KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 23.3.2007
KOM(2007) 134 wersja ostateczna

2007/0052 (CNS)

Wniosek dotyczący

DECYZJI RADY

w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania umowy między Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych

Wniosek dotyczący

DECYZJI RADY

w sprawie zawarcia umowy między Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych

(przedstawiony przez Komisję)

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

W następstwie orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości w tzw. sprawach o „otwartym niebie", w dniu 5 czerwca 2003 r. Rada udzieliła Komisji mandatu na rozpoczęcie negocjacji z krajami trzecimi w celu zastąpienia niektórych postanowień istniejących umów umową wspólnotową[1] („mandat horyzontalny"). Celem tych umów jest stworzenie wszystkim przewoźnikom lotniczym z UE wolnego od dyskryminacji dostępu do tras między Wspólnotą a krajami trzecimi oraz zapewnienie zgodności dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a krajami trzecimi z prawem wspólnotowym.

- **Kontekst ogólny**

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

Tradycyjne klauzule wyznaczania stosowane przez państwa członkowskie w dwustronnych umowach o komunikacji lotniczej są niezgodne z prawem Wspólnoty. Umożliwiają one krajom trzecim odrzucenie, wycofanie lub zawieszenie pozwolenia lub upoważnienia wydanego danemu przewoźnikowi lotniczemu wyznaczonemu przez państwo członkowskie, w którym jednak to państwo członkowskie lub jego obywatele nie posiadają udziałów w odpowiedniej wysokości, ani też nie sprawują nad nim skutecznej kontroli. Taki przypadek został uznany za dyskryminację przewoźników wspólnotowych mających siedzibę na terytorium któregoś z państw członkowskich, ale stanowiących własność bądź znajdujących się pod kontrolą obywateli innych państw członkowskich. Sytuacja ta jest niezgodna z art. 43 traktatu, 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 krajów trzecich na trasach wewnątrzwspólnotowych, w odniesieniu do których należy zapewnić zgodność z prawem wspólnotowym poprzez zmianę lub uzupełnienie istniejących postanowień dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a krajami trzecimi.

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

Postanowienia umowy zastępują lub uzupełniają istniejące postanowienia

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

dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi.

- **Spójność z innymi politykami i celami Unii**

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

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

- **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 sektorem lotnictwa.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

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 Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi, która zastępuje niektóre postanowienia istniejących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi. Artykuł 2 umowy zastępuje tradycyjnie stosowane klauzule wyznaczania wspólnotową klauzulą wyznaczania, umożliwiającą wszystkim przewoźnikom ze Wspólnoty korzystanie z prawa przedsiębiorczości. Artykuł 3 umowy dotyczy kwestii bezpieczeństwa w kontekście wyznaczenia przez Wspólnotę. 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 (ustalanie taryf) rozwiązuje konflikt między obecnie obowiązującymi umowami dwustronnymi o komunikacji lotniczej a rozporządzeniem Rady nr 2409/92 w sprawie taryf i stawek za przewozy lotnicze, które uniemożliwia przewoźnikom z krajów trzecich zdobycie pozycji liderów cenowych w dziedzinie przewozów lotniczych na trasach wewnątrzwspólnotowych. Artykuł 6 rozwiązuje problem potencjalnej niezgodności ze wspólnotowymi zasadami konkurencji.

- **Podstawa prawna**

Traktat WE, art. 80 ust 2 i art. 300 ust. 2.

- **Zasada pomocniczości**

Wniosek w całości opiera się na „mandacie horyzontalnym” udzielonym przez Radę, a uwzględniono w nim kwestie wchodzące w zakres prawa wspólnotowego 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 wspólnotowym.

- **Wybór instrumentów**

Umowa między Wspólnotą a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi jest najbardziej skutecznym instrumentem umożliwiającym zapewnienie zgodności wszystkich istniejących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi z prawem wspólnotowym.

4) WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

5) INFORMACJE DODATKOWE

- **Uproszczenie**

Wniosek przewiduje uproszczenie prawodawstwa.

Odnośne postanowienia dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi zostaną zastąpione lub uzupełnione postanowieniami jednej umowy wspólnotowej.

- **Szczegółowe wyjaśnienie 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 Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych, jak również o wyznaczenie osób upoważnionych do podpisania umowy w imieniu Wspólnoty.

Wniosek dotyczący

DECYZJI RADY

w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania umowy między Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2, w powiązaniu z art. 300 ust. 2 akapit pierwszy zdanie pierwsze,

uwzględniając wniosek Komisji[2],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dnia 5 czerwca 2003 r. Rada upoważniła Komisję do otwarcia negocjacji z krajami trzecimi w sprawie zastąpienia pewnych postanowień obecnie obowiązujących umów dwustronnych umową wspólnotową.

