

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende gemeenschappelijke regels ter waarborging van basisconnectiviteit in het luchtvervoer in verband met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Unie

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

(2019/C 190/07)

Algemeen rapporteur: **Jacek KRAWCZYK**

Raadpleging	Europees Parlement, 14.1.2019 Raad, 14.1.2019
Rechtsgrondslag	Artikelen 100, lid 2, en 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Besluit van het bureau	22.1.2019
Goedkeuring door de voltallige vergadering	20.2.2019
Zitting nr.	541
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	77/1/0

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) heeft herhaaldelijk gewezen op het belang van een grote gemeenschappelijke Europese luchtvaartruimte als hefboom voor economische groei, welvaart en de internationale concurrentiepositie van Europa. Zodra het Verenigd Koninkrijk (VK) uit de EU stapt zal geen enkele sector van zijn economie nog integraal deel uitmaken van de interne markt; de luchtvaartsector van het VK zal dan niet langer profiteren van de eengemaakte Europese luchtvaartruimte noch daaraan meewerken.

1.2. De impact van de brexit op het drukke luchtverkeer tussen de EU en het VK zal afhangen van het vermogen van de instellingen aan beide zijden om snel de nodige regelgevende maatregelen te nemen om het concurrentievermogen van de luchtvaartsector van de EU27 en het VK op een hoog niveau te houden.

1.3. In het steeds waarschijnlijker wordende no-deal-scenario zou de EU-wetgeving, en met name Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, niet langer van toepassing zijn op luchtdiensten tussen het VK en de EU. Dit leidt tot rechtsonzekerheid en brengt de stabiliteit van de planning en de continuïteit van de connectiviteit van de diensten tussen het VK en de EU in gevaar.

1.4. Het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende gemeenschappelijke regels ter waarborging van basisconnectiviteit in het luchtvervoer in verband met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Unie (hierna de verordening) is een tijdelijke noodoplossing om de impact van een abrupte brexit binnen de perken te houden. De voorgestelde maatregelen zijn de enige realistische manier om de nefaste gevolgen te verzachten die het luchtvervoer dreigen te treffen als het terugtrekkingsakkoord niet voor 29 maart 2019 wordt geratificeerd.

1.5. De verordening zal de Commissie en de regering van het VK meer tijd geven om te onderhandelen over een algemene overeenkomst inzake luchtdiensten (ASA), die dan kan dienen als regelgevend kader voor het luchtvervoer tussen de EU en het VK. Daarnaast zal de verordening ervoor zorgen dat in de tussentijd de basisconnectiviteit in het luchtvervoer tussen de EU en het Verenigd Koninkrijk in stand wordt gehouden.

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PBL 293 van 31.10.2008, blz. 3).

1.6. De onderhandelingen over een overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de EU en het VK moeten zonder verder uitstel van start gaan, zodat er weer een rechtsgrond komt voor een gezonde concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen van beide zijden. Het EESC is bereid om de nodige bijdragen van maatschappelijke organisaties uit de EU-27 te leveren. In het belang van de Europese economie en de EU-burgers en -werknemers moedigt het EESC de EU en het VK aan om zo snel mogelijk een algemene overeenkomst inzake luchthavendiensten te sluiten als enige rechtsgrondslag voor een open en concurrerende luchtvaartmarkt.

1.7. Naar aanleiding van het verzoek van het Verenigd Koninkrijk op grond van artikel 50 om zijn lidmaatschap van de Unie te beëindigen, heeft de Commissie een coherente onderhandelingsstrategie uitgewerkt die zij op consistente en transparante wijze heeft uitgevoerd, met de volmondige en unanieme steun van alle EU-instellingen ⁽²⁾. Het EESC is ingenomen met de eensgezindheid van de Europese Commissie, het Europees Parlement en de lidstaten, aangezien een gezamenlijke aanpak in het belang is van de EU-burgers. Dit geldt evenzeer voor de burgerluchtvaartsector.

