikumu, būtu jāizvērtē, vai Savienības interesēs ir turpināt sarunas, ņemot vērā *ASEAN* dalībvalstu nostāju, sarunu progresu, kā arī citus ar šo izvērtējumu saistītus elementus. Šādam laika ziņā ierobežotam pilnvarojumam, ko iespējams pagarināt, nevajadzētu ietekmēt Savienības sarunu vedēja pilnvaras, risinot sarunas ar *ASEAN* dalībvalstīm,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

DECLASSIFIED

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

1. pants

Ar šo Komisija tiek pilnvarota Savienības vārdā risināt sarunas par visaptverošu gaisa transporta nolīgumu ar Dienvidaustrumāzijas valstu asociācijas (*ASEAN*) dalībvalstīm attiecībā uz jautājumiem, kas ietilpst ekskluzīvā Savienības kompetencē.

2. pants

Komisija risina sarunas saskaņā ar sarunu norādēm, kas izklāstītas šī lēmuma pielikumā. Sarunu norādes nevar tikt uztvertas kā tādas, kas jebkādā veidā ietekmē Savienības un dalībvalstu attiecīgās kompetences.

3. pants

Sarunas risina, apspriežoties ar Īpašo komiteju un saskaņā ar procedūru, kas izklāstīta šī lēmuma pielikuma 2. iedaļā.

3.a pants

Šis lēmums ir spēkā četrus gadus no tā pieņemšanas dienas. Vēlākais sešus mēnešus pirms lēmuma spēkā esamības termiņa beigām Komisija var Padomei iesniegt ieteikumu šā lēmuma spēkā esamības termiņa pagarināšanai. Pēc izvērtējuma Padome var pieņemt lēmumu pagarināt spēkā esamības termiņu, ņemot vērā sarunās gūtos panākumus, *ASEAN* dalībvalstu nostāju, kā arī citus ar šo izvērtējumu saistītus elementus.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Komisijai.

Briselē,

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

NORĀDES SARUNĀM

par

visaptverošu gaisa transporta nolīgumu ar

Dienvidaustrumāzijas valstu asociācijas (*ASEAN*) dalībvalstīm

1. IEDAĻA

1. SARUNU MĒRĶI

Ņemot vērā ciešās politiskās un ekonomiskās attiecības starp Eiropas Savienību (turpmāk "ES") un Dienvidaustrumāzijas valstu asociācijas (turpmāk "*ASEAN*") dalībvalstīm, nolīgumam būs jāaptver virkne jautājumu, kuru pamatmērķis ir tirgus atvēršana starp ES un *ASEAN* tā, lai abu pušu pārvadātājiem pakāpeniski dotu iespēju brīvi sniegt pakalpojumus uz komerciālu principu pamata taisnīgas un līdzvērtīgas konkurences apstākļos, kad tiek piemēroti saskaņoti regulatīvie nosacījumi.

Mērķim sarunās ar *ASEAN* dalībvalstīm vajadzētu būt pakāpeniski un savstarpēji atvērt piekļuvi tirgum un paplašināt regulatīvo sadarbību un konvergenci. Šo sarunu mērķim vajadzētu būt pilnīga nolīguma noslēgšanai starp valstu blokiem, kas būtu arī līdzeklis ES un *ASEAN* attiecību nostiprināšanai stratēģiskajā sektorā.

Nolīgumā būtu jāparedz līdzvērtīgi nosacījumi visu ES gaisa pārvadātāju piekļuvei *ASEAN* tirgum.

2. NOLĪGUMA DARBĪBAS JOMA

Visaptverošs gaisa transporta nolīgums ļautu pusēm izveidot skaidru un saskaņotu satvaru, kurā tās var konstruktīvi attīstīt turpmākās attiecības aviācijas jomā.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Tā pamatā būtu vispārējs tiesību un pienākumu kopums, kas cita starpā un cik vien iespējams nodrošinātu un veicinātu aviācijas tiesību aktu tuvināšanu atbilstīgi attiecīgajiem ES standartiem un tiesību aktiem drošības, drošuma, gaisa satiksmes pārvaldības, aviācijas infrastruktūras, vides standartu, konkurences, patērētāju aizsardzības, datorizētu rezervēšanas sistēmu un sociālo aspektu jomā. Nolīgums aptvertu vairākus jautājumus nolūkā nodrošināt pakāpenisku, savstarpēju, ilgtspējīgu un līdzsvarotu tirgu atvēršanu, kurai līdztekus norisinātos regulatīvās sadarbības virzība uz konvergenci, vienlaikus paredzot attiecīgu elastīguma līmeni (piemēram, saistībā ar pārejas periodiem). Nolīgums nemazina tirgus pieejamības līmeni, kas izveidots ar esošajiem divpusējiem nolīgumiem starp ES dalībvalstīm un *ASEAN* dalībvalstīm.

