

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 22.10.2010  
KOM(2010) 590 wersja ostateczna

2010/0295 (NLE)

Wniosek

**DECYZJA RADY**

**w sprawie podpisania umowy między Unią Europejską a Republiką Zielonego  
Przylądka dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych**

## UZASADNIENIE

### 1. Kontekst wniosku

- **Podstawa i cele wniosku**

W następstwie orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości w sprawach o tzw. „otwartym niebie”, w dniu 5 czerwca 2003 r. Rada udzieliła Komisji mandatu na rozpoczęcie negocjacji z państwami trzecimi w sprawie zastąpienia niektórych postanowień obowiązujących umów umową na szczeblu Unii Europejskiej<sup>1</sup> („mandat horyzontalny”). Celem tych umów jest stworzenie wszystkim przewoźnikom lotniczym z Unii Europejskiej wolnego od dyskryminacji dostępu do tras między Unią Europejską a państwami trzecimi oraz zapewnienie zgodności dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a państwami trzecimi z prawem Unii Europejskiej.

- **Kontekst ogólny**

Międzynarodowe stosunki w dziedzinie lotnictwa między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a państwami trzecimi są tradycyjnie regulowane przez dwustronne umowy o komunikacji lotniczej zawierane pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej a państwami trzecimi, załączniki do tych umów oraz inne dwustronne i wielostronne porozumienia między państwami członkowskimi a państwami trzecimi.

Tradycyjne klauzule wyznaczania stosowane przez państwa członkowskie w dwustronnych umowach o komunikacji lotniczej są niezgodne z prawem Unii Europejskiej. Umożliwiają one państwu trzecim odrzucenie, wycofanie lub zawieszenie zezwolenia lub upoważnienia wydanego danemu przewoźnikowi lotniczemu, wyznaczonemu przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, w którym jednak to państwo członkowskie ani jego obywatele nie posiadają przeważającej części udziałów i nie sprawują nad nim skutecznej kontroli. Taki przypadek został uznany za dyskryminację przewoźników z Unii Europejskiej ustanowionych na terytorium któregoś z państw członkowskich, ale będących własnością i pozostających pod kontrolą obywateli innych państw członkowskich. Sytuacja ta jest niezgodna z art. 49 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, który gwarantuje obywatelom państw członkowskich Unii Europejskiej korzystającym ze swobody przedsiębiorczości w innym przyjmującym państwie członkowskim traktowanie na równi z obywatelami przyjmującego państwa członkowskiego.

Istnieją także dalsze kwestie, takie jak opodatkowanie paliwa lotniczego lub konkurencja, w odniesieniu do których należy zapewnić zgodność z prawem Unii Europejskiej poprzez zmianę albo uzupełnienie obowiązujących postanowień w dwustronnych umowach o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a krajami trzecimi.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Postanowienia umowy zastępują lub uzupełniają istniejące postanowienia ośmiu dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a

---

<sup>1</sup> Decyzja Rady nr 11323/03 z dnia 5 czerwca 2003 r. (dokument zastrzeżony).

Republiką Zielonego Przylądka.

- **Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Umowa przyczyni się do realizacji głównego celu unijnej polityki w zakresie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa poprzez zapewnienie zgodności istniejących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej z prawem Unii Europejskiej.

## 2. **Konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz ocena skutków**

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

*Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów*

Przez cały czas trwania negocjacji konsultowano się z państwami członkowskimi Unii Europejskiej i z sektorem lotnictwa.

*Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia*

Uwagi państw członkowskich Unii Europejskiej i sektora zostały uwzględnione.

## 3. **Aspekty prawne wniosku**

- **Krótki opis proponowanych działań**

Działając zgodnie z mechanizmami i wytycznymi przedstawionymi w załączniku do „mandatu horyzontalnego”, Komisja wynegocjowała z Republiką Zielonego Przylądka umowę, która zastępuje niektóre postanowienia istniejących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a Republiką Zielonego Przylądka. Artykuł 2 umowy zastępuje tradycyjnie stosowane klauzule wyznaczania unijną klauzulą wyznaczania, umożliwiającą wszystkim przewoźnikom z Unii Europejskiej korzystanie z prawa przedsiębiorczości. Artykuł 4 dotyczy opodatkowania paliwa lotniczego — kwestii, która została zharmonizowana na mocy dyrektywy Rady 2003/96/WE w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, w szczególności jej art. 14 ust. 2. Artykuł 5 rozwiązuje ewentualne przypadki konfliktu z regułami konkurencji Unii Europejskiej.

