



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 8 grudnia 2023 r.
(OR. en)

8904/16
ADD 1 REV 1 DCL 1

AVIATION 101
RELEX 388
ASIE 29

ZNIESIENIE KLAUZULI TAJNOŚCI

Nr dok.: 8904/16 ADD 1 REV 1 UE/EU RESTRICTED

Data: 30 maja 2016 r.

Nowe oznaczenie: Bez ograniczeń dystrybucji

Dotyczy: Projekt decyzji Rady upoważniającej Komisję do otwarcia negocjacji w sprawie kompleksowej umowy o transporcie lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN) w odniesieniu do spraw podlegających wyłącznej kompetencji Unii
– Przyjęcie

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

Tekst tego dokumentu jest identyczny z jego poprzednią wersją.



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 30 maja 2016 r.
(OR. en)

8904/16
ADD 1 REV 1

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

AVIATION 101
RELEX 388
ASIE 29

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli (część I) / Rada / przedstawiciele rządów państw członkowskich zebrani w Radzie

Nr poprz. dok.: 8313/1/16 REV 1 EU RESTRICTED

Nr dok. Kom.: 15116/15 + ADD 1 EU RESTRICTED

Dotyczy: Projekt decyzji Rady upoważniającej Komisję do otwarcia negocjacji w sprawie kompleksowej umowy o transporcie lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN) w odniesieniu do spraw podlegających wyłącznej kompetencji Unii
– Przyjęcie

Delegacje otrzymują w załączeniu wyżej wymieniony projekt decyzji Rady w wersji proponowanej przez prezydencję.

**PROJEKT
DECYZJA RADY**

upoważniająca Komisję do otwarcia negocjacji w sprawie kompleksowej umowy o transporcie lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi a państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN) w odniesieniu do spraw podlegających wyłącznej kompetencji Unii

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 i art. 218 ust. 3 i 4,

uwzględniając zalecenie Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy otworzyć negocjacje w celu zawarcia kompleksowej umowy o transporcie lotniczym z państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN)
- (2) Na negocjatora należy wyznaczyć Komisję.
- (3) Negocjacje powinny być prowadzone przez Komisję w porozumieniu ze specjalnym komitetem i zgodnie z odpowiednimi uprawnieniami instytucji określonymi w art. 13 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej oraz w art. 218 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z interpretacją Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej,

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (4) Aby jak najlepiej uwzględnić interesy zewnętrznej polityki Unii w dziedzinie lotnictwa, upoważnienie do negocjowania powinno być ograniczone czasowo, z możliwością przedłużenia. Przed jego wygaśnięciem Rada powinna ocenić, na podstawie zalecenia Komisji, czy kontynuowanie negocjacji jest w interesie Unii, zważywszy na stanowisko państw członkowskich ASEAN, postępy negocjacji i inne czynniki mające znaczenie dla tej oceny. Takie ograniczone czasowo upoważnienie z możliwością przedłużenia nie powinno skutkować ograniczeniem uprawnień negocjatora unijnego w negocjacjach z państwami członkowskimi ASEAN.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

DECLASSIFIED

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Artykuł 1

Niniejszym upoważnia się Komisję do wynegocjowania, w imieniu Unii, kompleksowej umowy o transporcie lotniczym z państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN), w odniesieniu do spraw podlegających wyłącznej kompetencji Unii.

Artykuł 2

Komisja prowadzi przedmiotowe negocjacje zgodnie z wytycznymi negocjacyjnymi zawartymi w załączniku do niniejszej decyzji. Wytyczne negocjacyjne nie mogą być rozumiane jako w jakikolwiek sposób naruszające odnośne kompetencje Unii i państw członkowskich.

Artykuł 3

Negocjacje prowadzone są w konsultacji ze specjalnym komitetem i zgodnie z procedurą określoną w sekcji 2 załącznika do niniejszej decyzji.

