

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi perusluonteiset lentoyhteydet Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan unionista eroamisen yhteydessä varmistavista yhteisistä säännöistä”

(COM(2018) 893 final – 2018/0433 (COD))

(2019/C 190/07)

Yleisesittelijä: **Jacek KRAWCZYK**

Lausuntopyyntö	Euroopan parlamentti, 14.1.2019 neuvosto, 14.1.2019
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohta ja 304 artikla
Vastaava erityisjaosto	”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta”
Työvaliokunnan päätös	22.1.2019
Hyväksyminen täysistunnossa	20.2.2019
Täysistunnon nro	541
Äänestystulos (puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	77/1/0

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) on johdonmukaisesti korostanut Euroopan yhteisen ilmailualueen merkitystä ja laajuutta talouskasvua, vaurautta ja Euroopan kansainvälisen kilpailukyvyyn säilymistä edistävänä tekijänä. Kun Yhdistyneen kuningaskunnan (Britannian) päätös lakata olemasta Euroopan unionin jäsen (brexit) tulee voimaan, maan talouden mikään sektori ei enää ole kiinteä osa EU:n sisämarkkinoita eivätkä brittiläiset ilmailualan toimijat enää nauti Euroopan yhteisen ilmailualueen tuomista eduista tai ole osa kyseistä aluetta.

1.2 Brexitin arvioidut vaikutukset EU:n ja Britannian väliseen vilkkaaseen lentoliikenteeseen riippuvat Yhdistyneen kuningaskunnan ja EU:n toimielinten kyvystä toteuttaa nopeasti asianmukaiset sääntelytoimenpiteet, joilla varmistetaan vahva kilpailu EU27-maiden ja Britannian ilmailualan toimijoiden välillä.

1.3 Jos brexit toteutuu – kuten yhä todennäköisemmältä näyttää – ilman erosopimusta, EU:n lainsäädäntöä ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008 ⁽¹⁾ lakataan soveltamasta Yhdistyneen kuningaskunnan ja EU:n väliseen lentoliikenteeseen. Tämä luo oikeudellista epävarmuutta, vie suunnitteluvarmuuden ja vaarantaa Britannian ja EU:n välisten lentoyhteyksien jatkuvuuden.

1.4 Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi perusluonteiset lentoyhteydet Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan unionista eroamisen yhteydessä varmistavista yhteisistä säännöistä (asetus) on tilapäisratkaisu ja varotoimi jyrkän brexitin vaikutusten lievittämiseksi. Ehdotetut toimenpiteet ovat ainoa realistinen tapa lieventää vakavia haittavaikutuksia, joita ilmailualalle on odotettavissa, jos erosopimusta ei ratifioida ennen maaliskuun 29. päivää 2019.

1.5 Asetus antaa komissiolle ja Britannian hallitukselle lisäaikaa neuvotella kattava lentoliikennesopimus, josta on määrä tulla EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen lentoliikenteen sääntelykehys. Lisäksi sillä varmistetaan perusluonteisten lentoyhteyksien säilyminen EU:n ja Britannian välillä, kunnes tällainen sopimus saadaan aikaan.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3).

1.6 Neuvottelut EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisestä lentoliikennesopimuksesta on käytävä viipymättä, jotta molempien osapuolten lentoliikenteen harjoittajien väliselle voimakkaalle kilpailulle saadaan jälleen oikeusperusta. ETSK on valmis välittämään tarvittavat panokset sidosryhmiltä EU27-maiden järjestäytyneen kansalaisyhteiskunnan piiristä. Komitea kannustaa EU:ta ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa solmimaan mahdollisimman pian kattavan lentoliikennesopimuksen Euroopan talouden, kansalaisten ja työntekijöiden etujen mukaisesti. Tällainen sopimus toimii yksinomaisena oikeusperustana avoimille ja kilpailuun perustuville ilmailumarkkinoille.

