

I

(Beslutninger og resolutioner, henstillinger og udtalelser)

UDTALELSER

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

454. PLENARFORSAMLING DEN 10.-11. JUNI 2009

Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalgs udtalelse om transatlantiske forbindelser mellem EU og nordamerikanske lande inden for lufttransport — reel konvergens i reglerne (sonderende udtalelse)

(2009/C 306/01)

Ved brev af 15. december 2008 anmodede det tjekkiske EU-formandskab under henvisning til EF-traktatens artikel 262 om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs sonderende udtalelse om:

Transatlantiske forbindelser mellem EU og nordamerikanske lande inden for lufttransport — reel konvergens i reglerne.

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Jacek KRAWCZYK til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 20. maj 2009.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 454. plenarforsamling den 10.-11. juni 2009, mødet den 11. juni 2009, følgende udtalelse med 143 stemmer for, 3 imod og 2 hverken for eller imod.

1. Konklusioner

1.1 Hvad angår interkontinental flypassagertrafik er forbindelserne mellem EU og Nordamerika langt de vigtigste. Der blev fragtet over 60 millioner passagerer og 3,1 millioner tons gods på denne strækning i 2007. Dette gør ruten til langt den vigtigste lufttrafikrute mellem verdens regioner.

1.2 EU-Canada og EU-USA har indledt forhandlinger om skabelsen af åbne luftfartsområder. Det åbne luftfartsområde giver fuld frihed i luften for begge parter.

1.3 Den 30. april 2007 undertegnede Kommissionen en omfattende første fase-aftale om lufttransport (første fase-aftale) med USA.

1.3.1 Selvom første fase-aftalen var en overvældende succes, blev hovedmålet — etablering af et åbent luftfartsområde — ikke opfyldt.

1.4 Den 30. marts 2009 nåede Rådet(transport) frem til en fælles holdning og godkendte undertegnelsen af aftalen mellem EU og Canada. Den 6. maj 2009 på topmødet mellem EU og

Canada i Prag blev aftalens endelige tekst fastlagt.

1.4.1 Aftalen mellem EU og Canada er den første EU-aftale, der resulterer i en fuldstændig åbning af markederne for trafikrettigheder og investeringer, og hvor der samtidig opnås et hidtil uset niveau for lovgivningsmæssig konvergens og samarbejde mellem myndighederne.

1.4.2 EØSU bifalder lufttransportaftalen mellem EU og Canada, som er den første aftale, der fuldt ud følger den nye udvikling i EU's eksterne politik i tråd med Rådets konklusioner fra 2005.

1.4.3 EØSU støtter i høj grad Kommissionens indsats for at opnå lignende resultater i anden fase-forhandlingerne mellem EU og USA.

1.5 Anden fase-forhandlingerne mellem EU og USA, der påbegyndtes i 2008, skal ifølge artikel 21 i første fase-aftalen inkludere følgende emner, som prioriteres højt af én eller begge parter: En yderligere liberalisering af trafikrettigheder, flere

muligheder for udenlandske investeringer, udøvelsen af trafikrettigheder set i lyset af miljøforanstaltninger og infrastrukturrestriktioner, bedre adgang til offentligt finansieret lufttransport og bemanning af luftfartøjer. De europæiske aktører forventer, at anden fase-forhandlingerne vil fremme den lovgivningsmæssige konvergens.

1.5.1 EØSU vil gerne minde om, at tiden er knap. Bemyndigede repræsentanter for EU og USA bør genoptage forhandlingerne, så hurtigt som det er praktisk muligt. Hvis der ikke opnås væsentlige fremskridt inden november 2010 kan EU beslutte at suspendere visse rettigheder, som amerikanske flyselskaber har fået tildelt.

1.5.2 Der bør være særlig fokus på beskæftigelsesrelaterede spørgsmål som en vigtig del af anden fase-forhandlingerne. Det er yderst vigtigt, at der er opbakning fra arbejdstagernes side. EØSU håber, at det andet beskæftigelsesforum, der afholdes i Bruxelles i juni 2009, vil frembringe konkrete resultater i form af anbefalinger vedrørende vigtige sociale spørgsmål.

1.5.3 Realiseringen af et åbent luftfartsområde vil øge trafikken mellem EU og USA, hvilket kan have negative konsekvenser for miljøet. EØSU anbefaler, at Kommissionen foretager en strategisk miljøkonsekvensanalyse af den potentielle aftale.