- 1) Komisija nodrošina nolīguma atbilstību Līgumam un attiecīgajiem ES tiesību aktiem.
- 2) Nolīgumam būtu jānodrošina, ka visos nolīgumā ietvertajos jautājumos pret visiem ES gaisa pārvadātājiem neatkarīgi no valstspiederības ir vienāda un nediskriminējoša attieksme, un jebkādām atrunām, ko šajā sakarā pauž jebkura no nolīguma pusēm, nevajadzētu būt spēkā.
- 3) Nolīgumā būtu jāparedz pienācīgi verifikācijas un informācijas apmaiņas mehānismi, kuru mērķis ir izveidot savstarpēju pārliecību par noslēgto saistību izpildi, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus.
- 4) Nolīgumā būtu jāietver noteikums par gaisa pārvadātāju pieteikumiem darbības atļaujas saņemšanai. Šim noteikumam vajadzētu pamatoties uz procedūrām, kurās kavēšanās ir minimāla, un attiecībā uz ES gaisa pārvadātājiem būtu jāatspoguļo ES Līgumu un ES tiesību aktu noteikumi par licencēšanu.
- 5) Būtu jāapsver noteikums, kas paredz iespēju plašāk vai pilnībā liberalizēt gaisa pārvadātāju īpašumtiesības un kontroli, pamatojoties uz savstarpības un iespēju vienlīdzības principiem.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- 6) Nolīgumam būtu jātiecas liberalizēt gaisa transporta tirgu starp ES un *ASEAN* un jānodrošina pamats godīgai un atklātai konkurencei, uz ko attiecas regulatīvie noteikumi, kurus vienlīdzīgi piemēro ES un *ASEAN* pārvadātājiem. Citādi netiktu īstenots nozīmīgais mērķis – izveidot vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Tāpēc ir svarīgi apzināt galvenās jomas, kurās jāpanāk vienlīdzīgi konkurences apstākļi, ņemot vērā patērētāju un gaisa pārvadātāju intereses. Būtu jānosaka un jānovērtē iespējamās atšķirības starp ES un *ASEAN* noteikumiem šajās jomās. Tas sagatavotu pamatu šāda nolīguma tiesiskā regulējuma izveidei.

ES un *ASEAN* savstarpējā gaisa transporta tirgus liberalizācijā uz savstarpības pamatiem būtu jāietver trešās un ceturtais brīvības satiksmes tiesības attiecībā uz pasažieru un kombinētiem pakalpojumiem un piektās brīvības satiksmes tiesības attiecībā uz ES iekšējiem un *ASEAN* iekšējiem pakalpojumiem; attiecībā uz kravas pārvadājumiem tajā būtu jāietver trešās, ceturtais un piektās brīvības satiksmes tiesības.

- 7) Nolīgumā būtu jāparedz pēc iespējas stingrāki aviācijas drošuma un drošības noteikumi. Būtu jāizvirza mērķis sasniegt līmeni, kas salīdzināms ar Savienībā nodrošināto līmeni, un attiecīgā gadījumā – saskaņā ar starptautiski atzītiem standartiem un ieteicamo praksi un procedūrām attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumiem.
- 8) Nolīgumā būtu jāietver stingri noteikumi par godīgu konkurenci un valsts atbalstu, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem tirgus dalībniekiem. Sarunu pamatā būtu jāizmanto Eiropas standarta noteikums par godīgu konkurenci – tā dēvētā "godīgas konkurences klauzula" –, un nolīgumā būtu jāietver visi tās principi.
- Lai garantētu nolīguma prasību ievērošanu, tajā būtu jāietver noteikumi, kas nodrošina pārredzamību, it īpaši attiecībā uz finanšu un grāmatvedības informāciju.
- 9) Nolīgumam būtu jāaptver darbības un komerciālā elastīguma noteikumi (piemēram, dažādu transporta veidu intermodalitātes aspekti).