Artykuł 3a

Niniejsza decyzja jest ważna przez okres czterech lat od daty jej przyjęcia. Co najmniej sześć miesięcy przed wygaśnięciem ważności niniejszej decyzji Komisja może przedstawić Radzie zalecenie dotyczące przedłużenia okresu ważności niniejszej decyzji. Rada może podjąć decyzję o przedłużeniu okresu ważności po ocenie uwzględniającej postępy negocjacji, stanowisko państw członkowskich ASEAN i inne czynniki mające znaczenie dla tej oceny.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Rady

Przewodniczący

WYTYCZNE NEGOCJACYJNE

na potrzeby

**kompleksowej umowy o transporcie lotniczym z państwami członkowskimi Stowarzyszenia
Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN)**

SEKCJA 1

1. CELE NEGOCJACJI

Zważywszy na bliskie związki polityczno-gospodarcze między Unią Europejską (zwaną dalej „UE”) a państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (zwanym dalej „ASEAN”) konieczne będzie uregulowanie w umowie szeregu kwestii, które mają zasadniczo na celu otwarcie rynków między UE a ASEAN, tak aby przewoźnicy obu stron uzyskali stopniowo możliwość świadczenia swoich usług na zasadach komercyjnych i konkurencyjnych na uczciwych i równych zasadach oraz podlegali zharmonizowanym warunkom regulacyjnym.

Celem negocjacji prowadzonych z państwami członkowskimi ASEAN powinno być stopniowe i wzajemne otwieranie dostępu do rynku oraz wzmocnienie współpracy regulacyjnej i konwergencji regulacyjnej. Celem tych negocjacji powinno być zawarcie pełnego porozumienia między blokami państw, co ma między innymi przyczynić się do wzmocnienia stosunków UE-ASEAN w tym strategicznym sektorze.

Umowa powinna przewidywać równe warunki dostępu do rynku ASEAN dla wszystkich unijnych przewoźników lotniczych.

2. ZAKRES STOSOWANIA UMOWY

Kompleksowa umowa o transporcie lotniczym umożliwiałaby stronom ustanowienie jasnych i spójnych ram na potrzeby konstruktywnego rozwijania ich przyszłych stosunków w dziedzinie lotnictwa.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Ramy te byłyby oparte na globalnym pakiecie praw i obowiązków służących zapewnieniu i promowaniu, m.in. i w możliwym zakresie, zbliżenia przepisów dotyczących lotnictwa zgodnie z odnośnymi normami i prawodawstwem UE w dziedzinach bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, infrastruktury lotniczej, standardów środowiskowych, konkurencji, ochrony konsumentów, komputerowych systemów rezerwacji i aspektów społecznych. Umowa regulowałaby szereg kwestii w celu zapewnienia stopniowego, wzajemnego, trwałego i zrównoważonego otwarcia rynków, wraz z procesem współpracy regulacyjnej na rzecz konwergencji, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego poziomu elastyczności (np. w odniesieniu do okresów przejściowych). Umowa nie obniża poziomu dostępu do rynku uzyskanego dzięki dotychczasowym dwustronnym umowom zawartym przez państwa członkowskie UE i państwa członkowskie ASEAN.

- (1) Komisja zapewnia, aby umowa była zgodna z Traktatem oraz stosownym prawodawstwem UE.
- (2) Umowa powinna zapewniać, by wszyscy przewoźnicy lotniczy z UE byli traktowani równo i niedyskryminacyjnie, niezależnie od przynależności państwowej, we wszystkich kwestiach objętych umową, i by wszelkie zastrzeżenia w tym względzie wnoszone przez którąkolwiek ze stron umowy były nieważne i bezskuteczne.
- (3) Umowa powinna przewidywać odpowiednie mechanizmy weryfikacji i wymiany informacji w celu zapewnienia obustronnego zaufania co do wypełniania podjętych zobowiązań, aby zagwarantować równe warunki działania.
- (4) Umowa powinna zawierać postanowienie dotyczące ubiegania się przez przewoźników o zezwolenie eksploatacyjne. Postanowienie to powinno zapewniać jak najkrótsze procedury i powinien – w stosunku do przewoźników unijnych – odzwierciedlać postanowienia traktatów UE oraz przepisy UE w zakresie udzielania koncesji.
- (5) Należy rozważyć wprowadzenie postanowienia umożliwiającego w przyszłości dokonywanie dalszej lub pełnej liberalizacji kwestii praw własności linii lotniczych i sprawowania nad nimi kontroli, w oparciu o zasady wzajemności i równych szans.