(2) W imieniu Wspólnoty Komisja wynegocjowała umowę ze Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi dotyczącą pewnych aspektów przewozów lotniczych zgodnie z mechanizmami i wytycznymi zawartymi w załączniku do decyzji Rady upoważniającej Komisję do otwarcia negocjacji z krajami trzecimi w sprawie zastąpienia pewnych postanowień obecnie obowiązujących umów dwustronnych umową wspólnotową.

(3) Z zastrzeżeniem możliwości zawarcia wspomnianej umowy w późniejszym terminie, wynegocjowana umowa powinna zostać podpisana i być tymczasowo stosowana,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł

1. Z zastrzeżeniem zawarcia umowy w późniejszym terminie, niniejszym upoważnia się przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby lub osób uprawnionych do podpisania w imieniu Wspólnoty umowy między Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych.

2. Do czasu wejścia w życie umowy, będzie ona stosowana tymczasowo od pierwszego dnia miesiąca następującego po dniu, w którym strony wzajemnie notyfikowały

[2] Dz.U. C z […], str. […].

zamknięcie procedur koniecznych do tego celu. Niniejszym upoważnia się przewodniczącego Rady do dokonania notyfikacji przewidzianej w art. 9 ust. 2 umowy.

3. Tekst umowy stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Sporządzono w Brukseli, dnia r.

W imieniu Rady
Przewodniczący

2007/0052 (CNS)

Wniosek dotyczący

DECYZJI RADY

w sprawie zawarcia umowy między Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego art. 80 ust. 2, w powiązaniu z pierwszym zdaniem pierwszego akapitu jego art. 300 ust. 2 oraz pierwszym akapitem art. 300 ust. 3,

uwzględniając wniosek Komisji[3],

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego[4],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dnia 5 czerwca 2003 r. Rada upoważniła Komisję do otwarcia negocjacji z krajami trzecimi w sprawie zastąpienia pewnych postanowień obecnie obowiązujących umów dwustronnych umową wspólnotową.

(2) W imieniu Wspólnoty Komisja wynegocjowała umowę ze Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi dotyczącą pewnych aspektów przewozów lotniczych zgodnie z mechanizmami i wytycznymi zawartymi w załączniku do decyzji Rady upoważniającej Komisję do otwarcia negocjacji z krajami trzecimi w sprawie zastąpienia pewnych postanowień obecnie obowiązujących umów dwustronnych umową wspólnotową.

(3) Umowa została podpisana w imieniu Wspólnoty dnia […] r. z zastrzeżeniem możliwości jej zawarcia w późniejszym terminie, zgodnie z decyzją Rady …/…/WE[5].

(4) Umowa powinna zostać zatwierdzona,

---

3 Dz.U. C z […], str. […].
4 Dz.U. C z […], str. […].
5 Dz.U. C z […], str. […].

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

1. Umowa między Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi dotycząca pewnych aspektów przewozów lotniczych zostaje zatwierdzona w imieniu Wspólnoty.

2. Tekst umowy stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejszym upoważnia się przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby uprawnionej do dokonania notyfikacji przewidzianej w art. 9 ust. 1 umowy.

Sporządzono w Brukseli, dnia r.

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

UMOWA

między Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi

dotycząca pewnych aspektów przewozów lotniczych

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

z jednej strony,

ZJEDNOCZONE EMIRATY ARABSKIE („ZEA")

z drugiej strony

(zwane dalej „Umawiającymi się Stronami"),

STWIERDZAJĄC, że Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznał, iż niektóre postanowienia dwustronnych umów zawartych przez kilka państw członkowskich z państwami trzecimi są niezgodne z prawem wspólnotowym,

STWIERDZAJĄC, że niektóre dwustronne umowy o komunikacji lotniczej zawarte między państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi zawierają podobne postanowienia, oraz że na państwach członkowskich ciąży zobowiązanie podejmowania wszelkich odpowiednich kroków mających na celu unikanie niezgodności między takimi umowami a Traktatem WE,

STWIERDZAJĄC, że Wspólnota Europejska ma wyłączną kompetencję w zakresie pewnych aspektów, które mogą zostać włączone do dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej a państwami trzecimi,

STWIERDZAJĄC, że na mocy prawa Wspólnoty Europejskiej przewoźnicy lotniczy z siedzibą w jednym z państw członkowskich mają prawo do pozbawionego dyskryminacji dostępu do uzgodnionych tras lotniczych między państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej a krajami trzecimi,