1.7 Kun Yhdistynyt kuningaskunta oli tehnyt 50 artiklan mukaisen ilmoituksen aikeestaan erota EU:sta, komissio laati yhtenäisen neuvottelustrategian ja pani sen täytäntöön johdonmukaisesti ja avoimesti kaikkien EU:n toimielinten täydellä ja varauksettomalla tuella ⁽²⁾. ETSK kiittää Euroopan komissiota, Euroopan parlamenttia ja jäsenvaltioita niiden yhtenäisestä toiminnasta. Yhdenmukaisen lähestymistavan noudattaminen on EU:n kansalaisten etujen mukaista, ja sama pätee siviili-ilmailualaan.

1.8 ETSK on tyytyväinen sysäykseen, jonka ehdotettu asetus antaa perusluonteisten lentoyhteyksien turvaamiseen tähtäävänä varotoimenpiteenä, kun otetaan huomioon, ettei sitä voida pitää asetuksen N:o 1008/2008 tai edes yksipuolisen erosopimuksen jatkeena. Ehdotetulla asetuksella vahvistettavat oikeudet ovat perustellusti kestoaltaan ja soveltamisaltaan rajoitettuja. Kaupallisten mahdollisuuksien rajoittaminen kolmannen ja neljännen vapauden alaisiin palveluihin EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä on loogista ja johdonmukaista. EU:n ja Britannian lentoyhtiöiden muun kaupallisen toiminnan tulee kuulua kysymyksiin, joita käsitellään neuvotteluissa EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan mahdollisesta tulevasta lentoliikennesopimuksesta.

1.9 Ehdotetussa asetuksessa säädetään useista kriteereistä ja menettelyistä perusluonteisten lentoyhteyksien ja tasapuolisen kilpailun varmistamiseksi, esimerkkeinä vuorojen lukumäärän rajoittaminen enintään IATA:n talvi- ja kesäkausien kapasiteettia vastaavaksi ⁽³⁾, oikeuksien "vastaavuuden" käsite ⁽⁴⁾ ja komission oikeus vähentää, muuttaa tai peruuttaa oikeuksia ⁽⁵⁾. ETSK suosittelee, että nykyisten markkinaolosuhteiden paremmaksi huomioon ottamiseksi vertailujakso päättyisi 29. maaliskuuta 2019 (IATA:n koko kesä- ja talvikausi 2018/2019).

1.10 Kun otetaan huomioon kyseessä olevan huonoimman skenaarion taloudelliset ja sosiaaliset seuraukset, on erittäin tärkeää, että komissio luo mekanismin avointa ja tiivistä seurantaa varten. Siihen olisi sisällyttävä myös komission, työmarkkinaosapuolten ja kansalaisyhteiskunnan organisaatioiden tiivis yhteistyö ennen siirtymäkautta ja sen sekä uutta lentoliikennesopimusta koskevien neuvottelujen aikana. Seurannan on katettava myös matkustajien, työntekijöiden ja ympäristönormien suojeleminen.

1.11 ETSK:n mielestä Yhdistyneestä kuningaskunnasta peräisin olevilla lentoliikennealan työntekijöillä tulisi säilyä EU:n lainsäädäntöön nojautuvat oikeudet mm. miehistön työaikaan, vuokratyöhön ja lentoaikarajoituksiin sekä yrityksen luovutusta koskevaan direktiiviin ja muihin direktiiveihin liittyvissä asioissa, jotta toimintaedellytykset säilyvät tasapuolisina unionin lentoliikenteen harjoittajiin nähden.

2. Yleistä

2.1 Oikeusperusta lentoliikenteen harjoittamiselle EU:n sisällä

Kuten ehdotuksen ⁽⁶⁾ perusteluissa todetaan, itsenäiset valtiot järjestävät lentoliikenteen kahdenvälisen lentoliikennesopimusten avulla. Siitä lähtien, kun EU:n sisäinen lentoliikenne vapautettiin, jäsenvaltioiden lentoliikenteen harjoittajien vapaus tarjota EU:n sisäisiä lentopalveluja on kuitenkin perustunut yksinomaan asetukseen (EY) N:o 1008/2008, jossa vahvistetaan lisäksi kyseisiä liikenteenharjoittajia koskevat lupasäännöt. Erosopimuksen puuttuessa kyseinen asetus ei enää säätelisi Yhdistyneen kuningaskunnan ja jäsenvaltioiden välistä lentoliikennettä, minkä seurauksena kyseisten liikenteenharjoittajien Yhdistyneen kuningaskunnan ja jäsenvaltioiden välillä harjoittamalle lentoliikenteelle ei olisi enää oikeusperustaa 30. maaliskuuta 2019 alkaen. Lisäksi Yhdistyneen kuningaskunnan lentoliikenteen harjoittajat menettäisivät liikennelupansa unionissa.