- **Podstawa prawna:**

Artykuł 100 ust. 2 i art. 218 ust. 5 TFUE.

- **Zasada pomocniczości**

Wniosek w całości opiera się na „mandacie horyzontalnym” udzielonym przez Radę, a uwzględniono w nim kwestie wchodzące w zakres prawa Unii Europejskiej i dwustronnych umów o komunikacji lotniczej.

- **Zasada proporcjonalności**

Umowa zmienia lub uzupełnia postanowienia dwustronnych umów o komunikacji lotniczej jedynie w zakresie niezbędnym dla zapewnienia zgodności tych umów z

prawem Unii Europejskiej.

- **Wybór instrumentów**

Umowa między Unią Europejską a Republiką Zielonego Przylądka jest najbardziej skutecznym instrumentem umożliwiającym zapewnienie zgodności wszystkich istniejących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a Republiką Zielonego Przylądka z prawem Unii Europejskiej.

**4. Wpływ na budżet**

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii Europejskiej.

**5. Informacje dodatkowe**

- **Uproszczenie**

Wniosek przewiduje uproszczenie prawodawstwa.

Odnośne postanowienia dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a Republiką Zielonego Przylądka zostaną zastąpione lub uzupełnione postanowieniami jednej umowy na szczeblu Unii Europejskiej.

- **Szczegółowe objaśnienie wniosku**

Zgodnie z typową procedurą podpisywania i zawierania umów międzynarodowych, do Rady kieruje się prośbę o zatwierdzenie decyzji w sprawie podpisania i zawarcia umowy pomiędzy Unią Europejską a Republiką Zielonego Przylądka dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych, jak również o wyznaczenie osób upoważnionych do podpisania umowy w imieniu Unii Europejskiej.

Wniosek

**DECYZJA RADY**

**w sprawie podpisania umowy między Unią Europejską a Republiką Zielonego  
Przylądka dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z jego art. 218 ust. 5,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej<sup>2</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją z dnia 5 czerwca 2003 r. Rada upoważniła Komisję do otwarcia negocjacji z państwami trzecimi w sprawie zastąpienia pewnych postanowień obecnie obowiązujących umów dwustronnych umową unijną.
- (2) W imieniu Unii Komisja wynegocjowała z Republiką Zielonego Przylądka umowę dotyczącą pewnych aspektów przewozów lotniczych (zwaną dalej „umową”), zgodnie z mechanizmami i wytycznymi zawartymi w załączniku do decyzji Rady z dnia 5 czerwca 2003 r.
- (3) Z zastrzeżeniem zawarcia wspomnianej umowy w późniejszym terminie, wynegocjowana przez Komisję umowa powinna zostać podpisana i być tymczasowo stosowana,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Podpisanie umowy między Unią Europejską a Republiką Zielonego Przylądka dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych zostaje niniejszym zatwierdzone w imieniu Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem zawarcia tej umowy.

Tekst umowy dołączony jest do niniejszej decyzji.

---

<sup>2</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

## Artykuł 2

Niniejszym upoważnia się przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby lub osób umocowanych do podpisania umowy w imieniu Unii, z zastrzeżeniem jej zawarcia.

## Artykuł 3

Do czasu wejścia w życie umowy jest ona stosowana tymczasowo od pierwszego dnia pierwszego miesiąca następującego po dniu, w którym strony dokonały wzajemnej notyfikacji zakończenia niezbędnych w tym celu procedur<sup>3</sup>.

## Artykuł 4

Niniejszym upoważnia się przewodniczącego Rady do dokonania notyfikacji przewidzianej w art. 8 ust. 2 umowy.