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- 10) Nolīgumā būtu jāietver noteikumi, kas nodrošina, ka pušu attiecīgā politika un tiesību akti veicina augstu aizsardzības līmeni darbaspēka un sociālajā jomā, un noteikumi, kas nodrošina, ka nolīguma radītās iespējas nevājina vietējos darba tiesību aktus un standartus un to izpildi. Nolīgumam būtu jātiecas arī uz to, lai tiktu veicināti un efektīvi īstenoti starptautiski atzīti darbaspēka un sociālās jomas standarti un nolīgumi, kuri attiecas uz aviācijas nozari, jo īpaši tie, kas paredzēti Starptautiskās Darba organizācijas (SDO) pamatkonvencijās.
- 11) Nolīgumam būtu jāatgādina tas, cik svarīga un neatliekama ir rīcība klimata jomā un cik nozīmīgi ir attiecīgie vides aizsardzības standarti aviācijā. Lai gan nolīgums ļautu risināt ciešāku dialogu par globāliem pasākumiem, tam arī būtu jāatbalsta attiecīgie ES standarti un tiesību akti un pilnībā jāsaglabā katras puses regulatīvā neatkarība izstrādāt un uzturēt spēkā atbilstīgus tiesību aktus klimata un vides jautājumu risināšanai.
- 12) Nolīgumam nevajadzētu aizliegt nediskriminējošā veidā uzlikt nodokļus aviācijas degvielai, ko piegādā gaisa kuģiem lidojumiem starp diviem punktiem vienas puses teritorijā, tostarp lidojumiem starp divām Eiropas Savienības dalībvalstīm.
- 13) Īpaša vērība būtu jāvelta uzņēmējdarbības veikšanas jautājumu risināšanai.
- 14) Nolīgumam nevajadzētu skart PVN jomu. Turklāt nolīgumam nevajadzētu skart ES dalībvalstu un *ASEAN* dalībvalstu attiecīgo spēkā esošo nolīgumu noteikumus par nodokļu dubultās uzlikšanas novēršanu attiecībā uz ienākuma un kapitāla nodokļiem.
- 15) Nolīgumam būtu jānodrošina, ka visi pārvadātāji var bez ierobežojumiem pārsūtīt uz vietas nopelnītos līdzekļus uz sevīs izvēlētu valsti vai valstīm, ātri, brīvi konvertējamā valūtā par tirgus valūtas kursu.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- 16) Nolīgumā būtu jāparedz iespēja nākotnē atļaut pievienoties Norvēģijai un Islandei, un, iespējams, citām trešām valstīm.
- 17) Nolīgumā, kuram vajadzētu būt vienlīdz autentiskam visās oficiālajās ES valodās, šajā nolūkā būtu jāiekļauj klauzula par valodu.

3. NOLĪGUMA STRUKTŪRA

Galīgajam nolīgumam pēc tā stāšanās spēkā būs lielāks spēks nekā attiecīgajiem noteikumiem esošajos divpusējos gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos starp ES dalībvalstīm un *ASEAN* dalībvalstīm, ņemot vērā horizontālos gaisa transporta nolīgumus starp ES un Singapūru, Malaiziju, Vjetnamu un Indonēziju.

Var izteikt priekšlikumu konkrētus galīgā nolīguma elementus, it īpaši ES un *ASEAN* gaisa transporta tirgus liberalizāciju, īstenojot pakāpenisku pieeju.

Komisijai vajadzētu risināt sarunas par attiecīgām klauzulām, lai no nolīguma parakstīšanas līdz brīdim, kad tas stājas spēkā, to varētu piemērot provizoriski.

4. NOLĪGUMA PĀRVALDĪBA

Katra puse atbildēs par nolīguma izpildi savā teritorijā un attiecībā uz tās valstspiederīgajiem un gaisa pārvadātājiem.

Izveido pušu pārstāvju apvienoto komiteju, kuras atbildībā ir nolīguma administrēšana un pienācīga īstenošana.

Nolīgumā būtu jāietver ātrs, efektīvs un saistošs strīdu risināšanas mehānisms, kurš nodrošinās, ka nolīgums var tikt piemērots pienācīgi.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Neskarot strīdu risināšanas mehānismu, nolīgumā būtu jāietver noteikumi, kas jāpieņem nolīguma pienākumu neizpildes gadījumā, piemēram, iespējas pieņemt atbilstīgus drošības pasākumus vai pilnībā vai daļēji atcelt tiesības vai privilēģijas, kas piešķirtas saskaņā ar nolīguma noteikumiem.

5. SARUNU NORISE

Komisija risina sarunas saskaņā ar šīm norādēm un nodrošina pienācīgu saskaņošanu ar notiekošajām un turpmākajām sarunām citās saistītās jomās.

DECLASSIFIED

2. IEDAĻA

PROCEDŪRA SARUNU RISINĀŠANAI

Aviācijas jautājumu darba grupa tiek iecelta par Īpašo komiteju, kas palīdz Komisijai risināt sarunas.

Sarunām sagatavojas laikus. Tāpēc Komisija pēc iespējas drīz informē Īpašo komiteju par paredzēto grafiku un par apspriežamajiem jautājumiem un nosūta Īpašajai komitejai visus atbilstīgos dokumentus.

Sarunas risina tā, lai visā sarunu laikā nodrošinātu pilnīgas un savlaicīgas konsultācijas ar visām attiecīgajām ieinteresētajām personām.

Pirms katras sarunu sesijas notiek Īpašās komitejas sanāksme, lai Īpašā komiteja varētu noformulēt ar sarunām saistītus viedokļus un ieteikumus. Komisija sniedz Īpašajai komitejai visu informāciju, kas nepieciešama, lai tā varētu pārraudzīt sarunu progresu.

Komisija pēc katras sarunu sanāksmes, pēc jebkādiem jauniem notikumu pavērsieniem un jebkurā gadījumā vismaz reizi ceturksnī rakstiski ziņo Īpašajai komitejai par sarunu iznākumu un virzību.

Neskarot LESD 17. pantu, Komisija var aicināt Īpašās komitejas locekļus kā ekspertus tai palīdzēt sarunās.

DECLASSIFIED