⁽²⁾ COM(2018) 556 final/2; COM(2018) 880 final.

⁽³⁾ COM(2018) 893 final, 3 artiklan 2 kohta.

⁽⁴⁾ COM(2018) 893 final, 4 artikla.

⁽⁵⁾ COM(2018) 893 final, 4 ja 5 artikla.

⁽⁶⁾ COM(2018) 893 final.

Vaikka valtiot voivat hyväksyä lentoyhtiöiden esittämiä lentojen kausiaikatauluja kansainvälisen kohteliaisuuden (comity) ja vastavuoroisuuden perusteella, tällaiset tapauskohtaiset hyväksymiset eivät anna suunnitteluvarmuutta ja niistä aiheutuisi Britannian ja EU:n jäsenvaltioiden välisten lentojen tapauksessa sietokykyä koettelevia hallinnollisia rasitteita. Pohdittavaksi nousisi myös se varsin kiistanalainen juridinen kysymys, olisiko EU:lla vastaisuudessa yksinomaiset oikeudet neuvotella unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen lentoliikennesopimuksen sisällöstä. Ilman tällaista sopimusta jäsenvaltiot eivät voisi oikeudellisesti katsoen hyväksyä yhtäkään lentoa. Tämän vuoksi on oleellista, että EU:n ja Britannian välistä lentoliikennettä varten luodaan oikeusperusta, jonka nojalla toimintoja voidaan jatkaa maaliskuun 29. päivän 2019 jälkeen.

2.2 Erosopimuksen vaikutukset ilmailualaan

EU ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat neuvolleet erosopimuksen, joka sisältää toimenpiteet, joilla on tarkoitus helpottaa Britannian siirtymistä jäsenvaltion asemasta EU:n ulkopuolisen kolmannen maan asemaan. Sopimus vaikuttaisi kaikkiin talouden aloihin. Siirtymäkaudella Yhdistyneeseen kuningaskuntaan sovellettaisiin sekä nykyistä että siirtymäajan kuluessa voimaan tulevaa uutta EU:n lainsäädäntöä, mutta Britannia ei kuitenkaan voisi osallistua aktiivisesti EU:n päätöksentekoprosessiin, myöskään Euroopan lentoturvallisuusvirastossa EASAssa tai muissa vastaavissa EU:n virastoissa. Tilanne jatkuisi tällaisena siihen saakka, kunnes Yhdistynyt kuningaskunta ja 27 jäsenvaltion EU solmivat uuden lentoliikennesopimuksen.

2.2.1 EU:n tekemät kansainväliset sopimukset

Yhdistyneen kuningaskunnan on ehkä uusittava brexitin jälkeen yli 750 kansainvälistä sopimusta, jotka EU on tehnyt jäsenvaltioiden puolesta. Joukossa on useita ilmailuun liittyviä sopimuksia, erityisesti EU:n ja Yhdysvaltojen kattava lentoliikennesopimus, jonka piiristä Britannia irtautuu eron myötä. Kun on kyse lentoliikennesopimuksista, jotka EU on tehnyt yksinomaisten toimivallan perusteella, Yhdistynyt kuningaskunta poistuu sopimusten piiristä, kun se lakkaa olemasta EU:n jäsenvaltio. Maa ei enää pääse hyötymään myöskään jaetun toimivallan nojalla tehtyjen sopimusten "EU:n jäsenvaltioille" tarjoamista eduista. EU sitoutuu erosopimuksessa ilmoittamaan kaikille unionin lentoliikennesopimusten kansainvälisille osapuolille, että niiden olisi kohdeltava Yhdistynyttä kuningaskuntaa siirtymäkauden ajan kuin EU:n jäsenvaltiota. On kuitenkin kolmannen osapuolen tehtävä määrittää, aikooko se tehdä niin, sillä erosopimus ei velvoita kolmansia osapuolia jatkamaan etujen soveltamista Yhdistyneeseen kuningaskuntaan maaliskuun 29. päivän 2019 jälkeen.

2.2.2 Huolto-, korjaus- ja tarkastuspalveluihin, ilma-alusten valmistusteollisuuteen, korjausvalmiuksiin ja turvallisuusstandardeihin liittyviä näkökohtia käsitellään toisessa ETSK:n lausunnossa (asiakokonaisuus TEN/688 – Brexitiin liittyvät lentoturvallisuusnäkökohdat).

3. Asetusehdotus

3.1 Tausta

Komissio on hyväksynyt sellaisen tilanteen varalta, että ratifioitua erosopimusta ei ole, kaksi asetusehdotusta, joilla pyritään lievittämään mahdollisia vakavia häiriöitä EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisessä lentoliikenteessä:

— käsillä olevan lausunnon aiheena oleva ehdotus yhteisistä säännöistä perusluonteisten lentoyhteyksien varmistamiseksi brexitin yhteydessä (COM(2018) 893 final – 2018/0433 (COD))

— ehdotus tietyistä brexitiin liittyvistä lentoturvallisuusnäkökohdista (COM(2018) 894 final – 2018/0434 (COD)) (7).

Esitetyt toimenpiteet ovat erosopimuksen puuttuessa kiireellisiä unionin oikeuden tietyillä aloilla. Ehdotettu suppea määrä toimenpiteitä on nähtävä poikkeuksellisenä pyrkimyksenä suojella Euroopan unionin ja sen kansalaisten elintärkeitä etuja tällaisessa tilanteessa.

Komissio korostaa erityisesti, että toimenpiteiden ei ole tarkoitus vastata EU-jäsenyyden tuomia etuja eikä suunnitellun siirtymäkauden ehtoja. EU hyväksyy toimenpiteet yksipuolisesti (se voi peruuttaa ne milloin tahansa), ja toimenpiteisiin liittyy alakohtaisia aikarajoituksia. Vahvistettua toimivaltajakoa tulee lisäksi noudattaa, ja kansallisten toimenpiteiden on oltava EU:n lainsäädännön mukaisia. Toimenpiteitä ei ole liioin tarkoitettu korjaamaan valmistautumisen puutetta tai sitä, että tarvittavia toimia ei ole toteutettu ajoissa.

(7) ETSK:n lausunto aiheesta "Brexitiin liittyvät lentoturvallisuusnäkökohdat", TEN/688 (EUVL, s. 37).

3.2 Ehdotetut toimenpiteet

3.2.1 Ehdotetun asetuksen avulla on tarkoitus taata – 12 kuukauden ajan – perusluonteiset lentoyhteydet Britannian ja EU:n välillä. Ehdotuksessa annetaan Yhdistyneen kuningaskunnan liikenteenharjoittajille liikenneoikeudet, joiden nojalla ne voivat lentää laskeutumatta unionin alueen yli, tehdä unionin alueelle laskuja ilman kaupallista tarkoitusta ja lentää suoria reitti- tai tilauslentoja Yhdistyneen kuningaskunnan alueen ja unionin alueen välillä riippumatta siitä, kuljetetaanko matkustajia vai rahtia ⁽⁸⁾. Erityisesti ehdotetaan, että lentokapasiteetille asetetaan enimmäismäärä, joka vastaa brexitiä edeltäviä vuorojen lukumääriä IATA:n talvi- ja kesäkausilla vuonna 2018 ⁽⁹⁾.

3.2.2 Yhdistyneen kuningaskunnan liikenteenharjoittajille myönnettävät oikeudet ovat lisäksi riippuvaisia oikeuksien vastaavuutta koskevan periaatteen noudattamisesta, mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että komissio seuraa, myönnetäänkö unionin lentoliikenteen harjoittajille oikeudellisesti ja tosiasiallisesti vastaavat oikeudet kuin Yhdistyneen kuningaskunnan liikenteenharjoittajat saavat ehdotetun asetuksen nojalla. Jos näin ei tapahdu tai kyseiset oikeudet eivät ole yhtäläisesti kaikkien liikenteenharjoittajien saatavilla, komissio voi harkintansa mukaan asettaa lisää kapasiteettirajoituksia, vaatia jäsenvaltioita epäämään liikenneluvat tai peruuttamaan ne määrääjäksi tai kokonaan taikka toteuttaa muita asianmukaisia toimenpiteitä ⁽¹⁰⁾. Komissio voi soveltaa samoja rajoituksia, jos se katsoo, että kilpailu ei ole tasapuolista – esimerkiksi jos Yhdistynyt kuningaskunta myöntää liikenteenharjoittajilleen tukia tai unionin liikenteenharjoittajiin kohdistuu syrjintää ⁽¹¹⁾.

3.2.3 Ehdotettu asetus sisältää niin ikään vaatimuksia liikennelupien hankkimisesta jäsenvaltioilta ⁽¹²⁾, toimintasuunnitelmien ja aikataulujen toimittamisesta asianomaisten jäsenvaltioiden viranomaisille ⁽¹³⁾, luvan epäämisen, kokonaan tai tilapäisesti peruuttamisen ja rajoittamisen edellytyksistä ⁽¹⁴⁾ sekä Yhdistyneen kuningaskunnan myöntämien lentokelpoisuustodistusten, pätevyystodistuksien ja lupakirjojen tunnustamisesta myös vastaisuudessa ⁽¹⁵⁾.

4. Erityistä

4.1 Kapasiteetin jäädyttäminen

4.1.1 Eurooppalaiset sidosryhmät olivat erimielisiä siitä, onko tarjottavalle kapasiteetille syytä asettaa yläraja ⁽¹⁶⁾. Tärkein peruste ylärajan poistamiselle on tulevana vuosina odotettavissa oleva markkinoiden 6 prosentin kasvu.

4.1.2 ETSK on kuitenkin komission kanssa samaa mieltä siitä, että ehdotetun asetuksen tarkoituksena ei ole jatkaa asetuksen N:o 1008/2008 soveltamista eikä varmistaa käytännössä, että EU:n lentoliikenteen sisämarkkinat ovat täysin toimivat. Koska asetuksella puututaan vuorojen lukumäärään ja näin ollen myös tarjottavaan kapasiteettiin, se vaikuttaa todella markkinoiden dynamiikkaan. Brexitin takia tarvitaan kuitenkin muiden hyväksyttyjen toimenpiteiden, kuten erosopimuksen, puuttuessa kiireellisiä toimia. Asetusta on siksi tarkasteltava sitä taustaa vasten, että poliittiset päättäjät eivät ole pystyneet hyväksymään tarvittavaa erosopimusta, jolla jatkettaisiin oikeusperustaa tietyn aikaa ja jossa Yhdistynyt kuningaskunta sitoutuisi toteuttamaan toimenpiteitä kolmantena maana. Ilman tällaista erosopimusta kaikkia talouden sektoreita, erityisesti ilmailualaa, uhkaavat vakavat häiriöt.

4.1.3 Ehdotetun asetuksen avulla tarjottava kapasiteetti ei näin ollen kuvasta toimivia markkinoita, vaan kyse on kiireellisesti tarvittavasta varotoimenpiteestä. Ilman tätä asetusta Yhdistyneen kuningaskunnan liikenteenharjoittajat ovat vakavassa vaarassa menettää EU-liikennelupansa niiden peruuttamisen takia. Asetuksella kyetään turvaamaan perusluonteiset lentoyhteydet. Lisäksi yläraja antaa jäsenvaltioille varmuutta, koska yksikään jäsenvaltio ei voi hyväksyä sitä enempää vuoroja ja edellytykset, joiden pohjalta mahdollisesti tarvittavia korjaavia toimia voidaan toteuttaa, ovat niin ikään selkeät. Vuorojen enimmäismäärän asettaminen korostaa sitä seikkaa, että asetus on tilapäistoimi ja kiireellisesti tarvittava varotoimenpide. Jotta nykyiset markkinaolosuhteet voidaan ottaa paremmin huomioon, vertailujakson olisi päätyttävä 29. maaliskuuta 2019 (IATA:n koko kesä- ja talvikausi 2018/2019). Asetuksen on tarkoitus olla voimassa, kunnes uusi lentoliikennesopimus saadaan solmittua, ja enintään 12 kuukautta.

⁽⁸⁾ COM(2018) 893 final, 3 artiklan 1 kohta.

⁽⁹⁾ COM(2018) 893 final, 3 artiklan 2 kohta.

⁽¹⁰⁾ COM(2018) 893 final, 4 artikla.

⁽¹¹⁾ COM(2018) 893 final, 5 artikla.

⁽¹²⁾ COM(2018) 893 final, 6 artikla.

⁽¹³⁾ COM(2018) 893 final, 7 artikla.

⁽¹⁴⁾ COM(2018) 893 final, 8 artikla.

⁽¹⁵⁾ COM(2018) 893 final, 9 artikla.

⁽¹⁶⁾ COM(2018) 893 final – 2018/0433 (COD).

4.1.4 ETSK kannattaa kestoltaan rajatun vuorojen enimmäismäärän asettamista, joka korostaa toimenpiteen tilapäisyyttä ja kohdenettua luonnetta varotoimenpiteenä. Komitea kannustaa kuitenkin EU:ta ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa solmimaan mahdollisimman pian kattavan lentoliikennesopimuksen Euroopan talouden ja työntekijöiden etujen mukaisesti. Tällainen sopimus toimii yksinomaisena oikeusperustana avoimille ja kilpailuun perustuville ilmailumarkkinoille.

4.2 *Soveltamisalan laajentaminen yhteisten reittitunnusten käyttöön ja vuokrasopimuksiin*

4.2.1 ETSK:n näkemyksen mukaan sellaisten lausekkeiden sisällyttäminen asetukseen, joiden nojalla voitaisiin jatkaa yhteisten reittitunnusten (code sharing) ja vuokrauksen käyttöä, ei enää olisi asetuksen tarkoituksena mukaista. Tällaisten kaupallisten sopimusten ei voida katsoa liittyvän perusluonteisten lentoyhteyksien varmistamiseen osapuolten välillä. Kyseisenlaisten kaupallisten yhteistyösopimusten oikeusperusta on asetus N:o 1008/2008, ja jos niiden käyttöä halutaan jatkaa, asiasta on määrättävä myöhemmin EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan kattavassa lentoliikennesopimuksessa.

4.3 *Soveltamisalan laajentaminen viidennen vapauden (rahti) alaisiin toimintoihin*

4.3.1 Asetuksessa säädetään lentoyhteyksien ydinsisällöstä: lentotoiminnan harjoittamisesta kahden maan välillä eli kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksista. Asetuksen piiriin kuuluu myös teknisiä oikeuksia, ensimmäisen ja toisen vapauden liikenneoikeuksia. Sen soveltamisalaan ei voi kuulua kahden maan väliset perusluonteiset lentoyhteydet ylittäviä oikeuksia, koska tarkoituksena ei ole tarjota uusia kaupallisia mahdollisuuksia tai edes laajentaa kaikkien nykyisten toimien oikeusperustaa. ETSK ei pidä ehdotetun asetuksen tarkoituksen ja perusperiaatteiden mukaisena myöntää tilapäisesti muita kaupallisia liikenneoikeuksia kuin kolmannen ja neljännen vapauden alaisia oikeuksia.

4.4 *Vaikutukset omistusta ja määräysvaltaa koskeviin vaatimuksiin*

4.4.1 ETSK katsoo, että asetuksen N:o 1008/2008 mukaisia omistusta ja määräysvaltaa koskevia vaatimuksia ei pitäisi muuttaa brexitin vuoksi. Jos EU:n lentoyhtiö on vaarassa menettää EU-liikennelupansa brexitin jälkeen, ehdotetussa asetuksessa olisi säädettävä riittävästä lisäajasta, jonka kuluessa lentoyhtiö voi mukauttaa omistusrakennettaan, jotta komissio voi hyväksyä sen.

4.5 *Vapautus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 868/2004 ⁽¹⁷⁾soveltamisesta Yhdistyneen kuningaskunnan liikenteenharjoittajien EU:hun suuntautuvaan liikennöintiin*

4.5.1 ETSK katsoo, että asetusta N:o 868/2004 olisi sovellettava jatkossakin poikkeuksetta, sillä muuten syntyy ennakkotapaus, joka voi vaikuttaa tämän kaupan suojavälineen tulevaan soveltamiseen. Vapautus asetuksen soveltamisesta ei ole myöskään tarpeen, koska asetuksessa itsessään säädetään toimenpiteistä, jotka voidaan ottaa käyttöön, jos komissio katsoo tarpeelliseksi kompensoida unionin lentoliikenteen harjoittajia syrjiviä toimia.

4.6 *Vastaavuuslauseke*

4.6.1 Vastaavuuslauseke, jonka nojalla komissio voi velvoittaa jäsenvaltiot peruuttamaan tai rajoittamaan Yhdistyneen kuningaskunnan liikenteenharjoittajien oikeuksia tarjota palveluja, on herättänyt huolta. Lauseke on toden totta tulkinnanvarainen, eikä ole mitenkään itsestään selvää, että kaikki jäsenvaltiot tulkitsevat sitä samalla tavalla. Lausekkeen tärkein etu on, että sen avulla vältetään lentoyhtiöiden automaattinen rankaiseminen ja supistetaan siten velvollisuutta puuttua markkinoiden toimintaan. Asetuksen tilapäisen luonteen johdosta on asianmukaisempaa soveltaa käytännöllistä lähestymistapaa sen sijaan, että pyritään kaavamaisesti vastaamaan toimiin samalla mitalla, mihin lauseke erityisesti ohjaa.

⁽¹⁷⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 868/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen muista maista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista liittyviltä yhteisön lentoliikenteen harjoittajilta vahingoittavilta tulta ja epäterveiltä hinnoittelukäytännöiltä suojautumisesta (EUVL L 162, 30.4.2004, s. 1).

4.6.2 ETSK panee merkille ehdotetun asetuksen 4 artiklassa tarkoitetun oikeuksien oikeudellisen tai tosiasiallisen vastaavuuden edut, sillä sen avulla voidaan varmistaa EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisiä lentoja tarjoavien lentoyhtiöiden tasapuolinen kilpailu ja yhtäläiset toimintaedellytykset. Erosopimuksen puuttuessa brittilentoyhtiöitä eivät enää sitoisi esimerkiksi kuluttajansuojaa, päästökauppajärjestelmää ja valtiontuen suuntaviivoja koskevat EU:n säännökset. On kuitenkin paitsi lentoyhtiöiden myös EU:n kansalaisten edun mukaista selkeyttää kuvaa siitä, milloin tietyt palvelut saatetaan lopettaa, jotta saavutetaan asetuksessa tarkoitettu oikeuksien tosiasiallinen tai oikeudellinen vastaavuus.

4.6.3 ETSK suosittaaakin, että komissio varmistaa tämän lausekkeen yhdenmukaisen täytäntöönpanon antamalla mahdollisesti yksityiskohtaisempia esimerkkejä tilanteista, joissa EU saattaa haluta antaa vastapuolen maistaa omaa lääketään.

4.7 ETSK:n mielestä Yhdistyneestä kuningaskunnasta peräisin olevilla lentoliikennealan työntekijöillä tulisi säilyä EU:n lainsäädäntöön – mm. työaikadirektiiviin, vuokratyödirektiivin, lentoaikarajoituksista annettuun asetukseen, eurooppalaisista yritysneuvostoista annettuun direktiiviin ja yritysten luovutuksista annettuun direktiiviin – nojautuvat oikeudet, jotta toimintaedellytykset säilyvät asianmukaisen tasapuolisina unionin lentoliikenteen harjoittajiin nähden.

Bryssel 20. helmikuuta 2019.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomiteans
puheenjohtaja
Luca JAHIER*