## Artykuł 5

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

## Artykuł 6

Niniejsza decyzja zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*

---

<sup>3</sup> Data rozpoczęcia tymczasowego stosowania umowy zostanie opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* przez Sekretariat Generalny Rady.

**PROJEKT**  
**UMOWA**  
**między Unią Europejską a Republiką Zielonego Przylądka**  
**dotycząca pewnych aspektów przewozów lotniczych**

UNIA EUROPEJSKA

z jednej strony, oraz

REPUBLIKA ZIELONEGO PRZYLĄDKA

zwana dalej „Wyspami Zielonego Przylądka”,

z drugiej strony,

(zwane dalej „stronami”),

STWIERDZAJĄC, że dwustronne umowy o komunikacji lotniczej podpisane między niektórymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej a Wyspami Zielonego Przylądka zawierają postanowienia sprzeczne z prawem Unii Europejskiej,

STWIERDZAJĄC, że Unia Europejska ma wyłączne kompetencje w zakresie szeregu aspektów, które mogą zostać włączone do dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a państwami trzecimi,

STWIERDZAJĄC, że na mocy prawa Unii Europejskiej unijni przewoźnicy lotniczy ustanowieni w państwie członkowskim Unii Europejskiej mają prawo do wolnego od dyskryminacji dostępu do tras lotniczych między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a państwami trzecimi,

UWZGLĘDNIAJĄC umowy między Unią Europejską a niektórymi państwami trzecimi, przewidujące dla obywateli tych państw trzecich możliwość nabywania prawa własności przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z prawem Unii Europejskiej,

UZNAJĄC, że niektóre postanowienia dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a Wyspami Zielonego Przylądka, które są niezgodne z prawem Unii Europejskiej, muszą zostać dostosowane do tego prawa celem ustanowienia solidnej podstawy prawnej dla przewozów lotniczych między Unią Europejską a Wyspami Zielonego Przylądka, a także w celu zachowania ciągłości tych przewozów,

UZNAJĄC, że zawierając wszelkie umowy o komunikacji lotniczej między rządem Republiki Zielonego Przylądka a państwami niebędącymi członkami Unii Europejskiej, Wyspy Zielonego Przylądka realizują własną politykę i wdrażają przepisy dotyczące przejmowania udziałów w przewoźnikach lotniczych i sprawowania nad nimi kontroli.

STWIERDZAJĄC, że zgodnie z prawem Unii Europejskiej przewoźnicy lotniczy nie mogą zasadniczo zawierać umów, które mogłyby wpłynąć na wymianę handlową między



państwami członkowskimi Unii Europejskiej i których celem lub skutkiem byłoby uniemożliwienie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji,

UZNAJĄC, że postanowienia dwustronnych umów o komunikacji lotniczej zawartych między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a Wyspami Zielonego Przylądka, które (i) wymagają zawierania umów pomiędzy przedsiębiorstwami, podejmowania decyzji przez stowarzyszenia przedsiębiorstw lub stosowania uzgodnionych praktyk uniemożliwiających, zakłócających lub ograniczających konkurencję między przewoźnikami lotniczymi na przedmiotowych trasach, bądź faworyzują wymienione rozwiązania, lub (ii) wzmacniają skutki wszelkich takich umów, decyzji lub uzgodnionych praktyk, lub (iii) przenoszą na przewoźników lotniczych lub inne prywatne podmioty gospodarcze odpowiedzialność za podjęcie środków uniemożliwiających, zakłócających lub ograniczających konkurencję między przewoźnikami lotniczymi na przedmiotowych trasach mogą uniemożliwić skuteczne działanie reguł konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstw,

STWIERDZAJĄC, że w ramach niniejszej umowy celem Unii Europejskiej nie jest zwiększenie ogólnego natężenia ruchu powietrznego między Unią Europejską a Wyspami Zielonego Przylądka ani naruszenie równowagi między unijnymi przewoźnikami lotniczymi a przewoźnikami lotniczymi z Wysp Zielonego Przylądka, ani negocjowanie zmian w postanowieniach obecnie obowiązujących umów dwustronnych o komunikacji lotniczej w zakresie praw przewozowych,

