



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 8. Dezember 2023
(OR. en)

8904/16
ADD 1 REV 1 DCL 1

AVIATION 101
RELEX 388
ASIE 29

FREIGABE

des Dokuments	ST 8904/16 ADD 1 REV 1 RESTREINT UE/EU RESTRICTED
vom	30. Mai 2016
Neuer Status:	Öffentlich zugänglich

Betr.: Entwurf eines Beschlusses des Rates zur Ermächtigung der Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und den Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen (ASEAN) im Hinblick auf Angelegenheiten, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen
– Annahme

Die Delegationen erhalten in der Anlage die freigegebene Fassung des obengenannten Dokuments.

Der Wortlaut dieses Dokuments ist mit dem der vorherigen Fassung identisch.



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 30. Mai 2016
(OR. en)

8904/16
ADD 1 REV 1

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

AVIATION 101
RELEX 388
ASIE 29

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat/im Rat vereinigte Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten
Nr. Vordok.:	8313/1/16 REV 1 EU RESTRICTED
Nr. Komm.dok.:	15116/15 + ADD 1 EU RESTRICTED
Betr.:	Entwurf eines Beschlusses des Rates zur Ermächtigung der Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und den Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen (ASEAN) im Hinblick auf Angelegenheiten, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen – Annahme

Die Delegationen erhalten anbei den obengenannten Entwurf eines Ratsbeschlusses in der vom Vorsitz vorgeschlagenen Fassung.

**ENTWURF
BESCHLUSS DES RATES**

zur Ermächtigung der Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und den Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen (ASEAN) im Hinblick auf Angelegenheiten, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 218 Absätze 3 und 4,

auf Empfehlung der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Es sollten Verhandlungen über den Abschluss eines umfassenden Luftverkehrsabkommens mit den Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen (ASEAN) aufgenommen werden.
- (2) Die Kommission sollte als Verhandlungsführerin benannt werden.
- (3) Die Verhandlungen sollten von der Kommission im Benehmen mit dem Sonderausschuss und im Einklang mit den jeweiligen Rollen der Organe gemäß Artikel 13 Absatz 2 des Vertrags über die Europäische Union und Artikel 218 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in der Auslegung des Gerichtshofs der Europäischen Union geführt werden.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (4) Um den Interessen der Luftfahrtaußenpolitik der Union am besten zu entsprechen, sollte die Ermächtigung zur Führung von Verhandlungen zeitlich begrenzt werden, wobei die Möglichkeit einer Verlängerung besteht. Vor dem Ende der Ablauffrist sollte der Rat auf der Grundlage einer Empfehlung der Kommission bewerten, ob es im Interesse der Union liegt, die Verhandlungen fortzuführen, wobei der Standpunkt der ASEAN-Mitgliedstaaten und die Verhandlungsfortschritte sowie andere für diese Bewertung relevante Faktoren zu berücksichtigen wären. Eine derartige zeitlich begrenzte Ermächtigung mit der Möglichkeit einer Verlängerung sollte nicht die Wirkung haben, dass die Befugnis des Verhandlungsführers der Union bei den Verhandlungen mit den ASEAN-Mitgliedstaaten eingeschränkt wird –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

DECLASSIFIED

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Artikel 1

Die Kommission wird ermächtigt, im Namen der Union ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit den Mitgliedstaaten des Verbands Südostasiatischer Nationen (ASEAN) im Hinblick auf die Angelegenheiten, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, auszuhandeln.

Artikel 2

Die Kommission führt die Verhandlungen im Einklang mit den Verhandlungsrichtlinien im Anhang dieses Beschlusses. Die Verhandlungsrichtlinien dürfen nicht so verstanden werden, dass sie die jeweiligen Zuständigkeiten der Union und der Mitgliedstaaten in irgendeiner Weise beeinträchtigen.

Artikel 3

Die Verhandlungen werden im Benehmen mit dem Sonderausschuss und gemäß dem Verfahren nach Abschnitt 2 des Anhangs dieses Beschlusses geführt.

Artikel 3a

Dieser Beschluss gilt für einen Zeitraum von vier Jahren ab dem Tag seiner Annahme. Spätestens sechs Monate vor Ablauf der Geltungsdauer des Beschlusses kann die Kommission dem Rat eine Empfehlung für die Verlängerung der Geltungsdauer dieses Beschlusses vorlegen. Der Rat kann beschließen, die Geltung nach einer Bewertung der Verhandlungsfortschritte, des Standpunkts der ASEAN-Mitgliedstaaten sowie anderer für diese Bewertung relevanter Faktoren zu verlängern.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Der Präsident

VERHANDLUNGSRICHTLINIEN

für

**ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit den Mitgliedstaaten des Verbands
Südostasiatischer Nationen (ASEAN)**