UWZGLĘDNIAJĄC umowy między Wspólnotą Europejską a pewnymi krajami trzecimi, przewidujące dla obywateli tych krajów trzecich możliwość nabywania udziałów w liniach lotniczych posiadających koncesje wydane zgodnie z prawem Wspólnoty Europejskiej,

UZNAJĄC, że spójność między prawem Wspólnoty Europejskiej a postanowieniami umów dwustronnych o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi zapewni ciągłość i rozwój przewozów lotniczych między Wspólnotą Europejską a ZEA,

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

UZNAJĄC, że postanowienia dwustronnych umów o komunikacji lotniczej zawartych między państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi, które (i) wymagają zawierania umów pomiędzy przedsiębiorstwami, decyzji stowarzyszeń przedsiębiorstw lub uzgodnionych praktyk uniemożliwiających, zakłócających lub ograniczających konkurencję między przewoźnikami lotniczymi na danych 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 danych trasach, mogą uniemożliwić skuteczne działanie reguł konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstw,

STWIERDZAJĄC, że w ramach niniejszej umowy celem Wspólnoty Europejskiej nie jest zwiększenie ogólnego natężenia ruchu powietrznego między Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi ani naruszenie równowagi między przewoźnikami lotniczymi ze Wspólnoty a przewoźnikami lotniczymi z ZEA, ani też zmiana wykładni postanowień obecnie obowiązujących umów dwustronnych dotyczących praw przewozowych,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

Postanowienia ogólne

1. Do celów niniejszej umowy, termin „państwa członkowskie oznacza państwa członkowskie Wspólnoty Europejskiej, „Umawiająca się Strona" oznacza umawiającą się stronę niniejszej umowy, a „Strona" oznacza stronę odpowiedniej dwustronnej umowy o komunikacji lotniczej.

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 Wspólnoty Europejskiej.

3. Zawarte w umowach wymienionych w załączniku 1 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

1. Postanowienia zawarte w ustępach 2 i 3 niniejszego artykułu zastępują odpowiednie postanowienia zawarte w artykułach wymienionych odpowiednio w załączniku 2 (a)

i (b) w odniesieniu do, odpowiednio, do wyznaczenia przez zainteresowaną Stronę przewoźnika lotniczego, jego upoważnień oraz pozwoleń wydanych przez drugą Stronę oraz odmowy, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia wspomnianych upoważnień lub pozwoleń wydanych przewoźnikowi lotniczemu.

2. Po otrzymaniu wyznaczenia oraz wniosków od wyznaczonego(-ych) przewoźnika(-ów), złożonych w odpowiedniej formie oraz w sposób odpowiedni dla zezwoleń na prowadzenie działalności oraz pozwoleń technicznych, każda ze Stron wyda odpowiednie upoważnienia i pozwolenia w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem, że:

   a) w przypadku przewoźnika wyznaczonego przez państwo członkowskie:

      i. przewoźnik lotniczy ma w państwie członkowskim, które dokonało jego wyznaczenia, siedzibę zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską, oraz posiada ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z prawem Wspólnoty Europejskiej; oraz

      ii. państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, a w wyznaczeniu wymienione są wyraźnie odpowiednie władze lotnicze; oraz

      iii. głównym miejscem prowadzenia działalności przez przewoźnika lotniczego jest terytorium państwa członkowskiego, które wydało mu ważną koncesję; oraz

      iv. przewoźnik lotniczy stanowi własność, bezpośrednio lub poprzez pakiet większościowy, i pozostaje pod skuteczną kontrolą, państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich, i/lub innych państw wymienionych w załączniku 3, i/lub obywateli tych państw.

   b) w przypadku przewoźnika wyznaczonego przez Zjednoczone Emiraty Arabskie:

      i. przewoźnik lotniczy ma siedzibę na terytorium Zjednoczonych Emiratów Arabskich i posiada koncesję zgodnie ze stosownym prawem ZEA; oraz

      ii. Zjednoczone Emiraty Arabskie sprawują skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym.

3. Każda ze stron może odmówić, cofnąć, zawiesić lub ograniczyć upoważnienia do prowadzenia działalności lub pozwolenia techniczne wydane przewoźnikowi lotniczemu wyznaczonemu przez drugą stronę jeżeli:

   a) w przypadku przewoźnika wyznaczonego przez państwo członkowskie:

      i. przewoźnik lotniczy nie ma w państwie członkowskim, które dokonało jego wyznaczenia, siedziby zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską, bądź nie posiada ważnej koncesji wydanej przez państwo członkowskie zgodnie z prawem Wspólnoty Europejskiej; lub

ii. 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

iii. głównym miejscem prowadzenia działalności przez przewoźnika lotniczego nie jest terytorium państwa członkowskiego, które wydało mu koncesję; lub