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

#### ARTYKUŁ 1

##### Postanowienia ogólne

1. Dla celów niniejszej umowy określenie „państwa członkowskie UE” oznacza państwa członkowskie Unii Europejskiej; „traktaty UE” oznacza Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej; „strona” oznacza stronę niniejszej umowy; „przewoźnik lotniczy” oznacza również przedsiębiorstwo lotnicze; „terytorium Unii Europejskiej” oznacza terytoria państw członkowskich, w odniesieniu do których stosuje się traktaty UE.
2. Zawarte w umowach wymienionych w załączniku 1 odniesienia do obywateli państwa członkowskiego UE będącego stroną takiej umowy są rozumiane jako odniesienia do obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej.
3. Zawarte w każdej z umów wymienionych w załączniku 1 odniesienia do przewoźników lotniczych lub przedsiębiorstw lotniczych z państwa członkowskiego UE będącego stroną takiej umowy są rozumiane jako odniesienia do przewoźników lotniczych bądź przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez to państwo członkowskie.

#### ARTYKUŁ 2

Wyznaczenie, upoważnienie i cofnięcie przez państwo członkowskie UE

1. Postanowienia ustępów do 2 do 4 niniejszego artykułu mają pierwszeństwo przed odpowiednimi postanowieniami artykułów wymienionych w załączniku 2,

odpowiednio: lit. a) lub lit. b), w odniesieniu do wyznaczenia przewoźnika lotniczego oraz przyznanych mu upoważnień i zezwoleń.

2. Po otrzymaniu wyznaczenia dokonanego przez państwo członkowskie UE, Wyspy Zielonego Przylądka udziela odpowiednich upoważnień i zezwoleń w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem, że:
  - i. przewoźnik lotniczy jest ustanowiony na terytorium wyznaczającego państwa członkowskiego UE zgodnie z traktatami UE oraz posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Unii Europejskiej; oraz
  - ii. państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, a w wyznaczeniu jest wyraźnie określona właściwa władza lotnicza; oraz
  - iii. przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez pakiet większościowy państw członkowskich UE lub obywateli państw członkowskich UE, lub innych państw wymienionych w załączniku 3 lub obywateli tych innych państw, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą tych państw lub tych obywateli.
3. Wyspy Zielonego Przylądka mogą odmówić, cofnąć, zawiesić lub ograniczyć upoważnienia lub zezwolenia wydane przewoźnikowi lotniczemu wyznaczonemu przez państwo członkowskie UE, jeżeli:
  - i. przewoźnik lotniczy nie jest ustanowiony na terytorium wyznaczającego państwa członkowskiego UE zgodnie z traktatami UE lub nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem Unii Europejskiej; lub
  - ii. państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym lub w wyznaczeniu nie są wyraźnie wymienione odpowiednie władze lotnicze; lub
  - iii. przewoźnik lotniczy nie stanowi własności lub nie znajduje się pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio bądź poprzez pakiet większościowy, państw członkowskich UE lub obywateli państw członkowskich UE, lub innych państw wymienionych w załączniku 3 lub obywateli tych państw.
4. Wykonując swoje prawa na mocy ust. 3 niniejszego artykułu, Wyspy Zielonego Przylądka nie stosują dyskryminacji między przewoźnikami lotniczymi Państw członkowskich UE ze względu na ich przynależność państwową.

### ARTYKUŁ 3 Bezpieczeństwo

1. Postanowienia ust. 2 niniejszego artykułu uzupełniają odpowiednie postanowienia artykułów wymienionych w załączniku 2 lit. c).

2. Jeżeli państwo członkowskie UE wyznaczyło przewoźnika lotniczego, nad którym kontrolę regulacyjną sprawuje inne państwo członkowskie UE, prawa Wysp Zielonego Przylądka zgodnie z postanowieniami dotyczącymi bezpieczeństwa zawartymi w umowie między państwem członkowskim UE, które wyznaczyło danego przewoźnika lotniczego, a Wyspami Zielonego Przylądka będą miały również zastosowanie w stosunku do przyjmowania, wykonywania lub utrzymywania standardów bezpieczeństwa przez wspomniane inne państwo członkowskie UE oraz w stosunku do zezwolenia na prowadzenie działalności przez tego przewoźnika lotniczego.