1.8. Het EESC staat achter de strekking van de voorgestelde verordening, die bedoeld is als noodmaatregel om basisconnectiviteit in het luchtvervoer te waarborgen; de verordening kan immers niet worden beschouwd als een aanvulling op Verordening 1008/2008 en zelfs niet als een eenzijdige terugtrekkingsovereenkomst. De in de voorgestelde verordening vastgestelde rechten zijn terecht beperkt in tijd en qua doelstellingen. De beperking van de commerciële mogelijkheden tot luchtdiensten van de derde en vierde vrijheid tussen de EU en het Verenigd Koninkrijk ligt voor de hand en is consequent. Andere commerciële mogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen uit de EU en het VK moeten worden besproken in het kader van de onderhandelingen over een toekomstige overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de EU en het VK.

1.9. Om basisconnectiviteit en eerlijke concurrentie te waarborgen zijn in de voorgestelde verordening een aantal criteria en procedures vastgelegd, waaronder een beperking van de frequenties tot het niveau van het IATA-zomer- en winterseizoen ⁽³⁾, het beginsel van de gelijkwaardigheid van rechten ⁽⁴⁾ en het recht van de Europese Commissie om rechten te beperken, te wijzigen of in te trekken ⁽⁵⁾. Om de huidige marktomstandigheden beter weer te geven pleit het Comité ervoor dat de referentieperiode eindigt op 29 maart 2019 (volledig IATA-zomer- en winterseizoen 2018/2019).

1.10. Gezien de economische en sociale gevolgen van dit doemscenario is het van cruciaal belang dat de Europese Commissie een transparant mechanisme ontwikkelt om nauw toezicht te kunnen uitoefenen. Een dergelijk mechanisme moet voorts ook voorzien in nauwe samenwerking tussen de Commissie en de sociale partners en maatschappelijke organisaties vóór en tijdens de overgangperiode en tijdens de onderhandelingen over een nieuwe overeenkomst inzake luchtdiensten. Een dergelijke monitoring moet ook de naleving van passagiers-, werknemers- en milieunormen omvatten.

1.11. Volgens het EESC moeten luchtvaartwerknemers uit het VK hun rechten behouden uit hoofde van de EU-wetgeving inzake, onder meer, de arbeidstijd van de bemanning, het uitzendbureau, de vliegtijdbeperkingen, de richtlijn inzake de overdracht van ondernemingen en andere, teneinde gelijke concurrentievoorwaarden ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie te handhaven.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Rechtsgrondslag voor het verlenen van luchtdiensten binnen de EU

Zoals te lezen staat in de toelichting ⁽⁶⁾ organiseren soevereine staten het luchtvervoer via bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten. Sinds de liberalisering van het luchtvervoer binnen de EU echter is de vrijheid voor luchtvaartmaatschappijen van lidstaten om binnen de EU luchtdiensten te verrichten uitsluitend gebaseerd op Verordening (EG) nr. 1008/2008. Hierin zijn ook de voorschriften vastgesteld voor de vergunningverlening aan die luchtvaartmaatschappijen. Komt er geen terugtrekkingsakkoord dan zouden luchtdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten niet langer door genoemde verordening worden geregeld, wat zou betekenen dat er vanaf 30 maart 2019 geen rechtsgrond meer is voor de respectieve luchtvaartmaatschappijen om luchtdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten te verrichten. Bovendien zouden de luchtvaartmaatschappijen van het VK dan hun exploitatievergunning van de Unie verliezen.

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

⁽³⁾ COM(2018) 893 final, artikel 3, sub 2.

⁽⁴⁾ COM(2018) 893 final, artikel 4.

⁽⁵⁾ COM(2018) 893 final, artikel 4 en artikel 5.

⁽⁶⁾ COM(2018) 895 final

Hoewel staten op basis van hoffelijkheid en wederkerigheid vluchtschema's kunnen goedkeuren die door aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden ingediend voor een bepaald vluchtseizoen, maken dergelijke ad-hocgoedkeuringen geen stabiele planning mogelijk en zouden de administratieve lasten bij vluchten tussen het Verenigd Koninkrijk en de EU-lidstaten nauwelijks nog beheersbaar zijn; daarnaast is er een omstreden juridische kwestie, namelijk de vraag of de EU het exclusieve recht zou behouden om te onderhandelen over de voorwaarden van een overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de EU en het VK, terwijl de lidstaten zonder een dergelijke overeenkomst wettelijk geen vluchten kunnen goedkeuren. Het is daarom van cruciaal belang dat er een rechtsgrondslag wordt gecreëerd voor de verrichting van luchtdiensten tussen de EU en het VK na 29 maart 2019.

