

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej”

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

(2019/C 190/07)

Sprawozdawca generalny: **Jacek KRAWCZYK**

| | |
|---|---|
| Wniosek o konsultację | Parlament Europejski, 14.1.2019 Rada, 14.1.2019 |
| Podstawa prawna | Art. 100 ust. 2 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej |
| Sekcja odpowiedzialna | Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego |
| Decyzja Prezydium | 22.1.2019 |
| Data przyjęcia na sesji plenarnej | 20.2.2019 |
| Sesja plenarna nr | 541 |
| Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się) | 77/1/0 |

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) zawsze podkreślał znaczenie i rozmiar jednolitego europejskiego obszaru lotniczego jako katalizatora wzrostu gospodarczego, dobrobytu i utrzymania konkurencyjności Europy na arenie międzynarodowej. W momencie wejścia w życie decyzji Zjednoczonego Królestwa o wystąpieniu z Unii Europejskiej (brexit) wszystkie sektory gospodarki Zjednoczonego Królestwa przestaną być integralną częścią europejskiego jednolitego rynku, a sektor lotnictwa Zjednoczonego Królestwa nie będzie już czerpać korzyści z jednolitego europejskiego obszaru lotniczego ani wносить wkładu w jego funkcjonowanie.

1.2. Ocena wpływu brexitu na znaczne natężenie ruchu lotniczego między UE a Zjednoczonym Królestwem będzie zależała od zdolności instytucji Zjednoczonego Królestwa i UE do szybkiego przyjęcia odpowiednich środków regulacyjnych w celu zapewnienia wysokiego poziomu konkurencyjności pomiędzy brytyjskim i unijnym (UE-27) sektorem lotnictwa.

1.3. W sytuacji coraz bardziej prawdopodobnego scenariusza braku umowy o wystąpieniu przepisy UE, w szczególności rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008⁽¹⁾, przestaną mieć zastosowanie do przewozów lotniczych między Zjednoczonym Królestwem a UE. Prowadzi to do braku pewności prawa, zagraża stabilności planowania i ciągłości połączeń w odniesieniu do usług między Zjednoczonym Królestwem a UE.

1.4. Omawiane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej (rozporządzenie) jest rozwiązaniem tymczasowym i planem awaryjnym mającym na celu ograniczenie wpływu gwałtownego brexitu. Proponowane środki są jedynym realistycznym sposobem złagodzenia ewentualnych poważnych negatywnych skutków dla sektora lotnictwa w wypadku nieratyfikowania umowy o wystąpieniu przed 29 marca 2019 r.

1.5. Rozporządzenie zapewni Komisji i rządowi Zjednoczonego Królestwa dodatkowy czas na wynegocjowanie kompleksowej umowy o komunikacji lotniczej, która następnie posłuży za ramy regulacyjne w dziedzinie lotnictwa dla UE i Zjednoczonego Królestwa. Zapewni również utrzymanie w międzyczasie podstawowych połączeń lotniczych między obydwoma stronami.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

1.6. Negocjacje w sprawie umowy o komunikacji lotniczej między UE a Zjednoczonym Królestwem trzeba będzie przeprowadzić bezzwłocznie, aby ponownie ustalić podstawę prawną dla silnej konkurencji linii lotniczych między przewoźnikami po obu stronach. EKES jest gotów wnieść niezbędny wkład ze strony podmiotów zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego z 27 państw członkowskich UE. W interesie europejskiej gospodarki, jej obywateli i pracowników EKES zachęca UE i Zjednoczone Królestwo do jak najszybszego przyjęcia kompleksowej umowy o komunikacji lotniczej jako jedynej podstawy prawnej dla otwartego i konkurencyjnego rynku lotniczego.

1.7. Po złożeniu przez Zjednoczone Królestwo wniosku o zastosowanie art. 50 w celu wystąpienia z UE Komisja opracowała spójną strategię negocjacji i realizowała ją w składny i przejrzysty sposób oraz przy pełnym i zgodnym poparciu wszystkich instytucji unijnych⁽²⁾. EKES wyraża uznanie dla Komisji Europejskiej, Parlamentu Europejskiego i państw członkowskich za ich jednolite stanowisko. Utrzymanie wspólnego podejścia leży w interesie obywateli UE. Dotyczy to również sektora lotnictwa cywilnego.