#### ARTYKUŁ 4

##### Opodatkowanie paliwa lotniczego

1. Postanowienia zawarte w ust. 2 niniejszego artykułu uzupełniają odpowiednie przepisy artykułów wymienionych poniżej w załączniku 2 lit. d).
2. Nie naruszając żadnego innego postanowienia stanowiącego inaczej, żadne z postanowień umów wymienionych w załączniku 2 lit. d) nie uniemożliwia państwu członkowskiemu UE nałożenia, na zasadzie niedyskryminacyjnej, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jego terytorium do użytku w statkach powietrznych wyznaczonego przewoźnika lotniczego pochodzącego z Wysp Zielonego Przylądka, obsługującego połączenie między punktem znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego UE a innym punktem znajdującym się na terytorium tego lub innego państwa członkowskiego UE.

#### ARTYKUŁ 5

##### Zgodność z regułami konkurencji

1. Nie naruszając żadnego innego postanowienia stanowiącego inaczej, żadne z postanowień umów wymienionych w załączniku 1 nie może (i) wymagać zawierania umów pomiędzy przedsiębiorstwami, podejmowania decyzji przez związki przedsiębiorstw lub stosowania uzgodnionych praktyk, które zapobiegają konkurencji lub ją zakłócają, bądź faworyzować wymienione rozwiązania; (ii) wzmacniać skutków wszelkich takich umów, decyzji lub uzgodnionych praktyk; ani (iii) przenosić na prywatne podmioty gospodarcze odpowiedzialności za podjęcie środków uniemożliwiających, zakłócających lub ograniczających konkurencję.
2. Postanowienia zawarte w umowach wymienionych w załączniku 1, które są niezgodne z ust. 1 niniejszego artykułu, nie będą stosowane.

#### ARTYKUŁ 6

##### Załączniki do umowy

Załączniki do niniejszej umowy stanowią jej integralną część.

#### ARTYKUŁ 7

## Zmiany lub poprawki

Za obopólną zgodą strony mogą w każdej chwili zmienić lub poprawić niniejszą umowę.

### ARTYKUŁ 8

#### Wejście w życie i tymczasowe stosowanie

1. Niniejsza umowa wchodzi w życie po przekazaniu sobie wzajemnie przez strony notyfikacji na piśmie stwierdzających, iż wewnętrzne procedury stron niezbędne do wejścia w życie umowy zostały zakończone.
2. Nie naruszając postanowień ust. 1, strony zgadzają się na tymczasowe stosowanie niniejszej umowy od pierwszego dnia pierwszego miesiąca następującego po dniu, w którym strony dokonały wzajemnej notyfikacji zakończenia niezbędnych w tym celu procedur.
3. Niniejszą umowę stosuje się do wszystkich umów i porozumień wymienionych w załączniku 1, wraz z tymi, które w dniu podpisania niniejszej umowy, nie weszły jeszcze w życie i nie są tymczasowo stosowane.

### ARTYKUŁ 9

#### Wygaśnięcie

1. W przypadku wygaśnięcia umowy wymienionej w załączniku 1, wygasają jednocześnie wszystkie postanowienia niniejszej umowy mające zastosowanie do wygasającej umowy wymienionej w załączniku 1.
2. W przypadku wygaśnięcia wszystkich umów wymienionych w załączniku 1, wygasa jednocześnie niniejsza umowa.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani odpowiednio upoważnieni podpisali niniejszą umowę.

Sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach w [...], dnia [...] r. w językach: angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim oraz włoskim, przy czym każdy z tych tekstów jest równie autentyczny.