2.2. Terugtrekkingsakkoord — gevolgen voor de luchtvaart

De EU en het VK hebben onderhandeld over een terugtrekkingsakkoord dat maatregelen bevat om de overgang van het VK naar zijn nieuwe status als derde land te vergemakkelijken. Dit akkoord zou van invloed zijn op alle economische sectoren. Tijdens de overgangperiode zou zowel de bestaande EU-wetgeving als de EU-wetgeving die tijdens de overgangperiode in werking treedt van toepassing zijn op het VK; het land zou echter geen actieve rol spelen in de besluitvorming van de EU of van EU-agentschappen zoals het EASA. Dat zou zo blijven tot het VK en de EU-27 een nieuwe overeenkomst inzake luchthavendiensten sluiten.

2.2.1. Door de EU gesloten internationale overeenkomsten

Na de brexit zal het VK mogelijk meer dan 750 internationale overeenkomsten die de EU namens de lidstaten heeft gesloten, opnieuw moeten aangaan. Het gaat onder meer om verschillende overeenkomsten die verband houden met de luchtvaart, met name de algemene luchtvaartovereenkomst tussen de EU en de VS, waarvan het VK niet langer de voordelen zal ondervinden. Evenmin zal het VK wanneer het niet langer een EU-lidstaat is nog de vruchten kunnen plukken van luchtdienstovereenkomsten die door de EU werden gesloten op basis van haar *exclusieve* bevoegdheid. Ook in het geval van overeenkomsten op basis van *gemengde* bevoegdheden zal het VK niet langer aanspraak kunnen maken op de daaruit voortvloeiende voordelen voor EU-lidstaten. De EU verbindt zich er in het terugtrekkingsakkoord toe alle internationale partijen bij EU-luchtvaartovereenkomsten ervan in kennis te stellen dat zij het VK tijdens de overgangperiode als een EU-lidstaat moeten behandelen. Toch is het aan de derde partij om te bepalen of zij daaraan gevolg zal geven; derde partijen zijn op grond van het terugtrekkingsakkoord niet verplicht om het VK na 29 maart 2019 nog voordelen toe te kennen.

2.2.2. Aspecten als onderhoud, reparatie en revisie (ORR), de productie van luchtvaartuigen, reparatiediensten en veiligheidsnormen komen aan de orde in een ander EESC-advies, namelijk TEN/688 „Luchtvaartveiligheid na de brexit”.

3. Verordeningvoorstel

3.1. Context

Het scenario zonder geratificeerde intrekkingsovereenkomst zou kunnen leiden tot ernstige onderbrekingen van het luchtverkeer tussen de EU en het VK; om de gevolgen hiervan in de hand te houden heeft de Commissie twee verordeningvoorstellen goedgekeurd:

- het Voorstel betreffende gemeenschappelijke regels ter waarborging van basisconnectiviteit in het luchtvervoer in verband met de brexit (COM(2018) 893 final — 2018/0433 (COD)), dat hier wordt behandeld, en
- het Voorstel betreffende bepaalde aspecten van de luchtvaartveiligheid in verband met de brexit (COM(2018) 894 final — 2018/0434 (COD)) (?).

Het gaat om noodmaatregelen om bij het uitblijven van een terugtrekkingsakkoord specifieke gebieden van het EU-recht te reguleren. Dit handjevol maatregelen moet worden beschouwd als een uitzonderlijke poging om de fundamentele belangen van de Europese Unie en haar burgers te beschermen mocht een dergelijk scenario zich voordoen.

