

Bilag til forsvarsministerens  
skrivelse af

(Alm.del.)

**Spørgsmål nr. 9:**

Ad samlenotatet til rådsmødet (retlige og indre anliggender) 5. og 6. oktober 2006 (punktet om rådets beslutning om oprettelse af et finansielt beredskabsinstrument), jf. REU, 2005-06, alm. del-bilag 844.

Ministeren bedes uddybe samlenotatet for så vidt angår forslaget om nye muligheder for fællesfinansiering af flytransporter, herunder primært om, hvordan snitfladerne bliver mellem, hvad EU foretager sig og hvornår, og hvad medlemsstaterne foretager sig og hvornår.

Er der ikke en risiko for, at forslaget kommer til at skabe meget bureaukrati?

Ministeren bedes uddybe samlenotatets afsnit om hjemmelsgrundlaget, herunder især om hvorfor forslaget er baseret på artikel 308 i TEF.

**Svar:**

I forbindelse med besvarelsen af spørgsmålets tre dele, har jeg indhentet bidrag fra henholdsvis Udenrigsministeriet og Beredskabsstyrelsen.

Indledningsvis skal det understreges, at EU's finansielle beredskabsinstrument fortsat er under forhandling i EU, og at der således endnu ikke er truffet nogen afgørelse om fællesskabsfinansiering af flytransport til støtte for katastrofeindsatser.

Det skal ligeledes understreges, at det finansielle beredskabsinstrument og omarbejdelsen af Fællesskabets civilbeskyttelsesordning ikke vil ændre ved, at EU-medlemsstaternes eventuelle bidrag til en international katastrofeindsats fortsat vil bygge på frivillighed og bero på en national afgørelse.

*Ad snitfladerne mellem EU og medlemsstaterne*

Som en hovedregel gælder der et internationalt princip om, at det land, der anmoder om katastrofeassistance, afholder alle udgifter i forbindelse med assistancen, herunder også for transporten. Ofte sker det imidlertid - i solidaritet med den katastroferamte stat - at kravet om tilbagebetaling frafaldes. Afsenderlandet afholder således typisk de udgifter, der er forbundet med dets bidrag, især når assistancen sendes til udviklingslande.

Erfaringer har vist, at udgifterne til flytransport af katastrofeassistance er høje - og til tider uforholdsmæssige høje - i forhold til de øvrige udgifter til selve katastrofeassistancen. Dette skyldes bl.a., at der i kølvandet på en større katastrofe kan opstå konkurrence om de relativt få flytransportressourcer, der skal sikre en hurtig og effektiv indsats. Oplægget til det finansielle beredskabsinstrument omfatter derfor en mulighed for, at EU-landene i fællesskab bedre planlægger og udnytter de transportressourcer, der er tilgængelige. Dette kan være medlemsstaternes egne civile eller militære transportfly, eller fly fra det frie mar-

ked. Prisen for leje af fly fra det frie marked har tendens til at stige uforholdsmæssigt meget på grund af den samtidige akutte efterspørgsel efter flykapacitet. Kommissionen har påvist, at enkelte bidrag til katastrofeassistance ikke er blevet afsendt på grund af de uforholdsmæssige høje udgifter til transport, og at udbudet af tilgængelige fly blandt medlemsstaterne ikke var til stede.

For at sikre at medlemsstaterne kan sende den efterspurgte katastrofebistand har EU-Kommissionen derfor - i udkastet til et finansielt beredskabsinstrument - foreslået muligheden for fællesskabsfinansiering, som et supplement til medlemsstaterne, når katastrofebistanden sendes via EU's civilbeskyttelsesordning. Dette kan bl.a. ske ved, at medlemsstaterne tilvejebringer og deler informationer om transportressourcer i den eksisterende fælles EU-database. Endvidere indebærer forslaget muligheden for, at EU-Kommissionen som støtte for medlemsstaterne skal kunne indgå aftaler med firmaer, der kan sikre tilgængelighed af transportfly, der som udgangspunkt dog selv betales af medlemsstaterne. Indgåelse af sådanne fælles aftaler om tilgængelighed tænkes fællesskabsfinansieret.

Aktiveringen af fællesskabsfinansieringen til bl.a. transport er imidlertid betinget af, at de fastsatte kriterier er opfyldt, herunder at alle øvrige muligheder for at finde transport inden for rammerne af civilbeskyttelsesordningen er udtømt, og at disse yderligere transportressourcer er nødvendige for at sikre en effektiv katastrofeassistance m.v.

Forslaget ændrer således ikke det forhold, at medlemsstaternes civilbeskyttelse er en national kompetence. Beslutningen om at yde bistand træffes således som hidtil på nationalt niveau, og de gældende principper for katastrofebistand, herunder at bistanden skal være anmodet om og ønsket af modtageren, vil fortsat være gældende. På fællesskabsniveau skabes der dog mulighed for at styrke transportkapaciteten i form af information om og adgang til ressourcepuljer samt et finansielt sikkerhedsnet, når andre muligheder er udtømt. Dette vil kunne støtte og supplere medlemsstaternes katastrofeassistance.