1.6 EØSU's prioriteter for anden fase-aftalen er, at denne bør skabe de væsentlige forudsætninger for et åbent luftfartsområde:

- fjernelse af restriktioner vedrørende ejerskab og kontrol,
- fjernelse af alle former for konkurrenceforvridende markedspraksis,
- etableringsret med henblik på at tillade grænseoverskridende fusioner, virksomhedsovertagelser og nye selskabers indtræden på markedet,
- lovgivningsmæssigt samarbejde og konvergens i så stort et omfang, som vil være fornuftigt,
- en fjernelse af de unødvendige rejserestriktioner for EU-borgere som skyldes overdrevne sikkerhedsforanstaltninger fra amerikansk side.

1.7 EØSU opfordrer i høj grad til, at TEC støtter anden fase-forhandlingerne ved at give dem høj politisk prioritet og fremme en høringsproces gennem den transatlantiske arbejds-markedsdialog (TALD) og den transatlantiske miljødialog (TAED), der officielt er tilknyttet TEC.

1.8 Lufttransportaftalen mellem EU og Canada bør være referencepunktet for anden fase-aftalen mellem EU og USA. Det er muligt at skabe forandringer – dette er hovedbudskabet fra forhandlingerne mellem EU og Canada.

2. Indledning

2.1 Ifølge EUROSTAT-datamaterialet for den interkontinentale flypassagertrafik er flyforbindelserne mellem EU og Nord-

amerika langt de vigtigste. Passagertallet lå på over 60 millioner i 2007 (5,6 % vækst i forhold til 2006; 22,3 % af den ekstra EU-27 trafik).

2.2 Tal fra Den Internationale Luftfartssammenslutning IATA vedrørende den nordatlantiske rute mellem Nordamerika og Europa (herunder Rusland) viser en stigning i passagertrafikken i 2007 på 7,6 til i alt 57,3 millioner passagerer (set i forhold til 2006). Dette gør ruten til langt den vigtigste lufttrafikkroute mellem verdens regioner.

2.3 I 2007 blev der fragtet over 3,1 millioner tons gods mellem Nordamerika og Europa, hvilket gjorde ruten til en af de tre største fragtruter i verden.

2.4 Årsagerne til størrelsesforholdene på luftfartsmarkedet mellem EU og USA er geografiske, kulturelle og økonomiske. I 2007 stod EU og USA alene for 40 % af den globale handel og 60 % af de direkte udenlandske investeringer på verdensplan. Der er ingen tvivl om, at luftfarten har bidraget til udviklingen af det, der er det mest omfattende handels- og investeringsforhold i verden. Forholdet mellem EU og Canada er ligeledes yderst vigtigt (EU er den anden største direkte investor i Canada).

2.5 De generelle økonomiske forbindelser mellem EU og Nordamerika underbygges af et tættere samarbejde på lovgivningsområdet. Det Transatlantiske Økonomiske Råd (TEC), der blev etableret i 2007, udgør et højtstående forum, hvor EU og USA kan diskutere økonomiske spørgsmål af strategisk betydning med det formål at styrke konvergens på lovgivningsområdet og fremme handel og investeringer. De indledende forhandlinger om muligheden for en omfattende handelsaftale mellem EU og Canada befinder sig i opstartsfasen.

2.6 Det er på baggrund af dette lovgivningsmæssige og økonomiske samarbejde, at EU har indledt forhandlinger med såvel Canada som USA om oprettelsen af et åbent luftfartsområde. En undersøgelse fra Kommissionen (gennemført inden den aktuelle krise) konkluderede, at et åbent luftfartsområde mellem EU og USA inden for de første 5 år ville give en yderligere stigning i passagerantallet mellem EU og USA på over 25 millioner, resultere i besparelser for forbrugerne på over 15 milliarder EUR og skabe 80 000 nye arbejdspladser i EU og USA samlet set. Det vil kunne lade sig gøre ved hjælp af:

- en fjernelse af udbudsbarrierer (der eksisterer under bilaterale luftfartsaftaler),
- bedre betingelser for et styrket samarbejde mellem luftfartsselskaber gennem dybere alliancer,
- en nedbringelse af luftfartsselskabernes omkostninger forårsaget af den øgede konkurrence.

2.6.1 Realiseringen af et åbent luftfartsområde vil øge trafikken mellem EU og USA, hvilket kan have negative konsekvenser for miljøet forårsaget af højere emissioner, mere affald og flere støjgener. Disse og andre miljøspørgsmål er blevet behandlet tidligere, men uden den helt store succes.

2.7 Et åbent luftfartsområde giver fuld frihed i luften til begge parter, fjerner restriktioner for udenlandske selskabers investeringer og tillader wet-leasing af luftfartøjer under ikke-diskriminerende, gennemsigtige forhold. Det er udtryk for en generel opbakning til konvergerende regler og harmonisering af luftfartsstandarder for sikkerhed, sikring og miljøbeskyttelse.

3. EU-USA: Første fase-forhandlinger

3.1 Kommissionen indledte oprindeligt forhandlingerne om en ny lufttransportaftale mellem EU og USA på grundlag af et mandat fra Rådet af transportministre den 5. juni 2003.

3.2 Den 30. april 2007 undertegnede Kommissionen en omfattende første fase-aftale om lufttransport (første fase-aftale) med USA, der trådte i kraft den 30. marts 2008. Denne aftale erstattede de eksisterende bilaterale aftaler, som medlemsstaterne havde indgået.

3.3 De væsentligste elementer i lufttransportaftalen mellem EU og USA er som følger:

3.3.1 Markedsadgang

- Begrebet »EF-luftfartsselskab« giver flyselskaber i EU ret til at flyve til USA fra et hvilket som helst sted i EU;
- Fjernelse af alle restriktioner på internationale ruter mellem EU og USA;
- Fjernelse af samtlige restriktioner vedrørende prisfastsættelsen på alle ruter mellem EU og USA;
- Ubegrænset code sharing mellem luftfartsselskaber i EU, USA og tredjelande;
- Nye muligheder for, at luftfartsselskaber i EU kan wet-lease luftfartøjer til flyselskaber i USA med henblik på anvendelse af disse på internationale ruter mellem USA og ethvert tredjeland.

3.3.2 Samarbejde på lovgivningsområdet

- Sikring: USA har accepteret EU's krav om, at der skal tages hensyn til de sikringsforanstaltninger, der allerede gælder i EU;
- Sikkerhed: Etablering af høringsprocedurer i tilfælde af, at der opstår sikkerhedsmæssige tvivlsspørgsmål og anerkendelse af, at der udvikles sikkerhedskompetencer på EU-niveau;
- Et fælles udvalg: Etablering af et fælles udvalg, der får ansvaret for at behandle spørgsmål med relation til aftalens fortolkning og gennemførelse, herunder sociale spørgsmål;
- Konkurrence: Opbakning til indsatsen for at fremme kompatible regler;
- Offentlig støtte: Det anerkendes, at statsstøtte kan virke konkurrenceforvridende. Et fælles udvalg bør udarbejde en oversigt over sager, som de to parter har rejst i den forbindelse;

- Miljøbeskyttelse: Anerkendelse af muligheden for, at amerikanske luftfartsselskaber kan underkastes en beskatning af flybrændstof på ruter mellem medlemsstater, hvis to medlemsstater med udgangspunkt i EF-retten benytter sig af muligheden for at ophæve den eksisterende skattefri-tagelse.

3.3.3 Ejerskab og kontrol

- Amerikanske luftfartsselskaber: Garantier vedrørende tærsklen for EU-statsborgeres legale procentvise ejerskabsandel, herunder muligheden for at dette ejerskab kan overskride 50 % af de samlede aktiver, garantier for en retfærdig og hurtig vurdering af transaktioner, der involverer EU-investeringer i amerikanske luftfartsselskaber;
 - Luftfartsselskaber i EU: Retten til, efter gensidighedsprincippet, at begrænse amerikanske investeringer i EU-luftfartsselskaber til en 25 % s ejerskabsandel af de stemmeberettigede aktier. Amerikansk accept af ethvert EU-luftfartsselskab, der ejes eller kontrolleres af statsborgere i EU eller det fælles europæiske luftfartsområde (ECAA);
 - Tredjelandes luftfartsselskaber: Unilateral amerikansk accept af EU's ejerskab af og/eller kontrol med et hvilket som helst luftfartsselskab i EØS, ECAA og 18 afrikanske lande.
- #### 3.3.4 Andre spørgsmål
- Ground handling: Almindelige bestemmelser om garanti for adgang til ground handling-tjenesteydelser;
 - Spørgsmål vedrørende forretningsaktiviteter: Bestemmelser med relation til f.eks. retten til at etablere kontorer samt ansætte personale og salgsgenter på modpartens territorium;
 - IT-reservationssystemer: USA har accepteret bestemmelser, som giver europæiske CRS-udbydere ret til at operere i USA. USA har endnu ikke givet tilsvarende indrømmelser i GATS/WTO-sammenhæng.

3.4 Første fase-aftalen var et vigtigt skridt i retning af etableringen af et åbent luftfartsområde. Aftalen fastholdt vigtige principper for det lovgivningsmæssige samarbejde og etablerede det fælles udvalg, der skal overvåge udviklingen. Aftalen bidrog til, at en række barrierer for markedsadgang blev fjernet.

3.5 Selvom første fase var en overvældende succes, blev hovedmålet — etablering af et åbent luftfartsområde — ikke opfyldt. Mere specifikt er der en manglende balance i første fase-aftalen, hvad angår markedsadgang, idet amerikanske luftfartsselskaber nyder godt af femte frihedsrettigheder i EU, uden at EU-luftfartsselskaber til gengæld har samme rettigheder på det amerikanske marked (femte frihedsrettigheder giver luftfartsselskaber ret til at flyve fra deres hjemland til modparten og videre til tredjelande). Bestemte former for markedspraksis fungerer stadig til fordel for amerikanske luftfartsselskaber (f.eks. Fly America-programmet). Endelig kan amerikanske investorer også eje en større andel af de stemmeberettigede aktier i luftfartsselskaber i EU (49 %), end EU-investorer kan i amerikanske luftfartsselskaber (25 %).

3.6 Begge parter var enige om at starte anden forhandlingsfase 60 dage efter den første aftale var trådt i kraft.

4. Lufttransportaftalen mellem EU og Canada

4.1 Efter indgåelsen af første fase-aftalen med USA gav Rådet først i oktober 2007 Kommissionen et forhandlingsmandat til at indlede forhandlinger om en transportaftale mellem EU og Canada. Efter fire forhandlingsrunder og en instruks fra Quebec-topmødet mellem EU og Canada i 2008 blev forslaget til en luftfartsaftale paraferet af Kommissionen den 30. november 2008. Den 30. marts 2009 nåede Rådet(transport) frem til en fælles holdning og godkendte undertegnelsen af aftalen mellem EU og Canada. Den 6. maj 2009 på topmødet mellem EU og Canada i Prag blev aftalens endelige tekst fastlagt.

4.2 Aftaleforslaget har følgende hovedtræk:

4.2.1 Samarbejde på lovgivningsområdet:

- »One-Stop-Security« og tæt samarbejde,
- forpligtende artikel om samarbejde på miljøområdet: Enighed om betydningen af et samarbejde på dette område og parternes ret til at træffe foranstaltninger,
- eksplicit enighed om, at de sociale spørgsmål er vigtige, samarbejde om sociale emner gennem det fælles udvalg,
- det fælles udvalgs rolle i forbindelse med overvågningen af aftalens gennemførelse,
- gensidig anerkendelse af sikkerhedsstandarder og tæt samarbejde,
- handelsmekanismer, som gør det muligt at træffe foranstaltninger i tilfælde af konkurrenceforvridning og forskelsbehandling.

4.2.2 Trafikrettigheder og investeringer: Aftalen lægger op til en gradvis fjernelse af begrænsningerne vedrørende trafikrettigheder samt investerings- og kontrolsystemet i fire faser:

- i første fase vil alle eksisterende begrænsninger for trafik mellem EU og Canada blive fjernet,
- i anden fase vil Canada åbne op for investeringer i dets flyselskaber på op til 49 % og herefter vil canadiske flyselskaber få yderligere trafikrettigheder,
- i tredje fase vil begge lande give tilladelse til, at modpartens flyselskaber etablerer sig på deres respektive territorier. Flyselskaberne vil få ret til flyve fra deres hjemland til modparten og videre til tredjelande (femte frihedsrettigheder i fuldt omfang),
- i fjerde fase – retten til 100 % at eje og kontrollere flyselskaber hos modparten og ret til cabotage.

4.3 Aftalen mellem EU og Canada er den første EU-aftale, der resulterer i en fuldstændig åbning af markederne for trafikrettigheder og investeringer, og hvor der samtidig opnås et hidtil uset niveau for lovgivningsmæssig konvergens og samarbejde mellem myndighederne.

4.4 EØSU bifalder lufttransportaftalen mellem EU og Canada, som er den første aftale, der fuldt ud følger den nye udvikling i EU's eksterne politik i tråd med Rådets konklusioner fra 2005.

4.5 EØSU støtter i høj grad Kommissionens indsats for at opnå lignende resultater i anden fase-forhandlingerne mellem EU og USA.

5. EU — USA: Anden fase — forhandlinger

5.1 Anden fase-forhandlingerne skal ifølge artikel 21 i første fase-aftalen omfatte følgende emner som én eller begge parter har prioriteret:

- yderligere liberalisering af trafikrettigheder,
- flere muligheder for udenlandske investeringer,
- udøvelsen af trafikrettigheder set i lyset af miljøforanstaltninger og infrastrukturestrikationer,
- bedre adgang til offentligt finansieret lufttransport og
- bemanning af luftfartøjer.

5.2 Som høringsprocessen viser, forventer de europæiske aktører, at anden fase vil resultere i en yderligere lovgivningsmæssig konvergens.

5.3 Det er muligt, at parterne kan opnå yderligere fremskridt under anden fase på områder, hvor samarbejdet blev påbegyndt under første fase såsom:

- samarbejde om sikringsforanstaltninger: På dette område er det nødvendigt at gøre en yderligere indsats for at opnå en fuld gensidig accept af modpartens sikringsforanstaltninger,
- sikkerhed: Der er opnået enighed om et særskilt forslag til aftale mellem EU og USA, men dette er forsinket på grund af amerikanske betænkeligheder ved udenlandske reparationsværksteder og EASA-gebyrer,
- miljøbeskyttelse: Begge parter skal undersøge mulighederne for en langt større koordinering af miljøtiltag i anden fase,
- konkurrence: Det er yderst vigtigt at opnå yderligere fremskridt, men det kan være vanskeligt på grund af de forskellige procedurer i henholdsvis EU og USA,
- det fælles udvalg: Set i lyset af erfaringerne med første fase-aftalen bør det fælles udvalg tildeles flere kompetencer til at iværksætte foranstaltninger hvad angår lovgivningsrelaterede emner som: »Forretningsaktiviteter« eller statsstøtte.

6. Beskæftigelsesrelaterede spørgsmål

6.1 Der bør være særlig fokus på beskæftigelsesrelaterede spørgsmål som en vigtig del af anden fase-forhandlingerne. Mere specifikt bør der følges op på det lovende »Luftfartsforum mellem EU og USA om liberalisering og beskæftigelse: Før, nu og i fremtiden«, der blev afholdt i Washington DC i december 2008, og der bør så vidt muligt tages højde for resultaterne herfra på områder som: Kollektive overenskomster, individuelle rettigheder set i forhold til kontrakter, arbejdstid, erhvervsuddannelse, social sikring og fagforeningsrepræsentation.

6.2 EØSU håber, at det andet beskæftigelsesforum, der afholdes i Bruxelles i juni 2009, vil frembringe konkrete resultater i form af anbefalinger vedrørende vigtige sociale spørgsmål med relation til den fremtidige gennemførelse af et åbent luftfartsområde. Med henblik på at sikre en vellykket gennemførelse af anden fase-forhandlingerne er det yderst vigtigt, at der er opbakning fra arbejdstageres side.

6.3 Dem transatlantiske arbejdsmarkedsdialog (TALD) bør inddrages i anden fase-forhandlingerne. EØSU har i sin udtalelse »De transatlantiske forbindelser: Større inddragelse af civilsamfundet«⁽¹⁾ givet udtryk for sin store støtte til genetableringen af TALD som et element i den institutionaliserede dialog mellem EU og USA. EØSU anbefalede ligeledes at udvide Det Transatlantiske Økonomiske Råds (TEC) rådgivende gruppe ved at inddrage TALD og den transatlantiske miljødialog (TAED).