ABSCHNITT 1

1. VERHANDLUNGSZIELE

Gestützt auf die engen politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Europäischen Union (im Folgenden "EU") und den Mitgliedstaaten des Verbands Südostasiatischer Nationen (im Folgenden "ASEAN") sind in dem Abkommen eine Reihe von Themen zu behandeln, wobei das Hauptziel in einer Marktöffnung zwischen der EU und dem ASEAN besteht, damit die Luftfahrtunternehmen beider Seiten schrittweise in die Lage versetzt werden, ihre Dienste auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen ungehindert anbieten und fair und gleichberechtigt sowie unter harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen miteinander konkurrieren zu können.

Ziel der Verhandlungen mit den Mitgliedstaaten des ASEAN sollte es sein, schrittweise einen gegenseitigen offenen Marktzugang zu ermöglichen und die Zusammenarbeit in Regulierungsfragen und die Konvergenz der Vorschriften zu verstärken. Verhandlungsziel sollte der Abschluss eines umfassenden Abkommens zwischen den Blöcken sein, unter anderem auch als Beitrag zur Stärkung der Beziehungen zwischen der EU und dem ASEAN in einem strategischen Bereich.

Das Abkommen sollte für alle EU-Luftfahrtunternehmen gleiche Bedingungen für den Zugang zum ASEAN-Markt vorsehen.

2. ANWENDUNGSBEREICH DES ABKOMMENS

Ein umfassendes Luftverkehrsabkommen würde es den Vertragsparteien ermöglichen, einen klaren und kohärenten Rahmen zu schaffen, in dem sie ihre künftigen Luftverkehrsbeziehungen konstruktiv ausbauen könnten.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Dieser Rahmen würde auf einem umfassenden Paket von Rechten und Pflichten beruhen, das unter anderem die Annäherung des Luftfahrtrechts gemäß den einschlägigen Standards und Rechtsvorschriften der EU in den Bereichen Luftsicherheit, Flugsicherheit, Flugverkehrsmanagement, Luftverkehrsinfrastruktur, Umweltschutz, Wettbewerb, Verbraucherschutz, Computerreservierungssysteme und Soziales so weit wie möglich sicherstellen und vorantreiben soll. In dem Abkommen würde eine Reihe von Aspekten behandelt, um eine fortschreitende, wechselseitige, nachhaltige und ausgewogene Marktöffnung zu erreichen; parallel dazu würde – unter Wahrung eines gebührenden Maßes an Flexibilität (z.B. in Bezug auf Übergangsfristen) – ein Prozess der Zusammenarbeit hin zur Regulierungskonvergenz stattfinden. Das Niveau der durch bestehende bilaterale Abkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und ASEAN-Mitgliedstaaten geschaffenen Marktzugangsmöglichkeiten darf durch das Abkommen nicht verringert werden.

- (1) Die Kommission stellt sicher, dass das Abkommen mit dem Vertrag und den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften in Einklang steht.
- (2) Das Abkommen sollte sicherstellen, dass alle Luftfahrtunternehmen der EU unabhängig von der Staatszugehörigkeit in allen unter das Abkommen fallenden Angelegenheiten die gleiche, diskriminierungsfreie Behandlung erfahren, und alle diesbezüglich von irgendeiner der Parteien eingelegten Vorbehalte sollten nichtig sein.
- (3) Das Abkommen sollte geeignete Mechanismen der Überprüfung und des Informationsaustauschs vorsehen, um bei der Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen gegenseitiges Vertrauen zu schaffen und gleiche Wettbewerbsbedingungen herzustellen.
- (4) Das Abkommen sollte eine Bestimmung bezüglich der Beantragung von Betriebsgenehmigungen durch Luftfahrtunternehmen enthalten. Diese Bestimmung sollte auf Verfahren von möglichst kurzer Dauer beruhen und, was die Luftfahrtunternehmen der EU anbelangt, die Vorschriften der EU-Verträge und das EU-Recht in Bezug auf die Erteilung von Genehmigungen widerspiegeln.
- (5) Auf der Grundlage der Grundsätze der Gegenseitigkeit und Chancengleichheit sollte eine Bestimmung in Betracht gezogen werden, die die Aussicht auf eine weitere oder vollständige Liberalisierung bezüglich Eigentümerschaft und Kontrolle der Luftfahrtunternehmen enthält.