iv. przewoźnik lotniczy nie stanowi własności, bezpośrednio lub poprzez pakiet większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą, państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich, lub innych państw wymienionych w załączniku 3, i/lub obywateli tych państw; lub

v. przewoźnik lotniczy posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez inne państwo członkowskie i można wykazać, że poprzez wykonywanie praw przewozowych zgodnie z niniejszą umową na trasie, która obejmuje punkt znajdujący się na terytorium wymienionego innego państwa członkowskiego, włącznie z wykonywaniem przewozów oferowanych na rynku jako połączenia bezpośrednie lub z innego powodu stanowiących połączenia bezpośrednie, przewoźnik lotniczy obchodziłby ograniczenia praw przewozowych nałożone przez dwustronną umowę o komunikacji lotniczejmiędzy Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi a wymienionym innym państwem członkowskim; lub

vi. przewoźnik lotniczy posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie, nie istnieje dwustronna umowa o komunikacji lotniczej między Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi a tym państwem członkowskim, i można wykazać, że prawa przewozowe niezbędne do prowadzenia proponowanej działalności nie są dostępne zgodnie z zasadą wzajemności dla wyznaczonego(-ych) przewoźnika(-ów) ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich;

b) w przypadku przewoźnika wyznaczonego przez Zjednoczone Emiraty Arabskie:

i. przewoźnik lotniczy nie ma siedziby na terytorium Zjednoczonych Emiratów Arabskich i nie posiada koncesji zgodnie ze stosownym prawem ZEA; lub

ii. Zjednoczone Emiraty Arabskie nie utrzymują skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym; lub

iii. przewoźnik lotniczy stanowi własność, poprzez pakiet większościowy, i znajduje się pod kontrolą obywateli państwa innego niż Zjednoczone Emiraty Arabskie, i można wykazać, że poprzez wykonywanie praw przewozowych zgodnie z niniejszą umową na trasie, która obejmuje punkt znajdujący się na terytorium wymienionego innego państwa, włącznie z wykonywaniem przewozów oferowanych na rynku jako połączenia bezpośrednie lub z innego powodu stanowiących połączenia

bezpośrednie, przewoźnik lotniczy obchodziłby ograniczenia praw przewozowych nałożone przez dwustronną umowę o komunikacji lotniczejmiędzy państwem członkowskim a wymienionym innym państwem; lub

iv. przewoźnik lotniczy stanowi własność, poprzez pakiet większościowy, i znajduje się pod kontrolą obywateli państwa innego niż Zjednoczone Emiraty Arabskie, nie istnieje dwustronna umowa o komunikacji lotniczej między państwem członkowskim a wymienionym innym państwem, i można wykazać, że prawa przewozowe niezbędne do prowadzenia proponowanej działalności nie są dostępne zgodnie z zasadą wzajemności dla wyznaczonego(-ych) przewoźnika(-ów) z danego państwa członkowskiego.

Wykonując swoje prawa wynikające z niniejszego ustępu, i nie naruszając praw wynikających z ust. 3 lit. a) ppkt (v) i (vi) niniejszego art., Zjednoczone Emiraty Arabskie powstrzymają się od dyskryminacji przewoźników pochodzących z państw członkowskich ze względu na ich przynależność państwową.

ARTYKUŁ 3

Bezpieczeństwo

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

2. Jeżeli państwo członkowskie wyznaczyło przewoźnika lotniczego, nad którym kontrolę regulacyjną sprawuje inne państwo członkowskie, prawa Zjednoczonych Emiratów Arabskich zgodnie z postanowieniami dotyczącymi bezpieczeństwa zawartymi w umowie między państwem członkowskim, które wyznaczyło danego przewoźnika lotniczego, a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi 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 przepisy artykułów wymienionych w załączniku 2 lit. d).

2. Nie naruszając żadnego innego postanowienia stanowiącego inaczej, żadne postanowienie umów wymienionych w załączniku 2 lit. d) nie będzie przeszkodą dla państw członkowskich w nałożeniu w sposób wolny od dyskryminacji podatków, opłat specjalnych, należności, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jego terytorium, przeznaczone do użytku w statku powietrznym wyznaczonego przewoźnika pochodzącego ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, który obsługuje trasy między punktem znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego a innym punktem znajdującym się na terytorium tego lub innego państwa członkowskiego. W takim przypadku Zjednoczonym Emiratom Arabskim przysługuje podobne prawo do nałożenia, na zasadzie wzajemności i w sposób wolny od dyskryminacji, podobnych podatków, opłat specjalnych, należności, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na terytorium ZEA.