W IMIENIU UNII EUROPEJSKIEJ:  
PRZYŁĄDKA

W IMIENIU REPUBLIKI ZIELONEGO

**Wykaz umów, o których mowa w art. 1 niniejszej umowy**

**a) Umowy o komunikacji lotniczej między Wyspami Zielonego Przylądka a państwami członkowskimi Unii Europejskiej, które w dniu podpisania niniejszej umowy były zawarte, podpisane lub tymczasowo stosowane:**

- umowa o transporcie lotniczym między **rządem Królestwa Belgii a rządem Republiki Zielonego Przylądka**, podpisana w Brukseli dnia 22 czerwca 1998 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Wyspy Zielonego Przylądka – Belgia”;
- umowa o transporcie lotniczym między **rządem Republiki Federalnej Niemiec a rządem Republiki Zielonego Przylądka**, podpisana w Berlinie dnia 19 czerwca 2001 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Wyspy Zielonego Przylądka – Niemcy”;
- umowa między **rządem Republiki Włoskiej a rządem Republiki Zielonego Przylądka** dotycząca przewozów lotniczych, podpisana w Praia dnia 7 lipca 1998 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Wyspy Zielonego Przylądka – Włochy”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **Królestwem Niderlandów a Republiką Zielonego Przylądka**, podpisana w Hadze dnia 21 grudnia 1988 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Wyspy Zielonego Przylądka – Niderlandy”;
- umowa o transporcie lotniczym między **Republiką Portugalską a Republiką Zielonego Przylądka**, sporządzona w Lizbonie dnia 9 marca 2004 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Wyspy Zielonego Przylądka – Portugalia”;
- umowa między **rządem Socjalistycznej Republiki Rumunii a rządem Republiki Zielonego Przylądka** dotycząca przewozów lotniczych, podpisana w Bukareszcie dnia 31 sierpnia 1983 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Wyspy Zielonego Przylądka – Rumunia”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **Królestwem Hiszpanii a Republiką Zielonego Przylądka**, podpisana w Madrycie dnia 19 września 2002 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Wyspy Zielonego Przylądka – Hiszpania”;
- umowa między **rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej a rządem Republiki Zielonego Przylądka** dotycząca przewozów lotniczych, podpisana w Praia dnia 9 stycznia 2007 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Wyspy Zielonego Przylądka – Zjednoczone Królestwo”.

**b) Umowy o komunikacji lotniczej i inne porozumienia parafowane lub podpisane między Wyspami Zielonego Przylądka a państwami członkowskimi Unii Europejskiej, które w dniu podpisania niniejszej umowy nie weszły jeszcze w życie bądź nie były tymczasowo stosowane**

**Wykaz artykułów w umowach wymienionych w załączniku 1, o których mowa w artykułach 2 do 4 niniejszej umowy**

**a) Wyznaczenie:**

- artykuł 3 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Belgia;
- artykuł 3 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Niemcy;
- artykuł 4 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Włochy;
- artykuł 3 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Niderlandy;
- artykuł 3 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Rumunia;
- artykuł 3 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Hiszpania;

**b) Odmowa wydania, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie upoważnień lub zezwoleń:**

- artykuł 5 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Belgia;
- artykuły 3 i 4 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Niemcy;
- artykuły 4 i 5 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Włochy;
- artykuły 3 i 4 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Niderlandy;
- artykuł 4 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Rumunia;
- artykuł 4 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Hiszpania;

**c) Bezpieczeństwo:**

- artykuł 12 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Niemcy;
- artykuł 10 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Włochy;
- artykuł 15 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Portugalia;
- artykuł 9 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Rumunia;
- artykuł 13 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Hiszpania;

**d) Opodatkowanie paliwa lotniczego:**

- artykuł 10 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Belgia;
- artykuł 6 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Niemcy;
- artykuł 6 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Włochy;

- artykuł 6 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Niderlandy;
- artykuł 11 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Rumunia;
- artykuł 5 umowy Wyspy Zielonego Przylądka – Hiszpania.

**Wykaz innych państw, o których mowa w art. 2 niniejszej umowy**

- a) **Republika Islandii** (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
  
- b) **Księstwo Liechtensteinu** (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
  
- c) **Królestwo Norwegii** (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
  
- d) **Konfederacja Szwajcarska** (na mocy Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego).