

**Til Folketingets Europaudvalg****Afgivelse af indlæg i U-1/08 – GATS-tilpasning****1. Indledning**

Kommissionen har i medfør af TEF artikel 300, stk. 6 anmodet EF-domstolen om en udtalelse vedrørende hjemmelsgrundlaget for indgåelse af såkaldte tilpasningaftaler i WTO-regi i forbindelse med tilpasning af EU's forpligtelser på tjenesteydelsesområdet som følge af EU's udvidelse dels i 1995 med Sverige, Finland og Østrig, dels i 2004 med 8 central- og østeuropæiske lande samt Malta og Cypern. Tilpasningen sker i henhold til artikel XXI i Den Almindelige Overenskomst om Handel med Tjenesteydelser (GATS).

Kommissionen har i sin anmodning stillet to spørgsmål:

1. Enhører indgåelsen af aftalerne med de påvirkede WTO-medlemmer i henhold til artikel XXI i GATS, som beskrevet i denne begæring om udtalelse, under Fællesskabets enekompetence eller under Fællesskabets og medlemsstaternes delte kompetence?
2. Udgør EF-traktatens artikel 133, stk. 1, og stk. 5, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, den rette hjemmel for den retsakt, hvorved ovennævnte aftaler skal indgås på Det Europæiske Fællesskabs vegne eller på vegne af Fællesskabet og dets medlemsstater?

**2. Sagens indhold og baggrund**

TEF artikel 133 om handelspolitikken er senest blevet ændret ved Nice-traktaten. Under forhandlingerne om Nice-traktaten var der efter ønske fra en række lande, herunder Danmark, opbakning til, at forhandlinger og indgåelse af internationale aftaler på transportområdet fortsat skulle være omfattet af bestemmelserne i TEF afsnit V om den fælles transportpolitik. Dette fremgår af TEF artikel 133, stk. 6, sidste afsnit.

Den foreliggende sag om tilpasning på tjenesteydelsesområdet rejser bl.a. spørgsmål om den nærmere rækkevidde af nævnte afsnit i stk. 6 i forhold til de øvrige dele af TEF artikel 133. Det er vurderingen, at Kommissionen fortolker rækkevidden af nævnte afsnit for indskrænkende og dermed

anlægger en for restriktiv fortolkning af anvendelsesområdet for Fællesskabets transportpolitik i forhold til Fællesskabets handelsaftaler.

Det bemærkes, at Kommissionens anmodning også angår andre dele af TEF artikel 133, herunder den nærmere sammenhæng mellem TEF artikel 133, stk. 1-4, over for TEF artikel 133, stk. 5 og 6. Af procesmæssige grunde vil et dansk indlæg dog overvejende fokusere på sagens transportretlige elementer.

### **3. Sagens betydning for Danmark**

Sagen har principiel betydning for Danmark, bl.a. fordi man fra dansk side ønsker en fastholdelse af transportpolitikens særlige status i forhold til handelspolitikken med den virkning, at handelsaftaler, der rummer forpligtelser og rettigheder af betydning på transportområdet, også skal indgås med hjemmel i TEFs transportkapitel.

Herved sikres, at Fællesskabets internationale rettigheder og forpligtelser på transportområdet, når disse indgår i internationale handelsaftaler, ikke udgør en eksklusiv ekstern kompetence for Fællesskabet, men derimod delt kompetence mellem Fællesskabet og medlemsstaterne (medmindre Fællesskabets interne regulering på det konkrete område er af en sådan karakter, at Fællesskabet har eksklusiv ekstern kompetence i medfør af den såkaldte ”AETR-virkning”).

At transportområdet er delt kompetence mellem Fællesskabet og medlemsstaterne indebærer bl.a., at Danmark har større mulighed for at deltage direkte i transportforhandlinger med tredjelande, hvilket hidtil er udnyttet med fordel bl.a. på søtransportområdet i de igangværende Doha-forhandlinger og i bilaterale aftaler indgået med tredjelande.

Regeringen har derfor afgivet indlæg i sagen i overensstemmelse med ovenstående.