ARTYKUŁ 5

Opłaty za przewóz w obrębie Wspólnoty Europejskiej

1. Postanowienia zawarte w ust. 2 niniejszego artykułu uzupełniają stosowne postanowienia zawarte w artykułach wymienionych w załączniku 2 lit. e).

2. Opłaty należne za przewóz wyłącznie w obrębie Wspólnoty Europejskiej, nakładane przez przewoźnika lotniczego/przewoźników lotniczych

wyznaczonego/wyznaczonych przez Zjednoczone Emiraty Arabskie zgodnie z umową wymienioną w załączniku 1 zawierającą postanowienie wymienione w załączniku 2 lit. e), są regulowane prawem Wspólnoty Europejskiej.

3. Niezależnie od postanowień ust. 2 niniejszego artykułu, przewoźnik lotniczy (przewoźnicy lotniczy) wyznaczony (wyznaczeni) przez Zjednoczone Emiraty Arabskie ma (mają) prawo dostosować się do aktualnych stawek pobieranych przez inne linie lotnicze za przewóz wyłącznie w obrębie Wspólnoty Europejskiej.

ARTYKUŁ 6

Zgodność z regułami konkurencji

1. Nie naruszając wszelkich postanowień stanowiących inaczej, żadne postanowienia umów wymienionych w załączniku 1 nie mogą (i) faworyzować umów pomiędzy przedsiębiorstwami, decyzji stowarzyszeń przedsiębiorstw lub uzgodnionych praktyk, uniemożliwiających lub zakłócających konkurencję; (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 7

Załączniki do umowy

Załączniki do niniejszej umowy stanowią jej integralną część.

ARTYKUŁ 8

Przegląd lub zmiany

Umawiające się Strony mogą w każdej chwili dokonać przeglądu lub zmienić niniejszą umowę w drodze wzajemnego porozumienia.

ARTYKUŁ 9

Wejście w życie i tymczasowe stosowanie

1. Niniejsza umowa wchodzi w życie po przekazaniu sobie wzajemnie przez Umawiające się Strony notyfikacji na piśmie stwierdzających, iż wewnętrzne procedury stron niezbędne do wejścia w życie umowy zostały zakończone.

2. Nie naruszając postanowień ust. 1, Umawiające się Strony zgadzają się na tymczasowe stosowanie niniejszej umowy od pierwszego dnia miesiąca następującego po dniu, w którym Umawiające się Strony wzajemnie notyfikowały zamknięcie procedur koniecznych do tego celu.

3. Umowy oraz inne ustalenia między państwami członkowskimi a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi, które w dniu podpisania niniejszej umowy nie weszły jeszcze w życie i nie są tymczasowo stosowane, wymieniono w załączniku 1 lit. b). Niniejsza umowa stosuje się do wszystkich takich umów i ustaleń z dniem ich wejścia w życie lub z dniem ich tymczasowego stosowania.

ARTYKUŁ 10

Wygaśnięcie

1. W przypadku wygaśnięcia umowy wymienionej w załączniku 1, jednocześnie wygasają wszystkie przepisy niniejszej umowy mające zastosowanie do wygasającej umowy wymienionej w załączniku 1.

2. W przypadku wygaśnięcia wszystkich umów wymienionych w załączniku 1, jednocześnie wygasa niniejsza umowa.

W DOWÓD CZEGO, odpowiednio upoważnieni niżej podpisani złożyli swoje podpisy pod niniejszą umową.

Sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach w […] , dnia […] r. w językach: bułgarskim, czeskim, duńskim, niderlandzkim, angielskim, estońskim, fińskim, francuskim, niemieckim, greckim, węgierskim, włoskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, hiszpańskim, szwedzkim i arabskim.

W IMIENIU WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ: W IMIENIU ZJEDNOCZONYCH EMIRATÓW ARABSKICH:

ZAŁĄCZNIK I

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

a) Umowy o komunikacji lotniczej między Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi a państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej, które w dniu podpisania niniejszej umowy były zawarte, podpisane i/lub tymczasowo stosowane

– umowa między **rządem Ludowej Republiki Bułgarii a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich** dotycząca uruchomienia komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich terytoriami, podpisana w Sofii dnia 29 listopada 1989 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Bułgaria";

– umowa o transporcie lotniczym między **rządem Federalnym Austrii a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, podpisana w *[miejsce]* dnia *[data]* r., zwana dalej w załączniku 2 „(pierwszą) umową ZEA – Austria";

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z poufnym protokołem ustaleń sporządzonym w Wiedniu dnia 14 października 1987 r.;

– umowa o transporcie lotniczym między **rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich a rządem Federalnym Austrii**, podpisana w *[miejsce]* dnia *[data]* r., zwana dalej w załączniku 2 „(drugą) umową ZEA – Austria";

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z uzgodnionym protokołem sporządzonym w Abu Zabi dnia 10 marca 2004 r.;

Zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Wiedniu dnia 31 marca 2005 r.;

Ostatnio zmieniona wymianą pism z dnia 10 grudnia 2006 r. oraz *[?]*

– umowa między **rządem Królestwa Belgii a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich** dotycząca uruchomienia komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich terytoriami, podpisana w Abu Zabi dnia 5 marca 1990 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Belgia";

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z poufnym protokołem ustaleń sporządzonym w Brukseli dnia 8 lipca 1986 r.;

Ostatnio zmieniona wymianą pism z dnia 30 stycznia 2001 r. i 20 lutego 2001 r.;

– umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Republiki Cypryjskiej a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, podpisana w Abu Zabi dnia 7 grudnia 1999 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Cypr";

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z uzgodnionym protokołem sporządzonym w Abu Zabi dnia 7 grudnia 1999 r.;

Uzupełniona protokołem ustaleń sporządzonym w Nikozji dnia 23 lutego 2001 r.;

Zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Dubaju dnia 16 października 2002 r.;

– umowa o transporcie lotniczym między **rządem Republiki Czeskiej a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, podpisana w Abu Zabi dnia 15 grudnia 2002 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Republika Czeska”;

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z uzgodnionym protokołem sporządzonym w Pradze dnia 24 listopada 1999 r.

– umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Królestwa Danii a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, podpisana w […] dnia […] r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Dania”;

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z protokołem ustaleń sporządzonym w […] dnia […] r.;

– umowa o komunikacji lotniczejmiędzy **rządem Republiki Finlandii a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, parafowana w Helsinkach dnia 6 kwietnia 2004 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Finlandia”;

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z uzgodnionym protokołem sporządzonym w Helsinkach dnia 6 kwietnia 2004 r.

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z poufnym protokołem ustaleń sporządzonym w Helsinkach dnia 6 kwietnia 2004 r.;

– umowa między **rządem Republiki Francuskiej a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich** dotycząca komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich terytoriami, podpisana w Paryżu dnia 9 września 1991 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Francja”;

Uzupełniona protokołem ustaleń sporządzonym w Abu Zabi dnia 19 września 2001 r.;

Zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Paryżu dnia 16 września 2004 r.;

Ostatnio zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Abu Zabi dnia 13 grudnia 2006 r.;

– umowa o transporcie lotniczym między **rządem Republiki Federalnej Niemiec a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, podpisana w Abu Zabi dnia 2 marca 1994 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Niemcy”;

Zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Bonn dnia 15 czerwca 2000 r.;

– umowa między **rządem Republiki Greckiej a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich** dotycząca uruchomienia komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich terytoriami, podpisana w Abu Zabi dnia 16 grudnia 1991 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Grecja”;

Zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Atenach dnia 11 lutego 1998 r.;

– umowa o transporcie lotniczym między **rządem Irlandii a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, podpisana w […] dnia […] r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Irlandia”;

– umowa między **rządem Republiki Włoskiej a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich** dotycząca uruchomienia komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich terytoriami, podpisana w Abu Zabi dnia 3 kwietnia 1991 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Włochy”;

Zmieniona protokołem sporządzonym w Rzymie dnia 10 września 1991 r.;

Zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Rzymie dnia 8 listopada 1999 r.;

Zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Rzymie dnia 4 czerwca 2003 r.;

Zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Dubaju dnia 30 marca 2004 r.;

Ostatnio zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Rzymie dnia 13 grudnia 2005 r.;

– umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Republiki Łotewskiej a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, parafowana w Rydze dnia 13 września 2005 r., zwana dalej w załączniku 2 „Umową ZEA – Łotwa”;

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z protokołem ustaleń sporządzonym w Rydze dnia 13 września 2005 r.;

– umowa między **rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich a rządem Republiki Litewskiej** o komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich terytoriami, parafowana w […] dnia […] r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Litwa”;

– umowa między **rządem Wielkiego Księstwa Luksemburga a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich** dotycząca uruchomienia komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich terytoriami, parafowana w Luksemburgu dnia 28 listopada 1986 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Luksemburg”;

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z poufnym protokołem ustaleń sporządzonym w Luksemburgu dnia 28 listopada 1986 r.;

– umowa między **rządem Malty a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich** dotycząca uruchomienia komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich terytoriami, parafowana w Abu Zabi dnia 26 listopada 1991 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Malta”;

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z poufnym protokołem ustaleń sporządzonym w Abu Zabi dnia 26 listopada 1991 r.;

Zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym na Malcie dnia 24 września 2003 r.;

– umowa między **rządem Królestwa Niderlandów a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich** dotycząca uruchomienia komunikacji lotniczej pomiędzy i

poza ich terytoriami, podpisana w Abu Zabi dnia 31 lipca 1990 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Niderlandy”;

Zmieniona poufnym protokołem ustaleń sporządzonym w Abu Zabi dnia 10 kwietnia 2000 r.;

– umowa między **rządem Rzeczpospolitej Polskiej a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich** dotycząca uruchomienia komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich terytoriami, podpisana w Abu Zabi dnia 20 listopada 1994 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Polska”;

– umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Republiki Portugalskiej a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, parafowana w Lizbonie dnia 18 maja 2005 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Portugalia”;

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z protokołem ustaleń sporządzonym w Lizbonie dnia 18 maja 2005 r.

– umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Republiki Słowenii a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, parafowana w Lublanie dnia 16 września 2005 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Słowenia”;

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z protokołem ustaleń sporządzonym w Lublanie dnia 16 września 2005 r.

– umowa o transporcie lotniczym między **rządem Królestwa Hiszpanii a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, parafowana w Madrycie dnia 17 października 2001 r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Hiszpania”;

Umowa powinna być odczytywana w zestawieniu z protokołem ustaleń sporządzonym w Madrycie dnia 17 października 2001 r.;

– umowa o komunikacji lotniczej między **rządem Królestwa Szwecji a rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich**, podpisana w […] dnia […] r., zwana dalej w załączniku 2 „umową ZEA – Szwecja”;

– umowa między **rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej a Rządem Zjednoczonych Emiratów Arabskich** o komunikacji lotniczej, podpisana w Abu Zabi dnia 2 czerwca 2002 r., zwana dalej w załączniku 2 „Umową ZEA – Zjednoczone Królestwo”;

Uzupełniona protokołem ustaleń sporządzonym w Londynie i Abu Zabi odpowiednio dnia 16 czerwca 2003 r. i dnia 29 czerwca 2003 r.

b) Umowy dotyczące komunikacji lotniczej i inne porozumienia parafowane lub podpisane między Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi a państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej, które w dniu podpisania niniejszej umowy nie weszły jeszcze w życie i nie były tymczasowo stosowane

ZAŁĄCZNIK II

Wykaz artykułów zawartych w umowach wymienionych w załączniku 1, o których mowa w artykułach od 2 do 6 niniejszej umowy

a) Wyznaczenie przez państwo członkowskie:

– artykuł 3 ust. 4 (pierwszej) umowy ZEA – Austria;

– artykuł 3 (drugiej) umowy ZEA – Austria;

– artykuł 4 ust. 4 umowy ZEA – Belgia;

– artykuł 4 ust. 4 umowy ZEA – Bułgaria;

– artykuł 3 umowy ZEA – Cypr;

– artykuł 3 ust. 4 umowy ZEA – Republika Czeska;

– artykuł 3 ust. 4 umowy ZEA – Dania;

– artykuł 3 ust. 2 umowy ZEA – Finlandia;

– artykuł 4 ust. 4 umowy ZEA – Francja;

– artykuł 3 umowy ZEA – Niemcy;

– artykuł 4 ust. 4 umowy ZEA – Grecja;

– artykuł 3 ust. 3 umowy ZEA – Irlandia;

– artykuł 4 umowy ZEA – Włochy;

– artykuł 3 umowy ZEA – Łotwa;

– artykuł 3 umowy ZEA – Litwa;

– artykuł 4 umowy ZEA – Luksemburg;

– artykuł 3 umowy ZEA – Malta;

– artykuł 4 umowy ZEA – Niderlandy;

– artykuł 3 umowy ZEA – Polska;

– artykuł 3 umowy ZEA – Portugalia;

– artykuł 3 umowy ZEA – Słowenia;

– artykuł 3 umowy ZEA – Hiszpania;

– artykuł 3 umowy ZEA – Szwecja;

– artykuł 4 umowy ZEA – Zjednoczone Królestwo.

b) Odmowa, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie upoważnień lub pozwoleń:

– artykuł 4 ust. 1 (pierwszej) umowy ZEA – Austria;

– artykuł 4 (drugiej) umowy ZEA – Austria;

– artykuł 5 ust. 1 umowy ZEA – Belgia;

– artykuł 5 ust. 1 umowy ZEA – Bułgaria;

– artykuł 4 ust. 1 umowy ZEA – Cypr;

– artykuł 4 ust. 1 umowy ZEA – Republika Czeska;

– artykuł 4 ust. 1 umowy ZEA – Dania;

– artykuł 4 ust. 1 umowy ZEA – Finlandia;

– artykuł 5 ust. 1 umowy ZEA – Francja;

– artykuł 4 umowy ZEA – Niemcy;

– artykuł 5 ust. 1 umowy ZEA – Grecja;

– artykuł 3 ust. 5 umowy ZEA – Irlandia;

– artykuł 5 umowy ZEA – Włochy;

– artykuł 4 umowy ZEA – Łotwa;

– artykuł 4 umowy ZEA – Litwa;

– artykuł 5 umowy ZEA – Luksemburg;

– artykuł 4 umowy ZEA – Malta;

– artykuł 5 umowy ZEA – Niderlandy;

– artykuł 4 umowy ZEA – Polska;

– artykuł 4 umowy ZEA – Portugalia;

– artykuł 4 umowy ZEA – Słowenia;

– artykuł 4 umowy ZEA – Hiszpania;

– artykuł 4 umowy ZEA – Szwecja;

– artykuł 5 umowy ZEA – Zjednoczone Królestwo.

c) Bezpieczeństwo:

– artykuł 6 (drugiej) umowy ZEA – Austria;

– artykuł 7 umowy ZEA – Republika Czeska;

– artykuł 14 umowy ZEA – Dania;

– artykuł 12 umowy ZEA – Finlandia;

– artykuł 6 umowy ZEA – Łotwa;

– artykuł 9 umowy ZEA – Litwa;

– artykuł 14 umowy ZEA – Portugalia;

– artykuł 14 umowy ZEA – Słowenia;

– artykuł 11 umowy ZEA – Hiszpania;

– artykuł 14 umowy ZEA – Szwecja;

– artykuł 10 umowy ZEA – Zjednoczone Królestwo.

d) Opodatkowanie paliwa lotniczego:

– artykuł 7 (pierwszej) umowy ZEA – Austria;

– artykuł 9 (drugiej) umowy ZEA – Austria;

– artykuł 6 umowy ZEA – Belgia;

– artykuł 6 umowy ZEA – Bułgaria;

– artykuł 6 umowy ZEA – Cypr;

– artykuł 8 umowy ZEA – Republika Czeska;

– artykuł 6 umowy ZEA – Dania;

– artykuł 6 umowy ZEA – Finlandia;

– artykuł 6 umowy ZEA – Francja;

– artykuł 6 umowy ZEA – Niemcy;

– artykuł 6 umowy ZEA – Grecja;

– artykuł 11 umowy ZEA – Irlandia;

– artykuł 6 umowy ZEA – Włochy;

– artykuł 9 umowy ZEA – Łotwa;

– artykuł 6 umowy ZEA – Litwa;

– artykuł 6 umowy ZEA – Luksemburg;

– artykuł 5 umowy ZEA – Malta;

– artykuł 6 umowy ZEA – Polska;

– artykuł 6 umowy ZEA – Portugalia;

– artykuł 6 umowy ZEA – Słowenia;

– artykuł 5 umowy ZEA – Hiszpania;

– artykuł 6 umowy ZEA – Szwecja;

– artykuł 8 umowy ZEA – Zjednoczone Królestwo.

e) Opłaty za przewóz w obrębie Wspólnoty Europejskiej:

– artykuł 9 (pierwszej) umowy ZEA – Austria;

– artykuł 12 (drugiej) umowy ZEA – Austria;

– artykuł 11 umowy ZEA – Belgia;

– artykuł 11 umowy ZEA – Bułgaria;

– artykuł 13 umowy ZEA – Cypr;

– artykuł 12 umowy ZEA – Republika Czeska;

– artykuł 10 umowy ZEA – Dania;

– artykuł 12 umowy ZEA – Francja;

– artykuł 10 umowy ZEA – Niemcy;

– artykuł 11 umowy ZEA – Grecja;

– artykuł 6 umowy ZEA – Irlandia;

– artykuł 12 umowy ZEA – Włochy;

– artykuł 12 umowy ZEA – Łotwa;

– artykuł 15 umowy ZEA – Litwa;

– artykuł 11 umowy ZEA – Luksemburg;

– artykuł 10 umowy ZEA – Malta;

– artykuł 6 umowy ZEA – Niderlandy;

– artykuł 7 umowy ZEA – Niderlandy;

– artykuł 9 umowy ZEA – Polska;

– artykuł 18 umowy ZEA – Portugalia;

– artykuł 18 umowy ZEA – Słowenia;

– artykuł 7 umowy ZEA – Hiszpania;

– artykuł 10 umowy ZEA – Szwecja;

– artykuł 7 umowy ZEA – Zjednoczone Królestwo.