



## NOTAT

12. november 2024  
2024-4028

### **Notat til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg vedrørende afgivelse af indlæg i udtalelssagen for EU-Domstolen, A-1/24, om kompetence til indgåelse af lufttransportaftalen med Sultanatet Oman**

#### **1. Indledning**

Kommissionen har i overensstemmelse med artikel 218, stk. 11, i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) anmodet EU-Domstolen om en udtalelse om, hvorvidt EU har enekompetence til at indgå en lufttransportaftale med Sultanatet Oman (herefter "Oman") på den ene side og Unionen og dens medlemsstater på den anden side.

Sagen rejser dermed det principielle spørgsmål, om EU har erhvervet enekompetence til at indgå lufttransportaftaler med tredjelande, eller om kompetencen hertil fortsat er delt med medlemsstaterne.

#### **2. Sagens faktiske omstændigheder og juridiske problemstillinger**

Reglerne om fordeling af kompetence mellem EU og medlemsstaterne fremgår af TEUF afsnit I. Artikel 3 fastlægger de områder, hvor EU er enekompetent, mens artikel 4 fastlægger de områder, hvor kompetencen er delt mellem EU og medlemsstaterne. For så vidt angår indgåelse af internationale aftaler følger det af TEUF artikel 3, stk. 2, at EU's enekompetence både kan fremgå eksplicit af en EU-retsakt, og implicit hvis enekompetence er nødvendig for at give EU mulighed for at udøve sin kompetence på internt plan, eller for så vidt den kan berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde.

På lufttransportområdet har spørgsmålet om, hvorvidt EU har enekompetence til at indgå luftfartsaftaler med tredjelande længe



været genstand for uenighed mellem Kommissionen og medlemsstaterne.

Uenigheden mellem Kommissionen og medlemsstaterne om kompetencefordelingen på lufttransportområdet førte i slutningen af halvfemserne til, at Kommissionen anlagde traktatbrudssager mod en række medlemsstater, deriblandt Danmark, ved EU-Domstolen med påstand om, at medlemsstaterne ikke havde kompetence til at indgå bilaterale luftfartsaftaler med USA. I de efterfølgende domme i sagerne - de såkaldte "Open Skies-domme" - fastslog EU-Domstolen, at kompetencen til at indgå aftaler med tredjelande på lufttransportområdet er delt mellem EU og medlemsstaterne.<sup>1</sup>

Domstolens domme indebar således, at medlemsstaterne fortsat selvstændigt kunne forhandle og indgå bilaterale luftfartsaftaler med tredjelande. I kølvandet på Open Skies-dommene udviklede man i EU en praksis på luftfartsområdet for, at Rådet og medlemslandene repræsenteret i Rådet kunne bemyndige Kommissionen et konkret mandat til at forhandle en luftfartsaftale på vegne af EU og dets medlemslande med udvalgte tredjelande.

Hvad angår aftalen med Oman bemyndigede Rådet og medlemslandene repræsenteret i Rådet i 2018 således med vedtagelsen af to særskilte afgørelser<sup>2</sup> Kommissionen til at indlede forhandlinger med Oman. Den ene afgørelse bemyndigede Kommissionen til at føre forhandlinger med Oman om spørgsmål, som henhører under EU's enekompetence, såsom konkurrence, statsstøtte, luftfartssikkerhed, ejerskab og kontrol, mens den anden afgørelse bemyndigede Kommissionen til at føre forhandlinger om spørgsmål, som ikke henhører under EU's enekompetence, navnlig trafikrettighederne. Trafikrettigheder fastslår retten til markedsadgang og specificerer således, hvilke destinationer der må flyves til og fra mellem aftaleparterne, hvor ofte der flyves, og hvad der må transporteres på en bestemt rute.

---

<sup>1</sup>Se for Danmarks vedkommende Domstolens Dom af 5. november 2002 i sag C-467/98, Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod Kongeriget Danmark, EU:C:2002:625.

<sup>2</sup> Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om en omfattende lufttransportaftale mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater og Sultanatet Oman for så vidt angår spørgsmål, der henhører under Unionens enekompetence, dokument ref. nr. 11258/18, og afgørelse truffet af repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, om bemyndigelse af Europa-Kommissionen til på medlemsstaternes vegne at føre forhandlinger om bestemmelserne i en omfattende lufttransportaftale mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater og Sultanatet Oman for så vidt angår spørgsmål, der ikke henhører under Unionens enekompetence, dokument ref. nr. 11273/18.



Forhandlingerne med Oman blev afsluttet den 7. juni 2020, og teksten til aftalen paraferet af parterne den 1. december 2021, men Kommissionen har endnu ikke forelagt Rådet et forslag om undertegnelse af aftalen, fordi Kommissionen forinden ønsker fastslået, at EU har enekompetence til at indgå den pågældende aftale.

### **3. Regeringens interesse og synspunkter i sagen**

Regeringen afgiver indlæg i sagen, da spørgsmålet om kompetence har afgørende betydning for medlemsstaternes fremtidige mulighed for at indgå luftfartsaftaler med tredjelande samt for luftfartsområdet i sin helhed.

Hvis Domstolen vurderer, at EU har enekompetence til at indgå aftalen med Oman, vil dette således indebære, at det fremadrettet alene vil være EU, som er kompetent til at indgå luftfartsaftaler med tredjelande. Dermed vil medlemsstaterne være afskåret fra selv at forhandle og indgå luftfartsaftaler med tredjelande. Civil luftfart mellem Danmark og tredjelande vil i så fald fremadrettet skulle reguleres af Unionens interesser frem for nationale interesser.

Kommissionen har i sin anmodning om udtalelse fremhævet, at luftfartsområdet i meget høj grad er reguleret af EU-retsakter, som bl.a. vedrører det indre marked på luftfartsområdet, safety, security, luftfartstjenester, passagerrettigheder mv., mens medlemsstaterne hidtil har fastholdt, at retten til at forhandle luftfartsaftaler med tredjelande om trafikrettigheder er et nationalt anliggende.

I et dansk indlæg vil der således blive argumenteret for, at enekompetence til at indgå aftaler med tredjelande på luftfartsområdet hverken er nødvendig for, at EU kan udøve sin kompetence på internt plan, eller for så vidt den kan berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde, jf. TEUF artikel 3, stk. 2. I forlængelse heraf vil der blive henvist til, at uanset at EU har udnyttet sin kompetence til at vedtage regler, som skal iagttages i forbindelse med udøvelsen af trafikrettigheder i EU, herunder med virkning for tredjelande, som opererer i EU, medfører dette ikke, at EU samtidig er kompetent til at fastsætte regler om markedsadgang til lufttransport mellem EU og tredjelande, dvs. tildeling af trafikrettigheder.

I et dansk indlæg vil der endvidere blive argumenteret for, at Domstolens domme i "Open Skies-sagerne" og senere praksis bekræfter, at kompetencen på luftfartsområdet er delt mellem EU og medlemsstaterne. Den regulering på luftfartsområdet, som er vedtaget efter denne praksis, ændrer ikke herved.