- (6) Umowa powinna mieć na celu liberalizację rynku transportu lotniczego UE–ASEAN i powinna stanowić podstawę otwartej i uczciwej konkurencji na warunkach regulacyjnych, które obowiązywać będą w równym stopniu przewoźników UE i ASEAN. W przeciwnym razie cel, jakim jest stworzenie równych warunków działania, nie zostanie osiągnięty. Istotne jest w związku z tym ustalenie głównych obszarów, w których muszą zostać osiągnięte równe warunki działania, z uwzględnieniem interesów konsumentów i przewoźników lotniczych. Należy zidentyfikować i ocenić potencjalne rozbieżności między przepisami UE i ASEAN w tych obszarach. Przygotowałyby to grunt pod opracowanie ram regulacyjnych na potrzeby takiej umowy.

Liberalizacja rynku transportu lotniczego UE–ASEAN powinna na zasadzie wzajemności obejmować – w odniesieniu do przewozów pasażerskich i łączonych – prawa przewozu związane z trzecią i czwartą swobodą, a w odniesieniu do usług wewnątrz UE i wewnątrz ASEAN – prawa przewozu związane z piątą swobodą; w odniesieniu do przewozów towarowych, powinna ona obejmować prawa przewozu związane z trzecią, czwartą i piątą swobodą;

- (7) Umowa powinna zawierać możliwie najbardziej rygorystyczne postanowienia dotyczące bezpieczeństwa lotniczego i ochrony lotnictwa. Celem powinno być osiągnięcie poziomów porównywalnych z poziomami osiągniętymi w Unii oraz, w odpowiednich przypadkach, zgodnie z uznanymi międzynarodowo normami i zalecanymi praktykami i procedurami w usługach żeglugi powietrznej.
- (8) Umowa powinna zawierać definitywne postanowienia odnośnie do uczciwej konkurencji i pomocy państwa, aby zapewnić równe warunki działania dla wszystkich podmiotów rynkowych. Jako podstawę negocjacji należy zastosować europejską klauzulę wzorcową dotyczącą uczciwej konkurencji, tzw. „klauzulę uczciwej konkurencji”, a w umowie należy uwzględnić wszystkie jej zasady.

Umowa powinna zawierać postanowienia zapewniające przejrzystość, w szczególności odnośnie do informacji finansowych i księgowych, aby zagwarantować zgodność z wymogami umowy.

- (9) Umowa powinna obejmować postanowienia w zakresie elastyczności eksploatacyjnej i komercyjnej (np. aspekty dotyczące intermodalności między różnymi rodzajami transportu).

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (10) Umowa powinna zawierać postanowienia gwarantujące, że odpowiednie polityki i uregulowania stron będą wspierać wysokie poziomy ochrony w sferze pracowniczo-socjalnej, a także postanowienia gwarantujące, że możliwości tworzone przez umowę nie będą osłabiać krajowych przepisów i norm prawa pracy ani ich egzekwowania. Umowa powinna również mieć na celu wspieranie międzynarodowo uzgodnionych norm i porozumień w dziedzinie pracowniczo-socjalnej mających zastosowanie do sektora lotnictwa, w szczególności zawartych w konwencjach podstawowych Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP), oraz ich skutecznego wdrażania.
- (11) W umowie należy podkreślić znaczenie i pilną potrzebę podjęcia działań w dziedzinie klimatu oraz wagę, jaką trzeba przywiązywać do odpowiednich norm ochrony środowiska w przypadku lotnictwa. Pozwalając na zacieśnienie dialogu na rzecz działań globalnych, powinno to również służyć promowaniu odpowiednich norm i przepisów unijnych, a także pełnemu zachowaniu przez każdą ze stron autonomii regulacyjnej w zakresie opracowywania i utrzymywania odpowiednich przepisów w celu rozwiązywania kwestii dotyczących klimatu i środowiska.
- (12) Umowa nie powinna zabraniać opodatkowania na zasadach niedyskryminacyjnych paliwa lotniczego dostarczanego statkom powietrznym na loty między dwoma punktami na terytorium jednej ze stron, w tym loty między dwoma państwami członkowskimi Unii Europejskiej.
- (13) Szczególny nacisk należy położyć na rozwiązanie istotnych kwestii związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej.
- (14) Umowa nie powinna mieć wpływu na sferę podatku VAT. Co więcej, umowa nie powinna mieć wpływu na postanowienia stosownych obowiązujących umów między państwami członkowskimi UE a państwami członkowskimi ASEAN w zakresie unikania podwójnego opodatkowania w odniesieniu do podatków dochodowych i kapitałowych.
- (15) Umowa powinna zapewniać, by wszyscy przewoźnicy mieli swobodę przekazywania bez ograniczeń środków zarobionych lokalnie do wybranego przez siebie kraju lub wybranych przez siebie krajów, niezwłocznie, w swobodnie wymiennej walucie po rynkowym kursie wymiany.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (16) Umowa powinna uwzględniać możliwość przyszłego przystąpienia do niej Norwegii i Islandii oraz ewentualnie innych państw trzecich.
- (17) Aby tekst umowy był równie autentyczny we wszystkich językach urzędowych UE, umowa powinna zawierać w tym celu klauzulę dotyczącą języka.

3. STRUKTURA UMOWY

Ostateczna umowa będzie miała, po wejściu w życie, pierwszeństwo przed odpowiednimi postanowieniami dotychczasowych dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi UE a państwami członkowskimi ASEAN, z uwzględnieniem horyzontalnych umów o transporcie lotniczym między UE a Singapurem, Malezją, Wietnamem i Indonezją.

Możliwe będzie zaproponowanie realizacji niektórych elementów ostatecznej umowy w ramach podejścia etapowego, w szczególności liberalizacji rynku transportu lotniczego UE-ASEAN.

Komisja powinna wynegocjować odpowiednie klauzule w celu tymczasowego stosowania umowy w okresie między jej podpisaniem a wejściem w życie.

4. ZARZĄDZANIE UMOWĄ

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

Należy ustanowić wspólny komitet przedstawicieli stron, który będzie odpowiadać za administrowanie umową oraz jej właściwą realizację.

Umowa powinna przewidywać szybki, skuteczny i wiążący mechanizm rozstrzygania sporów, który zapewni możliwość prawidłowego stosowania umowy.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Niezależnie od mechanizmu rozstrzygnięcia sporów umowa powinna zawierać postanowienia, które będą stosowane w razie niewypełnienia zobowiązań umownych, jak np. możliwość przyjmowania odpowiednich środków zabezpieczających lub całkowitego lub częściowego zawieszenia praw lub przywilejów przyznanych zgodnie z warunkami umowy.

5. PROWADZENIE NEGOCJACJI

Komisja prowadzi negocjacje zgodnie z niniejszymi wytycznymi oraz zapewnia właściwą koordynację z trwającymi oraz przyszłymi negocjacjami w innych odpowiednich dziedzinach.

DECLASSIFIED

SEKCJA 2

PROCEDURA NEGOCJACJI

Grupę Roboczą ds. Lotnictwa wyznacza się jako specjalny komitet wspomagający Komisję w negocjacjach.

Negocjacje przygotowuje się z odpowiednim wyprzedzeniem. W tym celu Komisja możliwie najszybciej informuje specjalny komitet o przewidywanym harmonogramie i kwestiach, które mają być negocjowane, oraz przekazuje specjalnemu komitetowi wszystkie niezbędne dokumenty.

Negocjacje prowadzi się w sposób gwarantujący pełne i terminowe konsultacje z wszelkimi zainteresowanymi stronami w czasie całego przebiegu negocjacji.

Każdą sesję negocjacji poprzedza posiedzenie specjalnego komitetu, aby umożliwić specjalnemu komitetowi sformułowanie opinii i rad odnośnie do negocjacji. Komisja przekazuje komitetowi wszystkie informacje niezbędne mu do celów monitorowania postępów negocjacji.

Komisja składa specjalnemu komitetowi pisemne sprawozdanie na temat wyników i postępów negocjacji po każdej sesji negocjacji, w przypadku jakichkolwiek nowych okoliczności, a w każdym przypadku co najmniej kwartalnie.

Bez uszczerbku dla art. 17 TUE Komisja może podczas negocjacji zapraszać członków specjalnego komitetu do współpracy w charakterze ekspertów.