- (6) Ziel des Abkommens sollte es sein, den Luftverkehrsmarkt zwischen der EU und dem ASEAN zu liberalisieren und die Grundlage für einen fairen und offenen Wettbewerb zu schaffen, dessen rechtliche Rahmenbedingungen gleichermaßen für die Luftfahrtunternehmen der EU und der ASEAN-Staaten gelten. Andernfalls könnte das wichtige Ziel, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, nicht erreicht werden. Deshalb ist es wichtig, unter Berücksichtigung der Interessen der Verbraucher und der Luftfahrtunternehmen die wesentlichen Bereiche zu bestimmen, in denen gleiche Wettbewerbsbedingungen hergestellt werden müssen. Mögliche Abweichungen zwischen den einschlägigen Vorschriften der EU und des ASEAN sollten ermittelt und analysiert werden. Auf diese Weise würden die Voraussetzungen für die Ausarbeitung des Regelungsrahmens eines solchen Abkommens geschaffen.

Die Liberalisierung des Luftverkehrsmarkts zwischen der EU und dem ASEAN sollte auf der Grundlage der Gegenseitigkeit – für Personenverkehrsdienste und kombinierte Dienste – Verkehrsrechte der dritten und der vierten Freiheit und für innerhalb der EU und innerhalb des ASEAN erbrachte Dienste Verkehrsrechte der fünften Freiheit umfassen; für ausschließliche Frachtdienste sollte sie Verkehrsrechte der dritten, vierten und fünften Freiheit umfassen.

- (7) Das Abkommen sollte möglichst hohe Anforderungen an die Flugsicherheit und Luftsicherheit stellen. Ziel sollte es sein, ein Niveau zu erreichen, das mit dem in der Union erreichten Niveau vergleichbar ist und gegebenenfalls mit den international anerkannten Normen und empfohlenen Gebräuchen und Verfahren für Luftverkehrsdienste im Einklang steht.
- (8) Das Abkommen sollte solide Bestimmungen über fairen Wettbewerb und staatliche Beihilfen enthalten, um gleiche Ausgangsbedingungen für alle Marktteilnehmer zu gewährleisten. Die europäische Musterklausel für fairen Wettbewerb, die sogenannte "Klausel über den freien Wettbewerb", sollte als Verhandlungsgrundlage dienen, und alle ihr zugrunde liegenden Grundsätze sollten in das Abkommen einfließen.

Das Abkommen sollte Bestimmungen zur Sicherstellung der Transparenz, insbesondere in Bezug auf Finanz- und Rechnungslegungsinformationen, enthalten, um die Einhaltung der Anforderungen des Abkommens sicherzustellen.

- (9) Das Abkommen sollte Bestimmungen zur betrieblichen und kommerziellen Flexibilität (z.B. Aspekte der Intermodalität zwischen verschiedenen Verkehrsträgern) enthalten.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (10) Das Abkommen sollte Bestimmungen enthalten, die zum einen sicherstellen, dass durch die jeweiligen politischen Maßnahmen und Rechtsvorschriften der Vertragsparteien ein hohes Schutzniveau der Arbeits- und Sozialstandards gefördert wird, und die zum anderen verhindern, dass aufgrund der Chancen, die sich durch das Abkommen ergeben, die nationalen arbeitsrechtlichen Vorschriften und Standards und ihre Durchsetzung untergraben werden. Zudem sollte das Abkommen darauf abzielen, dass für die Luftverkehrsbranche relevante international vereinbarte Standards und Übereinkommen in den Bereichen Arbeit und Soziales – wie sie insbesondere in den Kernübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) festgelegt sind – sowie deren wirksame Umsetzung gefördert werden.
- (11) In dem Abkommen sollte auf die Bedeutung und Dringlichkeit von Klimaschutzmaßnahmen sowie auf den hohen Stellenwert hingewiesen werden, der den einschlägigen Umweltschutzstandards für den Luftverkehr zukommt. Das Abkommen sollte einen intensiveren Dialog über globale Maßnahmen ermöglichen, aber auch einschlägige Standards und Rechtsvorschriften der EU fördern und die Regelungsautonomie der Vertragsparteien im Hinblick auf die Ausarbeitung und Aufrechterhaltung angemessener Rechtsvorschriften zur Behandlung von Klima- und Umweltfragen uneingeschränkt achten.
- (12) Das Abkommen sollte die diskriminierungsfreie Besteuerung von für Luftfahrzeuge geliefertem Flugkraftstoff für Flüge zwischen zwei Orten im Hoheitsgebiet einer Partei – auch im Falle von Flügen zwischen zwei Mitgliedstaaten der Europäischen Union – nicht unterbinden.
- (13) Ein besonderer Schwerpunkt sollte auf Lösungen für Probleme bei der Ausübung der Geschäftstätigkeit gelegt werden.
- (14) Das Abkommen sollte nicht den Bereich der Mehrwertsteuer berühren. Darüber hinaus sollte das Abkommen die Bestimmungen der bestehenden bilateralen Abkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Mitgliedstaaten des ASEAN zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Vermögen unberührt lassen.
- (15) Das Abkommen sollte sicherstellen, dass es allen Luftfahrtunternehmen freisteht, örtlich eingenommene Finanzmittel ohne Einschränkungen umgehend in frei konvertierbarer Währung zum am Markt geltenden Wechselkurs in das Land bzw. die Länder ihrer Wahl zu transferieren.