De Commissie beklemtoont met name dat het niet de bedoeling is om de voordelen van het EU-lidmaatschap opnieuw in te voeren of vooruit te lopen op de voorwaarden van de geplande overgangsfase. De maatregelen worden eenzijdig door de EU vastgesteld (en kunnen te allen tijde worden ingetrokken) en zijn beperkt in de tijd, afhankelijk van de sector. Bovendien moet de verdeling van de verantwoordelijkheden worden gerespecteerd en moeten de nationale maatregelen in overeenstemming zijn met het EU-recht. Ten slotte zijn de voorgestelde maatregelen niet bedoeld als vangnet voor de gebrekkige voorbereiding of het feit dat te laat actie is ondernomen.

(?) EESC-advies over de veiligheid van de luchtvaart na de brexit, TEN/688 (zie blz. 37 in het PB).

3.2. Voorgestelde maatregelen

3.2.1. Het voorstel voor een verordening beoogt een periode van twaalf maanden basisconnectiviteit in het luchtvervoer tussen het VK en de EU te waarborgen. Het voorstel geeft de Britse exploitanten verkeersrechten om het grondgebied van de Unie te overvliegen zonder er te landen, te landen op het grondgebied van de Unie voor niet-verkeersgebonden doeleinden, en om rechtstreekse vluchten uit te voeren tussen het grondgebied van het VK en de EU, ongeacht of het passagiers- of vrachtvervoer, geregelde of niet-geregelde diensten betreft ⁽⁸⁾. Met name wordt voorgesteld de vluchtcapaciteit te beperken tot de frequenties vóór de brexit van het IATA-winter- en zomerseizoen van 2018 ⁽⁹⁾.

3.2.2. De aan de Britse luchtvaartmaatschappijen verleende rechten zijn voorts afhankelijk van de naleving van het beginsel „gelijkwaardigheid van rechten”, wat in wezen inhoudt dat de Commissie erop zal toezien of de luchtvaartmaatschappijen uit de Unie *de iure en de facto* rechten krijgen die gelijkwaardig zijn aan die van de luchtvaartmaatschappijen uit het VK krachtens de voorgestelde verordening. Is dit niet het geval, of als het niveau van de rechten tussen exploitanten onderling verschilt, dan staat het de Commissie vrij om verdere capaciteitsbeperkingen op te leggen, de lidstaten te verplichten exploitatievergunningen te weigeren, op te schorten of in te trekken, of andere passende maatregelen te nemen ⁽¹⁰⁾. De Commissie kan dezelfde beperkingen toepassen in gevallen waarin zij van oordeel is dat eerlijke concurrentie niet is gewaarborgd, bijvoorbeeld wanneer het VK subsidies aan zijn luchtvaartmaatschappijen verstrekt of wanneer luchtvaartmaatschappijen uit de EU worden gediscrimineerd ⁽¹¹⁾.

3.2.3. Voorts bevat de voorgestelde verordening eisen voor het verkrijgen van exploitatievergunningen van de lidstaten ⁽¹²⁾, het indienen van operationele plannen en tijdschema's bij de autoriteiten in de betrokken lidstaten ⁽¹³⁾, voorwaarden voor het weigeren, intrekken, opschorten of beperken van vergunningen ⁽¹⁴⁾, alsmede voor het waarborgen van de blijvende erkenning van door het VK afgegeven luchtwaardigheidscertificaten, bevoegdheidsbewijzen of vergunningen ⁽¹⁵⁾.

4. Bijzondere opmerkingen

4.1. Bevriezing van de capaciteit

4.1.1. De Europese belanghebbenden waren verdeeld over de noodzaak om een bovengrens te stellen aan de aan te bieden capaciteit ⁽¹⁶⁾. Het belangrijkste argument voor het opheffen van die grens is de verwachte groei van de markt van 6 % in de komende jaren.

