



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 2.2.2012 r.
COM(2012) 29 final

2012/0015 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie zawarcia Umowy dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych
między Unią Europejską a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej
Republiki Ludowej**

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 Europejskiej¹ („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 a państwami trzecimi z prawem unijnym.

- **Kontekst ogólny**

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

Tradycyjne klauzule wyznaczenia stosowane przez państwa członkowskie w dwustronnych umowach o komunikacji lotniczej są niezgodne z prawem Unii Europejskiej. Umożliwiają one państwom trzecim odrzucenie, wycofanie lub zawieszenie pozwolenia lub upoważnienia wydanego danemu przewoźnikowi lotniczemu, wyznaczonemu przez państwo członkowskie, 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 wspólnotowych 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 korzystającym ze swobody przedsiębiorczości w innym przyjmującym państwie członkowskim traktowanie na równi z obywatelami przyjmującego państwa członkowskiego.

Istnieją również inne zagadnienia, takie jak opodatkowanie paliwa lotniczego czy opłaty za przewóz stosowane przez przewoźników lotniczych z państw trzecich na trasach wewnątrzunijnych, w odniesieniu do których należy zapewnić zgodność z prawem Unii Europejskiej poprzez zmianę lub uzupełnienie istniejących postanowień dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a państwami trzecimi.

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

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

Postanowienia umowy zastępują lub uzupełniają istniejące postanowienia piętnastu dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej Republiki Ludowej.

- **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 obowiązujących 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 i z sektorem lotnictwa.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

Uwagi państw członkowskich 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 umowę ze Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej Republiki Ludowej, która zastępuje niektóre postanowienia istniejących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej Republiki Ludowej. Artykuł 2 umowy zastępuje tradycyjnie stosowane klauzule wyznaczania unijną klauzulą wyznaczania, umożliwiającą wszystkim przewoźnikom z UE 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 problem potencjalnej niezgodności z unijnymi regułami konkurencji.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 100 ust. 2, art. 218 ust. 6 lit. a) i art. 218 ust. 8 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 zmieni lub uzupełni postanowienia dwustronnych umów o komunikacji lotniczej jedynie w takim zakresie, w jakim będzie to niezbędne dla zapewnienia zgodności tych umów z prawem Unii Europejskiej.

- **Wybór instrumentów**

Umowa między Unią a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej Republiki Ludowej stanowi najskuteczniejszy instrument służący dostosowaniu wszystkich istniejących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej Republiki Ludowej do prawa unijnego.

4. Wpływ na budżet

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii Europejskiej.

5. Informacje dodatkowe

- **Uproszczenie**

Wniosek przewiduje uproszczenie prawodawstwa.

Oдноśne postanowienia dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej Republiki Ludowej zostaną zastąpione lub uzupełnione postanowieniami jednej umowy na szczeblu Unii.

- **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 Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej Republiki Ludowej dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych, jak również o wyznaczenie osób upoważnionych do podpisania umowy w imieniu Unii.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie zawarcia Umowy dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych między Unią Europejską a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej Republiki Ludowej

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 6 lit. a) i art. 218 ust. 8 akapit pierwszy,

uwzględniając wniosek Komisji²,

uwzględniając zgodę Parlamentu Europejskiego³,

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 Europejskiej Komisja wynegocjowała ze Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej Republiki Ludowej umowę dotyczącą pewnych aspektów przewozów lotniczych (zwaną dalej „umową”) zgodnie z mechanizmami i wytycznymi określonymi w załączniku do decyzji Rady z dnia 5 czerwca 2003 r.
- (3) Umowa została podpisana w imieniu Unii dnia [...] r., z zastrzeżeniem możliwości jej zawarcia w późniejszym terminie, zgodnie z decyzją Rady .../.../UE z dnia [...] r.⁴.
- (4) Umowę należy zatwierdzić w imieniu Unii Europejskiej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Niniejszym zatwierdza się w imieniu Unii Umowę dotyczącą pewnych aspektów przewozów lotniczych między Unią Europejską a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej Republiki Ludowej.