#### *Ad risiko for bureaukrati*

For så vidt det operative område, er der allerede i dag i alle EU-medlemsstater et nationalt kontaktpunkt (Beredskabsstyrelsen i Danmark), hvor EU-Kommissionens Monitorings- og Informationscenter (MIC) har taget en direkte kontakt til, når der varsles eller alarmeres i forbindelse med katastrofehændelser. Dette afprøvede system bruges ved anmodninger om katastrofebistand og tænkes anvendt i forbindelse med muligheden for medlemsstaternes anmodninger om flytransport til katastrofeområder. Det finansielle beredskabsinstruments forslag forudses således ikke at medføre øget bureaukrati. Det vurderes tværtimod, at forslaget vil kunne bistå medlemsstaterne ved at skaffe flytransport til katastrofeindsatser, og derved bidrage til at lette administrative opgaver, som den enkelte medlemsstat ellers selv varetager.

For så vidt angår det administrative område, forvaltes EU retsakterne på civilbeskyttelsesområdet allerede i dag af et udvalg (komitologi) med deltagelse af EU-medlemsstaterne, kandidatlandene Bulgarien og Rumænien samt EØS-landene (Norge, Island og Liechtenstein) under formandskab af EU-Kommissionen.

Der eksisterer således allerede i dag strukturer, ligesom der er vedtaget en række gennemførelsesbestemmelser for anvendelse af midler og prioritering af aktiviteter under det

nuværende civilbeskyttelsessamarbejde i EU, hvori de deltagende lande og EU-Kommissionen indgår i og mødes tre gange om året.

Det fremgår af artikel 13 i udkast til forslag til et finansielt beredskabsinstrument, at der nedsættes et udvalg (komitologi), der skal være identisk med det nuværende udvalg. Udvalget påtænkes således at skulle fortsætte den nuværende varetagelse, herunder den udbygning, som ventes at indgå som resultat af forhandlingerne af det finansielle beredskabsinstrument og omarbejdelsen af Fællesskabets civilbeskyttelsesordning, hvorfor det finansielle beredskabsinstrument ikke forventes at medføre øget bureaukrati.

#### *Ad begrundelse for hjemmelsgrundlaget*

Det kan anføres, at Udenrigsministeriet har oplyst følgende:

”Artikel 308 i Traktaten om det Europæiske Fællesskab (TEF) indeholder en generel hjemmelsbestemmelse, der giver Rådet adgang til i visse tilfælde at udstede retsakter, hvis andre bestemmelser i traktaten ikke indeholder den fornødne hjemmel til udstedelsen. TEF artikel 308 kan kun anvendes, hvis det sker for at virkeliggøre et af Fællesskabets mål, hvilket bl.a. fremgår af EF-Domstolens udtalelse 2/94.

Et af Fællesskabets mål, som opregnet i TEF art. 2 jf. art. 3, stk. 1, litra u), er civilbeskyttelse. TEF indeholder ikke specifikke bestemmelser om civilbeskyttelse, herunder om gennemførelsen af foranstaltninger på dette område. Da de øvrige hjemmelsbestemmelser i TEF endvidere ikke kan udgøre det fornødne retsgrundlag for udstedelsen af retsakt om oprettelse af et instrument for beredskab og hurtig indsats i katastrofesituationer (KOM(2005)113), er hjemmelsgrundlaget herfor TEF art. 308.

Idet en civilbeskyttelsesindsats tillige er relevant i tilfælde af radiologiske katastrofesituationer, danner også traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab (Euratom-traktaten) art. 203 retsgrundlag for Fællesskabets civilbeskyttelsesindsatser, herunder det ovennævnte forslag til retsakt. I lighed med TEF art. 308 kræver art. 203 i Euratom-traktaten høring af Europa-Parlamentet og beslutning ved enstemmighed i Rådet. Idet begge retsgrundlag er underlagt samme beslutningsprocedure, kan de forenes.

Der er praksis for, at forslag inden for EU's civilbeskyttelsesområde vedtages med hjemmel i TEF art. 308 med evt. tilføjelse af Euratom-traktatens art. 203. Som eksempler kan nævnes rådsbeslutningen om etablering af et EF-handlingsprogram for civilbeskyttelse i 1998-1999, der siden er udbygget og forlænget i perioden 2000-2004 og senest frem til 2006, og Fællesskabets civilbeskyttelsesordning fra oktober 2001, der for tiden er under omarbejdelse og forventes fremlagt til vedtagelse med udgangen af dette år samtidig med det finansielle beredskabsinstrument.

Der henvises i øvrigt til Justitsministeriets ”Redegørelse for visse forfatningsretlige spørgsmål i forbindelse med Danmarks ratifikation af Traktat om en forfatning for Europa” af 22. november 2004 side 80. Det fremgår heraf, at forfatningstraktatens art. III-284 om civilbeskyttelse alene indebærer, at der inden for civilbeskyttelse etableres et specifikt hjemmelsgrundlag for Unionen til at regulere et område, som Unionen allerede i medfør af det nuværende traktatgrundlag (TEF art. 308) kan regulere.”