4.1.2. Het EESC is het echter met de Commissie eens dat deze verordening niet beoogt om de toepasselijkheid van Verordening (EG) nr. 1008/2008 te verlengen en een volledig functionerende interne Europese luchtvaartmarkt *de facto* te waarborgen. Als verordening die betrekking heeft op de frequenties en dus op de aangeboden capaciteit beïnvloedt zij inderdaad de marktdynamiek. Maar ten gevolge van de brexit en bij gebrek aan andere goedgekeurde maatregelen, zoals een terugtrekkingsakkoord, is dringend optreden geboden. De verordening moet daarom worden gezien in de context van het politieke onvermogen om een passend terugtrekkingsakkoord goed te keuren dat de rechtsgrond voor een beperkte tijd verlengt, terwijl het VK zich ertoe verbindt als derde land maatregelen te nemen; zonder een dergelijk akkoord worden alle economische sectoren, met name de luchtvaart, met ernstige verstoringen geconfronteerd.

4.1.3. De door deze verordening aan te bieden capaciteit vloeit derhalve niet voort uit een functionerende markt, maar is een dringende noodmaatregel. Zonder deze verordening lopen luchtvaartmaatschappijen uit het VK het gevaar dat hun exploitatievergunning voor de EU wordt ingetrokken. Met de verordening kan de basisconnectiviteit in het luchtvervoer worden gegarandeerd. Bovendien biedt het plafond de lidstaten zekerheid, aangezien geen enkele lidstaat extra frequenties kan goedkeuren, en de basis waarop eventueel noodzakelijke corrigerende maatregelen kunnen worden genomen, eveneens duidelijk is. De bovengrens voor frequenties onderstreept het tijdelijke en urgente karakter van de verordening. Om de huidige marktomstandigheden beter weer te geven, moet de referentieperiode eindigen op 29 maart 2019 (volledig IATA-zomer- en winterseizoen 2018/2019). De bovengrens geldt gedurende de tijd die nodig is om tot een nieuwe overeenkomst inzake luchthavendiensten te komen (maximaal twaalf maanden).

⁽⁸⁾ COM(2018) 893 final, artikel 3, lid 1.

⁽⁹⁾ COM(2018) 893 final, artikel 3, lid 2.

⁽¹⁰⁾ COM(2018) 893 final, artikel 4.

⁽¹¹⁾ COM(2018) 893 final, artikel 5.

⁽¹²⁾ COM(2018) 893 final, artikel 6.

⁽¹³⁾ COM(2018) 893 final, artikel 7.

⁽¹⁴⁾ COM(2018) 893 final, artikel 8.

⁽¹⁵⁾ COM(2018) 893 final, artikel 9.

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

4.1.4. Het EESC steunt de in de tijd beperkte bovengrens voor frequenties, wat het voorlopige en gerichte karakter van de maatregel onderstreept. In het belang van de Europese economie en haar werknemers moedigt het EESC de EU en het VK echter aan om zo snel mogelijk een uitgebreide ASA te sluiten als enige rechtsgrondslag voor een open en concurrerende luchtvaartmarkt.

4.2. *Uitbreiding naar codesharing- en leaseovereenkomsten*

4.2.1. Volgens het EESC overschrijdt de opname van clausules voor de voortzetting van codesharing- en leaseovereenkomsten het doel van de verordening. Deze commerciële overeenkomsten kunnen niet worden geïnterpreteerd als behorend tot de categorie van basisconnectiviteit tussen twee partijen. De rechtsgrondslag voor zulke overeenkomsten inzake commerciële samenwerking ligt in Verordening 1008/2008; als dergelijke overeenkomsten moeten worden voortgezet, moeten zij worden opgenomen in een toekomstige uitgebreide ASA tussen de EU en het VK.

4.3. *Uitbreiding tot de vijfde vrijheid (vrachtdiensten)*

4.3.1. De verordening voorziet in het kernelement van connectiviteit — een luchtdienst tussen twee landen: verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid. De verordening omvat ook technische rechten en verkeersrechten van de eerste en tweede vrijheid. Rechten die verdergaan dan de basisconnectiviteit tussen twee landen kunnen niet onder deze verordening vallen, die er niet naar streeft nieuwe commerciële mogelijkheden te bieden of zelfs maar de rechtsgrond voor alle huidige activiteiten uit te breiden. Het EESC meent dat het niet strookt met het doel en de logica van de voorgestelde verordening om de voorlopig toegekende commerciële verkeersrechten uit te breiden tot andere rechten dan die van de derde en vierde vrijheid.