² Dz.U. C [...], s. [...].

³ Dz.U. C [...], s. [...].

⁴ Dz.U. C [...], s. [...].

2. Tekst umowy załączony jest do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Przewodniczący Rady wyznacza osobę umocowaną do dokonania w imieniu Unii Europejskiej notyfikacji przewidzianej w art. 8 ust. 1 umowy, w celu wyrażenia zgody Unii Europejskiej na to, aby umowa stała się dla niej wiążąca.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie w dniu jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli, dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

UMOWA

między Unią Europejską a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau Chińskiej Republiki Ludowej

dotycząca pewnych aspektów przewozów lotniczych

UNIA EUROPEJSKA

(zwana dalej „Unią”),

z jednej strony, oraz

RZĄD SPECJALNEGO REGIONU ADMINISTRACYJNEGO MAKAU CHIŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWEJ (zwanego dalej „Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau”), po uzyskaniu należytego upoważnienia do zawarcia przedmiotowej umowy od Rady Państwowej Chińskiej Republiki Ludowej,

z drugiej strony,

(zwane dalej „stronami”),

STWIERDZAJĄC, że dwustronne umowy o komunikacji zawarte między kilkoma państwami członkowskimi Unii a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau zawierają postanowienia sprzeczne z prawem Unii,

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

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

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

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

STWIERDZAJĄC, że zgodnie z prawem Unii przewoźnicy lotniczy nie mogą zasadniczo zawierać umów, które mogłyby wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi Unii i których celem lub skutkiem byłoby uniemożliwienie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji,

UZNAJĄC, że postanowienia dwustronnych umów o komunikacji lotniczej zawartych między państwami członkowskimi Unii a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau, które (i) wymagają zawierania umów pomiędzy przedsiębiorstwami, podejmowania decyzji przez związki przedsiębiorstw lub stosowania uzgodnionych praktyk uniemożliwiających, zakłócających lub ograniczających konkurencję między przewoźnikami lotniczymi na danych trasach, bądź sprzyjają wymienionym rozwiązaniom; 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 danych trasach, mogą uniemożliwić skuteczne działanie reguł konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstw,

STWIERDZAJĄC, że celem niniejszej umowy nie jest zwiększenie ogólnego natężenia ruchu lotniczego między Unią a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau, ani naruszenie równowagi między przewoźnikami lotniczymi ze Wspólnoty a przewoźnikami lotniczymi ze Specjalnego Regionu Administracyjnego Makau, ani zmiana postanowień dotyczących praw przewozowych w obecnie obowiązujących dwustronnych umowach o komunikacji lotniczej,

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

Postanowienia ogólne

1. Do celów niniejszej umowy termin „państwa członkowskie” oznacza państwa członkowskie Unii Europejskiej, a „traktaty UE” oznaczają Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
2. Zawarte w umowach wymienionych w załączniku 1 odniesienia do obywateli państwa członkowskiego będącego stroną takiej umowy są rozumiane jako odniesienia do obywateli państw członkowskich.
3. Zawarte w umowach wymienionych w załączniku I odniesienia do przewoźników lotniczych lub linii lotniczych pochodzących z państwa członkowskiego będącego stroną takiej umowy są rozumiane jako odniesienia do przewoźników lotniczych bądź linii lotniczych wyznaczonych przez to państwo członkowskie.

ARTYKUŁ 2

Wyznaczenie przez państwo członkowskie

1. Postanowienia zawarte w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu zastępują odpowiednie postanowienia w artykułach wymienionych odpowiednio w załączniku 2 lit. a) i b) dotyczące, odpowiednio, wyznaczenia przez dane państwo członkowskie przewoźnika lotniczego, jego upoważnień oraz zezwoleń udzielonych przez Specjalny Region Administracyjny Makau oraz odmowy, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia wspomnianych upoważnień lub zezwoleń udzielonych przewoźnikowi lotniczemu.
2. Po otrzymaniu wyznaczenia dokonanego przez państwo członkowskie Specjalny Region Administracyjny Makau udziela odpowiednich upoważnień i zezwoleń w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:

- a) przewoźnik lotniczy jest ustanowiony na terytorium wyznaczającego państwa członkowskiego zgodnie z traktatami UE oraz posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Unii; oraz
 - b) państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, a w wyznaczeniu są wyraźnie wymienione odpowiednie władze lotnicze; oraz
 - c) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez pakiet większościowy, państw członkowskich lub obywateli państw członkowskich, bądź innych państw wymienionych w załączniku 3 lub obywateli tych innych państw, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą tych państw lub tych obywateli.
3. Specjalny Region Administracyjny Makau może odmówić, cofnąć, zawiesić lub ograniczyć upoważnienia lub zezwolenia wydane przewoźnikowi lotniczemu wyznaczonemu przez państwo członkowskie, jeżeli:
- a) przewoźnik lotniczy nie jest ustanowiony na terytorium wyznaczającego państwa członkowskiego zgodnie z traktatami UE lub nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem Unii;
 - b) państwo członkowskie 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
 - c) przewoźnik lotniczy nie stanowi własności lub nie znajduje się pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio bądź poprzez pakiet większościowy, państw członkowskich lub obywateli państw członkowskich, bądź innych państw wymienionych w załączniku 3 lub obywateli tych innych państw;

Wykonując swoje prawa na mocy niniejszego ustępu, Specjalny Region Administracyjny Makau nie stosuje dyskryminacji między wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi ze względu na ich narodowość.

ARTYKUŁ 3

Bezpieczeństwo

1. Postanowienia ust. 2 niniejszego artykułu uzupełniają odpowiednie postanowienia artykułów wymienionych w załączniku 2 lit. c).
2. Jeżeli państwo członkowskie wyznaczyło przewoźnika lotniczego, nad którym kontrolę regulacyjną sprawuje lub utrzymuje inne państwo członkowskie, prawa Specjalnego Regionu Administracyjnego Makau wynikające z postanowień dotyczących bezpieczeństwa zawartych w umowie między państwem członkowskim, które wyznaczyło danego przewoźnika lotniczego, a Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau, będą miały również zastosowanie do przyjmowania, wykonywania lub utrzymywania norm bezpieczeństwa przez wspomniane inne państwo członkowskie oraz do zezwolenia na prowadzenie działalności przez tego przewoźnika lotniczego.

ARTYKUŁ 4

Opodatkowanie paliwa lotniczego

1. Postanowienia zawarte w ust. 2 niniejszego artykułu uzupełniają odpowiednie postanowienia artykułów wymienionych w załączniku 2 lit. d).
2. Niezależnie od jakichkolwiek postanowień stanowiących inaczej, żadne z postanowień umów wymienionych w załączniku 2 lit. d) nie uniemożliwia państwu członkowskiemu 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 ze Specjalnego Regionu Administracyjnego Makau, operującego między punktem znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego a innym punktem znajdującym się na terytorium tego lub innego państwa członkowskiego.

ARTYKUŁ 5

Zgodność z regułami konkurencji

1. Niezależnie od jakichkolwiek postanowień stanowiących 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 sprzyjać wymienionym rozwiązaniom; (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 mają zastosowania.

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. Niezależnie od 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. Niniejsza umowa ma zastosowanie do wszystkich umów i porozumień wymienionych w załączniku 1, łącznie 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 dotyczące 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, chińskim, 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 W IMIENIU SPECJALNEGO REGIONU
ADMINISTRACYJNEGO MAKAU CHIŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWEJ

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

Umowy o komunikacji lotniczej i inne porozumienia między Specjalnym Regionem Administracyjnym Makau a państwami członkowskimi, z uwzględnieniem zmian lub poprawek, które w dniu podpisania niniejszej umowy były zawarte, podpisane lub parafowane:

- umowa o transporcie lotniczym między **rządem federalnym Austrii a rządem Makau**, sporządzona w Wiedniu dnia 4 listopada 1994 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Austria”;
- umowa o transporcie lotniczym między **rządem Królestwa Belgii a rządem Makau**, sporządzona w Brukseli dnia 16 listopada 1994 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Belgia”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Republiki Czeskiej a rządem Specjalnego Regionu Administracyjnego Makau Chińskiej Republiki Ludowej**, sporządzona w Pradze dnia 25 września 2001 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Republika Czeska”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Królestwa Danii a rządem Makau**, sporządzona w Oslo dnia 12 grudnia 1996 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Dania”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Republiki Finlandii a rządem Makau**, sporządzona w Makau dnia 9 września 1994 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Finlandia”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Republiki Francuskiej a rządem Specjalnego Regionu Administracyjnego Makau Chińskiej Republiki Ludowej**, sporządzona w Paryżu dnia 23 maja 2006 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Francja”;
- umowa o transporcie lotniczym między **rządem Republiki Federalnej Niemiec a rządem Makau**, sporządzona w Bonn dnia 5 września 1996 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Niemcy”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Republiki Greckiej a rządem Specjalnego Regionu Administracyjnego Makau Chińskiej Republiki Ludowej**, parafowana w Makau dnia 17 lutego 2006 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Grecja”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Wielkiego Księstwa Luksemburga a rządem Makau**, sporządzona w Makau dnia 14 grudnia 1994 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Luksemburg”;

- umowa między **Królestwem Niderlandów a Makau** dotycząca komunikacji lotniczej między obszarami tych państw i poza nimi, sporządzona w Hadze dnia 16 listopada 1994 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Niderlandy”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Rzeczypospolitej Polskiej a rządem Makau**, sporządzona w Warszawie dnia 22 października 1999 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Polska”;
- umowa o transporcie lotniczym między **rządem Republiki Portugalii a rządem Makau**, sporządzona w Lizbonie dnia 31 sierpnia 1995 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Portugalia”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Republiki Słowackiej a rządem Specjalnego Regionu Administracyjnego Makau Chińskiej Republiki Ludowej**, parafowana w Makau dnia 3 marca 2006 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Słowacja”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Królestwa Szwecji a rządem Makau**, sporządzona w Oslo dnia 12 grudnia 1996 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Szwecja”;
- umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Specjalnego Regionu Administracyjnego Makau Chińskiej Republiki Ludowej a rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej**, sporządzona w Londynie dnia 19 stycznia 2004 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową Specjalny Region Administracyjny Makau – Zjednoczone Królestwo”;

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

- a) Wyznaczenie przez państwo członkowskie:
- artykuł 4 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Austria;
 - artykuł 3 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Republika Czeska;
 - artykuł 4 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Dania;
 - artykuł 4 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Niemcy;
 - artykuł 4 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Luksemburg;
 - artykuł 4 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Polska;
 - artykuł 4 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Portugalia;
 - artykuł 4 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Szwecja;
- b) Odmowa, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie upoważnień lub zezwoleń:
- artykuł 5 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Austria;
 - artykuł 6 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Belgia;
 - artykuł 4 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Republika Czeska;
 - artykuł 5 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Dania;
 - artykuł 4 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Finlandia;
 - artykuł 5 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Luksemburg;
 - artykuł 5 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Niderlandy;
 - artykuł 5 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Polska;
 - artykuł 6 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Portugalia;
 - artykuł 5 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Szwecja;
- c) Bezpieczeństwo:
- artykuł 7 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Republika Czeska;
 - artykuł 9 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Francja;

- artykuł 7 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Grecja;
- artykuł 7 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Luksemburg;
- artykuł 6 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Republika Słowacka;
- artykuł 14 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Zjednoczone Królestwo;

d) Opodatkowanie paliwa lotniczego:

- artykuł 8 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Austria;
- artykuł 11 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Belgia;
- artykuł 8 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Republika Czeska;
- artykuł 7 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Dania;
- artykuł 6 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Finlandia;
- artykuł 7 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Niemcy;
- artykuł 9 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Luksemburg;
- artykuł 10 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Niderlandy;
- artykuł 7 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Polska;
- artykuł 10 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Portugalia;
- artykuł 7 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Szwecja;
- artykuł 8 umowy Specjalny Region Administracyjny Makau – Zjednoczone Królestwo;

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).