7. Et spørgsmål om timing

7.1 Som det oprindeligt blev aftalt mellem parterne i første fase-aftalen, foreligger der en tidsplan for afslutningen af anden fase-forhandlingerne:

- FØRSTE FASE. (Maj 2008-marts 2009). Forhandlingerne indledes;
- ANDEN FASE. (Marts 2009-november 2010). Den amerikanske regering udarbejder en afgørelse om en mulig suspension af rettigheder;
- TREDJE FASE. (November 2010-marts 2012). Afgørelse om en mulig suspension af trafikrettigheder – eventuel gennemførelse i marts 2012.

7.2 Hvis der ikke opnås væsentlige fremskridt inden november 2010 kan EU beslutte at suspendere visse rettigheder, som amerikanske flyselskaber har fået tildelt. EØSU vil gerne minde om, at tiden er knap. Bemyndigede repræsentanter for EU og USA bør genoptage forhandlingerne, så hurtigt som det er praktisk muligt.

8. EØSU's prioriteter for anden fase-aftalen

8.1 Anden fase-aftalen bør skabe de væsentlige forudsætninger for et åbent luftfartsområde:

- En fjernelse af restriktionerne for, at investorer i EU og USA kan eje og kontrollere flyselskaber i henholdsvis EU og USA. En fjernelse af de nuværende restriktioner vil fuldt og helt være i overensstemmelse med den rammeaftale, som blev indgået på topmødet mellem EU og USA i april 2007, og som opfordrede til at fjerne unødige investeringsbarrierer mellem EU og USA;
- En fjernelse af alle former for konkurrenceforvridende markedspraksis, særligt Fly America-programmet;
- Etableringsret med henblik på at tillade grænseoverskridende fusioner, virksomhedsovertagelser og nye selskabers indtræden på markedet;
- Lovgivningsmæssigt samarbejde og konvergens i så stort et omfang, som vil være fornuftigt;
- Behandling af beskæftigelsesrelaterede spørgsmål, der opstår som følge af gennemførelsen af første fase-aftalen,
- En fjernelse af de unødvendige rejserestriktioner for EU-borgere som skyldes overdrevne sikkerhedsforanstaltninger fra amerikansk side.

8.2 Anden fase-forhandlingerne bør — på grund af deres store betydning — nyde stor opmærksomhed, bl.a. ved at de inkluderes på TEC's dagsorden. EØSU opfordrer i høj grad til, at TEC støtter anden fase-forhandlingerne ved at give dem høj politisk prioritet og fremme en høringsproces gennem TALD og andre dialoger, der officielt er tilknyttet TEC.

8.3 EØSU anbefaler, at Kommissionen (i forbindelse med indledningen af anden fase-forhandlingerne) gennemfører en strategisk miljøkonsekvensanalyse. En strategisk konsekvensanalyse, der identificerer potentielt negative konsekvenser for miljøet, vil kunne bidrage til, at disse negative følgevirkninger elimineres eller minimeres i løbet af forhandlingerne mellem EU og USA.

8.4 Lufttransportaftalen mellem EU og Canada bør være referencepunktet for anden fase-aftalen mellem EU og USA. Det er muligt at skabe forandringer — dette er hovedbudskabet fra forhandlingerne mellem EU og Canada.

8.5 En vellykket gennemførelse af aftalen mellem EU-Canada og en vellykket afslutning af anden fase-forhandlingerne EU-USA kan få en positiv indflydelse på udviklingen i forhandlingerne om lufttransportaftaler mellem EU og landene i Latinamerika.

9. Den potentielle aftales internationale aspekter

9.1 På grund af størrelsen af de to markeder har en aftale mellem EU og USA potentiale til at føre an i en ny, post-Chicago, tidsalder for luftfarten.

⁽¹⁾ EUT C 228 af 22.9.2009, s. 32.

9.2 Ved at der skabes en »oase« af lovgivningsmæssig konvergens og åbenhed, også over for nye aktører, har aftalen mellem EU og USA potentiale til at erstatte Chicago-konventionen fra 1944 ved, at den udbredes til andre interesserede stater og efterhånden resulterer i, at flere og flere lande reviderer deres politikker med det formål at drage fordel af principperne bag denne aftale.

Bruxelles, den 11. juni 2009.

Mario SEPI
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