4.4. *Gevolgen voor de eigendoms- en controlevereisten*

4.4.1. Het EESC is van oordeel dat de eigendoms- en controlevereisten van 1008/2008 vanwege de brexit niet moeten worden gewijzigd. Als een luchtvaartmaatschappij uit de EU na de brexit haar exploitatievergunning voor de EU dreigt te verliezen, moet de voorgestelde verordening voorzien in een toereikende extra periode die de luchtvaartmaatschappij in staat stelt haar eigendomsstructuur aan te passen en door de Commissie te laten goedkeuren.

4.5. *Vrijstelling van de toepassing van Verordening (EG) nr. 868/2004 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁷⁾ op het verkeer van luchtvaartmaatschappijen uit het VK naar de EU*

4.5.1. Volgens het EESC moet Verordening 868/2004 worden gehandhaafd als een instrument zonder uitzonderingen, aangezien dit een precedent zou scheppen voor toekomstige toepassingen van dit instrument ter bescherming van de handel. Bovendien is een dergelijke vrijstelling niet vereist, aangezien de verordening zelf voorziet in maatregelen die kunnen worden geactiveerd indien de Commissie deze nodig acht om discriminerende handelingen tegen EU-luchtvaartmaatschappijen tegen te gaan.

4.6. *Gelijkwaardigheidsclausule*

4.6.1. Er is bezorgdheid geuit over de gelijkwaardigheidsclausule, op grond waarvan de Commissie de lidstaten kan verzoeken de rechten van Britse luchtvaartmaatschappijen om diensten te verlenen, in te trekken of te beperken. De clausule is inderdaad voor interpretatie vatbaar en het staat geenszins vast dat alle lidstaten deze clausule op dezelfde manier zullen uitleggen. Het grootste voordeel ervan is dat automatische bestraffing van luchtvaartmaatschappijen wordt vermeden, waardoor de verplichting om op de markt in te grijpen, wordt beperkt. Gezien het tijdelijke karakter van de verordening is een pragmatische aanpak meer op zijn plaats dan een formalistisch lik-op-stukmechanisme, waartoe deze clausule uitnodigt.

⁽¹⁷⁾ Verordening (EG) nr. 868/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende bescherming tegen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen schade toebrengende subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken bij de levering van luchtdiensten vanuit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap (PB L 162 van 30.4.2004, blz. 1).

4.6.2. Het EESC erkent de voordelen van de in artikel 4 van de voorgestelde verordening beschreven feitelijke of in rechte gelijkwaardigheid van rechten om eerlijke concurrentie en gelijke voorwaarden te waarborgen voor luchtvaartmaatschappijen die diensten tussen de EU en het VK aanbieden. Zonder terugtrekkingsakkoord zouden de luchtvaartmaatschappijen van het VK niet langer gebonden zijn aan EU-bepalingen, bijvoorbeeld inzake consumentenbescherming, de regeling voor de handel in emissierechten of de richtsnoeren inzake staatssteun. Het is echter niet alleen in het belang van de luchtvaartmaatschappijen, maar ook in het belang van de EU-burger om beter te begrijpen wanneer bepaalde diensten mogelijk kunnen worden beëindigd om „feitelijke of wettelijke” gelijkwaardigheid van rechten vast te stellen.

4.6.3. Het EESC beveelt de Commissie dan ook aan om ervoor te zorgen dat deze clausule op geharmoniseerde wijze wordt uitgevoerd, met mogelijk specifiekere voorbeelden van situaties die aanleiding kunnen geven tot represailles door de EU.

4.7. Volgens het EESC moeten luchtvaartwerknemers uit het VK hun rechten behouden uit hoofde van de EU-wetgeving, met name wat betreft de arbeidstijdenrichtlijn, de richtlijn inzake uitzendarbeid, de verordening inzake vliegtijdbeperkingen, de richtlijn inzake Europese ondernemingsraden, de richtlijn inzake de overdracht van ondernemingen en andere, teneinde gelijke concurrentievoorwaarden ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie te handhaven.

Brussels, 20 februari 2019.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Luca JAHIER