RESTREINT UE/EU RESTRICTED

- (16) Das Abkommen sollte die Möglichkeit vorsehen, dass ihm auch noch Norwegen, Island und gegebenenfalls weitere Drittländer beitreten können.
- (17) Das Abkommen, das in allen Amtssprachen der EU gleichermaßen verbindlich sein sollte, sollte zu diesem Zweck eine Sprachenklausel enthalten.

3. STRUKTUR DES ABKOMMENS

Bei seinem Inkrafttreten wird das endgültige Abkommen Vorrang vor den einschlägigen Bestimmungen in den bestehenden bilateralen Abkommen über Luftverkehrsdienste zwischen EU-Mitgliedstaaten und ASEAN-Mitgliedstaaten haben, wobei den horizontalen Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und Singapur, Malaysia, Vietnam und Indonesien Rechnung getragen wird.

Es kann vorgeschlagen werden, dass bestimmte Elemente des endgültigen Abkommens, insbesondere die Liberalisierung des Luftverkehrsmarkts zwischen der EU und dem ASEAN, stufenweise umgesetzt werden.

Die Kommission sollte geeignete Klauseln aushandeln, damit das Abkommen zwischen der Unterzeichnung und dem Inkrafttreten vorläufig angewendet werden kann.

4. VERWALTUNG DES ABKOMMENS

Jede Vertragspartei ist dafür verantwortlich, dem Abkommen in ihrem Hoheitsgebiet und gegenüber ihren Staatsangehörigen und Luftfahrtunternehmen Geltung zu verschaffen.

Ein gemeinsamer Ausschuss mit Vertretern der Vertragsparteien sollte eingerichtet werden, der für die Verwaltung des Abkommens und seine ordnungsgemäße Umsetzung verantwortlich ist.

Das Abkommen sollte einen schnellen, wirksamen und verbindlichen Mechanismus der Streitbeilegung enthalten, mit dem sichergestellt wird, dass das Abkommen ordnungsgemäß angewendet werden kann.

Ungeachtet des Streitbeilegungsmechanismus sollte das Abkommen Bestimmungen enthalten, die im Falle der Nichterfüllung von Pflichten aus dem Abkommen angewendet werden sollen, wie etwa die Möglichkeit, angemessene Schutzmaßnahmen anzunehmen oder die nach dem Abkommen gewährten Rechte oder Vorrechte ganz oder teilweise auszusetzen.

5. FÜHRUNG DER VERHANDLUNGEN

Die Kommission führt die Verhandlungen gemäß diesen Richtlinien und sorgt für eine angemessene Koordinierung mit laufenden und künftigen Verhandlungen in anderen einschlägigen Bereichen.

DECLASSIFIED

ABSCHNITT 2

VERFAHREN FÜR DIE VERHANDLUNGEN

Die Gruppe "Luftverkehr" wird als Sonderausschuss benannt, der die Kommission bei den Verhandlungen unterstützen soll.

Die Verhandlungen sind rechtzeitig vorzubereiten. Hierzu unterrichtet die Kommission den Sonderausschuss möglichst bald über den vorgesehenen Terminplan und die anstehenden Verhandlungsthemen und übermittelt ihm alle einschlägigen Unterlagen.

Die Verhandlungen werden so geführt, dass eine umfassende und rechtzeitige Konsultation aller einschlägigen Akteure während der gesamten Verhandlungsdauer gewährleistet ist.

Jeder Verhandlungsrunde geht eine Sitzung des Sonderausschusses voraus, damit der Sonderausschuss in Bezug auf die Verhandlungen Stellungnahmen ausarbeiten und Beratung leisten kann. Die Kommission stellt dem Sonderausschuss alle Informationen zur Verfügung, die er zur Verfolgung des Ablaufs der Verhandlungen benötigt.

Die Kommission erstattet dem Sonderausschuss nach jeder Verhandlungsrunde – gegebenenfalls bei neuen Entwicklungen, in jedem Fall jedoch mindestens vierteljährlich – schriftlich Bericht über die Ergebnisse und die Fortschritte der Verhandlungen.

Unbeschadet des Artikels 17 EUV kann die Kommission die Mitglieder des Sonderausschusses ersuchen, sie während der Verhandlungen als Experten zu unterstützen.