1.8. EKES popiera ideę proponowanego rozporządzenia jako środka awaryjnego w celu zapewnienia podstawowych połączeń lotniczych, zważywszy że rozporządzenie to nie może być postrzegane jako rozszerzenie rozporządzenia nr 1008/2008 ani nawet jako jednostronna umowa o wystąpieniu. Prawa zawarte we wniosku dotyczącym rozporządzenia są słusznie ograniczone w czasie i odnośnie do ich celów. Ograniczenie możliwości handlowych do trzeciej i czwartej wolności lotniczej między UE a Zjednoczonym Królestwem jest logiczne i spójne. Dalsze możliwości komercyjne dla unijnych i brytyjskich linii lotniczych muszą być przedmiotem negocjacji przyszłej umowy o komunikacji lotniczej między UE a Zjednoczonym Królestwem.

1.9. Aby zapewnić podstawowe połączenia i uczciwą konkurencję, proponowane rozporządzenie zawiera szereg kryteriów i procedur, takich jak ograniczenie częstotliwości w letnim i zimowym okresie IATA⁽³⁾, pojęcie równoważności praw⁽⁴⁾ oraz prawo Komisji do ograniczenia, zmiany lub cofnięcia praw⁽⁵⁾. EKES zaleca, by w celu lepszego odzwierciedlenia obecnych warunków rynkowych okres odniesienia zakończył się 29 marca 2019 r. (pełny sezon letni IATA i sezon zimowy 2018/2019).

1.10. Z uwagi na gospodarcze i społeczne konsekwencje najgorszego scenariusza istotne jest, aby Komisja opracowała przejrzysty i dokładny mechanizm monitorowania. Taki mechanizm powinien również przewidywać ścisłą współpracę między Komisją a partnerami społecznymi i organizacjami społeczeństwa obywatelskiego przed okresem przejściowym i w jego trakcie oraz podczas negocjowania nowej umowy o komunikacji lotniczej. Tego rodzaju monitoring musi również obejmować ochronę norm dotyczących pasażerów, pracowników i środowiska.

1.11. EKES jest zdania, że pracownicy branży lotniczej ze Zjednoczonego Królestwa powinni zachować prawa przysługujące im na mocy przepisów UE odnośnie do m.in. czasu pracy członków załogi, agencji pracy tymczasowej, ograniczeń czasu lotu, dyrektywy dotyczącej przejęcia przedsiębiorstw itp., w celu zachowania równych warunków działania względem przewoźników z Unii.

2. Uwagi ogólne

2.1. Podstawa prawna dla świadczenia wewnątrzunijnych usług lotniczych

Jak wskazano w uzasadnieniu⁽⁶⁾, suwerenne państwa organizują transport lotniczy w drodze dwustronnych umów o komunikacji lotniczej. Jednakże po liberalizacji wewnątrzunijnego transportu lotniczego swoboda przewoźników lotniczych państw członkowskich w zakresie świadczenia wewnątrzunijnych usług lotniczych opiera się wyłącznie na rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008. Rozporządzenie to ustanawia również zasady wydawania licencji dla tych przewoźników. W przypadku braku umowy o wystąpieniu usługi między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi przestaną być regulowane tymże rozporządzeniem, a więc od dnia 30 marca 2019 r. nie będzie podstawy prawnej do świadczenia usług lotniczych między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi przez odnośnych przewoźników. Ponadto przewoźnicy ze Zjednoczonego Królestwa utraciliby unijną licencję na prowadzenie działalności.

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

⁽³⁾ COM(2018) 893 final, art. 3 II.

⁽⁴⁾ COM(2018) 893 final, art. 4.

⁽⁵⁾ COM(2018) 893 final, art. 4 i art. 5.

⁽⁶⁾ COM(2018) 895 final.

Chociaż państwa mogą zatwierdzać rozkłady lotów przedłożone przez wyznaczone linie lotnicze odnośnie do sezonu lotów, kierując się zasadą kurtuazji i wzajemności, te doraźne zatwierdzenia nie oferują żadnej stabilności planowania, a w przypadku lotów między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi UE spowodowałyby trudne do uniesienia koszty administracyjne oraz podniosły dość kontrowersyjną kwestię prawną dotyczącą tego, czy UE zachowa wyłączne prawa do negocjowania warunków umowy o komunikacji lotniczej między UE a Zjednoczonym Królestwem. W przypadku braku takiej umowy państwa członkowskie nie będą mogły zgodnie z prawem zatwierdzać żadnych lotów. Niezbędne jest zatem stworzenie podstawy prawnej dla usług świadczonych po dniu 29 marca 2019 r. dotyczącej przewozów lotniczych między UE a Zjednoczonym Królestwem.

2.2. Umowa o wystąpieniu – konsekwencje dla lotnictwa

UE i Zjednoczone Królestwo negocjują umowę o wystąpieniu, która określa środki, jakie należy podjąć w celu ułatwienia przejścia Zjednoczonego Królestwa od statusu państwa członkowskiego do statusu państwa trzeciego. Umowa ta miałaby wpływ na wszystkie sektory gospodarki. W trakcie okresu przejściowego Zjednoczone Królestwo podlegałoby jednocześnie dotychczasowemu prawodawstwu UE i prawu unijnemu, które wchodziłoby w życie podczas trwania tego okresu, przy czym Zjednoczone Królestwo nie odgrywałoby już aktywnej roli w procesie decyzyjnym UE, w tym w decyzjach podejmowanych przez unijne agencje takie jak Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Taki stan będzie trwał do momentu zawarcia nowej umowy o komunikacji lotniczej między Zjednoczonym Królestwem a UE-27.

2.2.1. Umowy międzynarodowe zawarte przez UE

Po brexicie Zjednoczone Królestwo być może będzie musiało ponownie zawrzeć ponad 750 umów międzynarodowych zawartych przez UE w imieniu państw członkowskich. Wśród nich jest szereg umów dotyczących transportu lotniczego, w szczególności kompleksowa umowa o komunikacji lotniczej między UE a USA, z której Zjednoczone Królestwo nie będzie mogło już korzystać. W każdym przypadku umowy o komunikacji lotniczej, zawartej przez UE na zasadzie *wyłącznej* kompetencji, Zjednoczone Królestwo przestaje korzystać z jej zapisów wraz z wyjściem z UE. Podobnie w przypadku, gdy umowa została zawarta na podstawie kompetencji *mieszanych* i niesie korzyści „państwom członkowskim UE”, Zjednoczone Królestwo również nie będzie już beneficjentem. UE zobowiązuje się w umowie o wystąpieniu do powiadamiania wszystkich międzynarodowych stron umów o usługach lotniczych z UE, że w okresie przejściowym powinny one traktować Zjednoczone Królestwo jako państwo członkowskie UE. Jednak decyzja, czy tak się faktycznie stanie, będzie należała do strony trzeciej – umowa o wystąpieniu nie ma działania wiążącego dla stron trzecich, by nadal stosowały wobec Zjednoczonego Królestwa te korzystne zapisy po 29 marca 2019 r.

2.2.2.Z kolei aspekty obsługi technicznej, napraw i remontów (MRO), produkcji, naprawy i norm bezpieczeństwa lotniczego zostały omówione w innej opinii EKES-u – TEN/688 „Bezpieczeństwo lotnicze po brexicie”.

3. Proponowane regulacje

3.1. Kontekst

Aby ograniczyć ewentualne poważne przerwy w ruchu lotniczym między UE a Zjednoczonym Królestwem w przypadku braku ratyfikacji umowy o wystąpieniu, Komisja przyjęła dwie propozycje regulacji:

- wniosek w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej (COM(2018) 893 final – 2018/0433 (COD)), który to wniosek jest przedmiotem niniejszej opinii, oraz
- wniosek w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa lotniczego w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii (COM(2018) 894 final – 2018/0434 (COD)) (?).

Przyjęte środki są odpowiedzią na pilne potrzeby uzupełnienia określonych obszarów prawa Unii w przypadku braku umowy o wystąpieniu. Ograniczoną liczbę proponowanych środków należy postrzegać jako nadzwyczajne wysiłki na rzecz ochrony, podejmowane w żywotnym interesie Unii Europejskiej i jej obywateli w takim scenariuszu.

Komisja podkreśla zwłaszcza że środki te nie powinny powielać korzyści wynikających z członkostwa w UE ani warunków planowanego okresu przejściowego. UE będzie jednostronnie przyjmować środki (z możliwością ich cofnięcia w dowolnym momencie), wobec których będą obowiązywać sektorowe ograniczenia czasowe. Ponadto należy przestrzegać ustanowionego podziału kompetencji, a środki krajowe powinny być zgodne z prawem unijnym. Wreszcie wnioski te nie powinny stanowić środka zaradczego na wypadek braku przygotowania lub braku działań w odpowiednim czasie.

(?) Opinia EKES-u „Bezpieczeństwo lotnicze po brexicie”, TEN/688 (Zob. s. 37 w Dz.U.).

3.2. Proponowane działania

3.2.1. Wniosek dotyczący rozporządzenia ma na celu zapewnienie – przez okres 12 miesięcy – podstawowych połączeń lotniczych między Zjednoczonym Królestwem a UE. Uprawnia on przewoźników ze Zjednoczonego Królestwa do wykonywania przelotów nad terytorium UE bez lądowania, do lądowania na terytorium UE w celach niehandlowych oraz do zapewniania bezpośrednich połączeń między terytorium Zjednoczonego Królestwa i UE, bez względu na to, czy usługi przeznaczone są dla pasażerów czy towarów i czy są one regularne czy też nieregularne⁽⁸⁾. Przede wszystkim zaproponowano ograniczenie zdolności przewozowych lotów w okresie zimowym i letnim IATA na poziomie częstotliwości z zimowego i letniego okresu IATA w 2018 r. – czyli sprzed brexitu⁽⁹⁾.

3.2.2. Prawa przyznane przewoźnikom ze Zjednoczonego Królestwa są dodatkowo uzależnione od przestrzegania zasady równoważności praw, co oznacza, że Komisja będzie monitorować, czy przewoźnikom unijnym przyznaje się *de iure* i *de facto* równoważne prawa do tych, które otrzymają przewoźnicy brytyjscy na mocy proponowanego rozporządzenia. Jeżeli tak nie jest, lub jeśli poziom praw poszczególnych przewoźników jest różny, Komisja pozostawia sobie prawo do dalszego ograniczenia zdolności przewozowych, zobowiązania państw członkowskich do odmowy wydania, zawieszenia lub cofnięcia zezwoleń eksploatacyjnych, a także do przyjęcia innych właściwych środków⁽¹⁰⁾. Takie same ograniczenia mogą być stosowane przez Komisję w przypadkach, w których stwierdzi ona, że nie zapewniono uczciwej konkurencji, na przykład jeżeli Zjednoczone Królestwo udziela subsydiów swoim przewoźnikom, lub przewoźnicy unijni są dyskryminowani⁽¹¹⁾.

3.2.3. Ponadto proponowane rozporządzenie zawiera wymogi dotyczące uzyskania zezwoleń eksploatacyjnych od państw członkowskich⁽¹²⁾, przedkładania planów operacyjnych i rozkładów lotów organom w danych państwach członkowskich⁽¹³⁾, warunków odmowy wydania, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwolenia⁽¹⁴⁾, a także zapewnienia dalszego uznawania świadectw zdatości do lotu, świadectw kwalifikacji lub koncesji wydanych przez Zjednoczone Królestwo⁽¹⁵⁾.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. Zamrożenie zdolności przewozowych

4.1.1. Przedstawiciele europejskiego sektora lotnictwa nie byli zgodni co do konieczności wprowadzenia pułapu zdolności przewozowych⁽¹⁶⁾. Głównym argumentem przemawiającym za wyeliminowaniem tego pułapu jest spodziewany wzrost na rynku o 6 % w nadchodzących latach.

4.1.2. EKES zgadza się jednak z Komisją, że celem omawianego rozporządzenia nie jest rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia nr 1008/2008 ani zapewnienie w pełni funkcjonującego, faktycznie jednolitego europejskiego rynku lotniczego. Jako że rozporządzenie obejmuje częstotliwości, a zatem i oferowane zdolności, faktycznie ingeruje ono w dynamikę rynku. Jednak w obliczu brexitu i wobec braku innych zatwierdzonych środków, takich jak umowa o wystąpieniu, konieczne jest podjęcie pilnych działań. Trzeba więc to rozporządzenie rozpatrywać w kontekście politycznej niezdolności do zawarcia odpowiedniej umowy o wystąpieniu, która na czas określony rozszerzałaby podstawę prawną, zobowiązując jednocześnie Zjednoczone Królestwo do przyjęcia środków jako państwo trzecie. Bez takiej umowy o wystąpieniu wszystkie sektory gospodarki, a zwłaszcza lotnictwo, są narażone na poważne zakłócenia.

4.1.3. Zdolność przewozowa oferowana w ramach tego rozporządzenia nie jest zatem odzwierciedleniem funkcjonującego rynku, lecz stanowi pilny środek awaryjny. Bez tego rozporządzenia przewoźnicy ze Zjednoczonego Królestwa poważnie ryzykują, że ich unijne zezwolenie eksploatacyjne zostanie cofnięte. Tymczasem dzięki rozporządzeniu możliwe będzie zapewnienie podstawowej łączności lotniczej. Ponadto pułap daje państwom członkowskim pewność pod względem tego, że żadne państwo członkowskie nie może zatwierdzić dodatkowych częstotliwości. Oprócz tego jasne jest, na jakiej podstawie można podjąć konieczne działania naprawcze. Ograniczenie częstotliwości wskazuje na zarówno tymczasowy, jak i pilny charakter awaryjny rozporządzenia. Dla lepszego odzwierciedlenia obecnych warunków rynkowych okres odniesienia powinien zakończyć się 29 marca 2019 r. (pełny sezon letni IATA i sezon zimowy 2018/2019). Powinien on obowiązywać przez okres niezbędny do uzgodnienia nowej umowy dotyczącej transportu lotniczego, maksymalnie przez 12 miesięcy.

⁽⁸⁾ COM(2018) 893 final, art. 3 ust. 1.

⁽⁹⁾ COM(2018) 893 final, art. 3 ust. 2.

⁽¹⁰⁾ COM(2018) 893 final, art. 4.

⁽¹¹⁾ COM(2018) 893 final, art. 5.

⁽¹²⁾ COM(2018) 893 final, art. 6.

⁽¹³⁾ COM(2018) 893 final, art. 7.

⁽¹⁴⁾ COM(2018) 893 final, art. 8.

⁽¹⁵⁾ COM(2018) 893 final, art. 9.

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

4.1.4. EKES popiera wprowadzenie ograniczonego czasowo pułapu częstotliwości, gdyż to podkreśla tymczasowość i wyjątkowy charakter tego środka awaryjnego. Jednak w interesie europejskiej gospodarki i jej pracowników EKES zachęca UE i Zjednoczone Królestwo do jak najszybszego zawarcia kompleksowej umowy o komunikacji lotniczej jako jedynej podstawy prawnej dla otwartego i konkurencyjnego rynku lotniczego.

4.2. Rozszerzenie o umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii i o umowy leasingu

4.2.1. EKES jest zdania, że włączenie klauzul dotyczących dalszego funkcjonowania umów w sprawie dzielenia oznaczeń linii i umów leasingu wykraczałoby poza cel rozporządzenia. Tego rodzaju umowy komercyjne nie mogą być interpretowane jako wchodzące w zakres kategorii zapewnienia podstawowych połączeń między obydwoma stronami. Rozporządzenie nr 1008/2008 stanowi podstawę prawną tego rodzaju umów o współpracy komercyjnej i jeśli takie umowy mają być kontynuowane, to trzeba będzie je włączyć do przyszłej kompleksowej umowy o komunikacji lotniczej między UE a Zjednoczonym Królestwem.

4.3. Rozszerzenie na przewozy (towarowe) związane z przywilejem piątej wolności

4.3.1. Rozporządzenie przewiduje zapewnienie podstawowego elementu połączeń, jakim są przewozy lotnicze między dwoma krajami, poprzez przyznanie praw trzeciej i czwartej wolności lotniczej. Rozporządzenie obejmuje również udzielenie praw technicznych oraz praw pierwszej i drugiej wolności lotniczej. Jakkolwiek prawa wykraczające poza podstawowe połączenia między dwoma krajami nie mogą wchodzić w zakres omawianego rozporządzenia, które nie ma na celu zapewnienie nowych możliwości komercyjnych ani nawet rozszerzenia podstawy prawnej wszystkich bieżących operacji. EKES uważa, że rozszerzenie tymczasowo przyznanych komercyjnych praw przewozowych poza prawa trzeciej i czwartej wolności byłoby niespójne z celem i przesłankami proponowanego rozporządzenia.

4.4. Wpływ na wymogi dotyczące własności i kontroli

4.4.1. EKES jest zdania, że nie należy z powodu brexitu zmieniać wymogów dotyczących własności i kontroli przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008. Proponowane rozporządzenie powinno przewidywać wystarczający okres dodatkowy w przypadku, gdy przewoźnik z UE narażony byłby na utratę unijnej koncesji po brexicie – tego rodzaju okres umożliwiłby linii lotniczej dostosowanie swej struktury własności, która musi być zatwierdzona przez Komisję.

4.5. Wyłączenie z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁷⁾ przewozów wykonywanych przez przewoźników ze Zjednoczonego Królestwa do UE

4.5.1. EKES uważa, że rozporządzenie (WE) nr 868/2004 powinno zostać utrzymane jako instrument bez żadnych wyjątków, ponieważ przyznanie wyjątku stworzyłoby precedens dla przyszłych zastosowań tego instrumentu ochrony handlu. Ponadto tego rodzaju wyłączenie nie jest wymagane, ponieważ samo rozporządzenie przewiduje środki, które mogą zostać uruchomione, jeżeli Komisja uzna je za konieczne w celu zneutralizowania dyskryminacyjnych działań skierowanych przeciwko unijnym przewoźnikom.

4.6. Klauzula równoważności

4.6.1. Zgłoszono zastrzeżenia co do klauzuli równoważności, która umożliwia Komisji zwrócenie się do państw członkowskich o cofnięcie lub ograniczenie praw przewoźników Zjednoczonego Królestwa do świadczenia usług. Klauzulę tę można faktycznie różnie interpretować i w żadnym wypadku nie można założyć, że wszystkie państwa członkowskie będą ją interpretować w podobny sposób. Jej główną zaletą jest to, że pozwala uniknąć automatycznego karania linii lotniczych, a tym samym zmniejsza poziom obciążenia interwencji na rynku. Biorąc pod uwagę tymczasowy charakter rozporządzenia, podejście pragmatyczne jest bardziej odpowiednie niż formalistyczne odpłacanie pięknym za nadobne, zwłaszcza że ta klauzula do tego zachęca.

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. dotyczące ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 162 z 30.4.2004, s. 1).

4.6.2. EKES uznaje korzyści wynikające z równoważności praw *de facto* lub *de jure*, zgodnie z art. 4 proponowanego rozporządzenia, jako sposobu zapewnienia uczciwej konkurencji i równych warunków działania dla linii lotniczych oferujących usługi między UE a Zjednoczonym Królestwem. W przypadku braku umowy o wystąpieniu linii lotnicze ze Zjednoczonego Królestwa nie byłyby już związane przepisami UE dotyczącymi np. ochrony konsumentów, systemu handlu emisjami lub wytycznych w sprawie pomocy państwa. Niemniej lepsze zrozumienie, kiedy pewne usługi mogłyby zostać rozwiązane w celu ustanowienia faktycznej lub prawnej równoważności praw leży nie tylko w interesie linii lotniczych, ale także w interesie obywateli UE.

4.6.3. W związku z tym EKES zaleca, by Komisja zapewniła zharmonizowane wdrożenie tej klauzuli za pomocą ewentualnie bardziej konkretnych przykładów sytuacji, które mogłyby doprowadzić do retorsji ze strony UE.

4.7. EKES jest zdania, że pracownicy branży lotniczej ze Zjednoczonego Królestwa powinni zachować prawa przysługujące im na mocy przepisów UE, zwłaszcza te wynikające z dyrektywy w sprawie czasu pracy, dyrektywy w sprawie pracy tymczasowej, rozporządzenia dotyczącego ograniczeń czasu lotu, dyrektywy w sprawie europejskiej rady zakładowej, dyrektywy dotyczącej przejęcia przedsiębiorstw itp., w celu zachowania równych warunków działania względem przewoźników z Unii.

Bruksela, dnia 20 lutego 2019 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
