

Europaudvalget

FOLKETINGET



REFERAT

AF 17. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: 28. marts 2008
Tidspunkt: Kl. 09.00
Sted: 2-133

Til stede: Svend Auken (S) formand, Henrik Høegh (V) næstformand, Karsten Lauritzen (V), René Christensen (DF), Helle Sjelle (KF), Orla Hav (S), Anne Grete Holmsgaard (SF), Lone Dybkjær (RV), Per Clausen (EL).

Desuden deltog: Økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen, assisteret af Martin Bresson (embedsmand).

FO Punkt 1. Rådsmøde nr. 2861 (transport, telekommunikation og energi – søtransportdelen) den 7. april 2008

FO 1. 3. søsikkerhedspakke

Økonomi- og erhvervsministeren: Tak for, at jeg fik mulighed for at komme her i dag.

Jeg har to sager med, som vedrører dagsordenens punkt 1. De er begge til forhandlingsoplæg. Det er direktivforslaget om flagstatsforpligtelser og direktivforslaget om rederansvar, som begge er på dagsordenen for rådsmødet til politisk drøftelse. Derfor har regeringen nu behov for en politisk udmelding.

Ingen af de to søfartssager har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Grundnotater blev fremsendt den 2. og 3. maj 2006. Forslagene indgår i den meget omfattende 3. søsikkerhedspakke, som de sidste to ud af i alt syv forslag.

Inden jeg går i gang med at gennemgå forslagene, vil jeg gerne komme med en politisk holdning til de to søfartssager.

Kort fortalt er problemet med de to direktivforslag, at de underminerer den internationale regeldannelse og dansk indflydelse i IMO, de tilfører ikke reel merværdi i forhold til miljøbeskyttelse og sikkerhed til søs, de mindsker dansk skibsfarts konkurrenceevne, og de leder til øgede økonomiske og administrative byrder. Regeringen går klart imod regionale tiltag, som ikke er andet end bureaukrati, og hvor vi ikke får noget for pengene.

Disse forslag er to skridt tilbage i forhold til den søfartspolitiske strategi for EU, som EU-kommissær Neil Kinnock lancerede for nogle år siden. Kinnock satsede på global regulering og på forbedret international konkurrenceevne i EU. Forslagene er en kraftig fravigelse fra Kinnocks linje. Det ser vi ingen grund til, og det er vi uenige i.

Regeringen og de fleste af medlemsstaterne i EU går ind for, at vi blandt EU's medlemsstater har et højt niveau i kravene til vores skibe og i vore søfartsadministrationer.

Et godt eksempel på det er, at vi faktisk i EU's ministerråd allerede er nået til politisk enighed om fem af forslagene i EU's tredje søsikkerhedspakke.

Men nu har vi nået grænsen for, hvad der giver god mening og reel merværdi for sikkerhed til søs, forebyggelse af forurening og god søfartsadministration.

Regeringen kan derfor ikke tilslutte sig forslagene, som de ser ud nu.

FO a) Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om opfyldelse af kravene til flagstater

– *Politisk drøftelse / fremskridtsrapport*

KOM (2005) 0586

Rådsmøde 2861 – bilag 1 (samlenotat side 2)

KOM (2005) 0586 – bilag 2 (grundnotat af 3/5-06)

Økonomi- og erhvervsministeren: Jeg vil nu komme nærmere ind på de to direktivforslag og regeringens forhandlingsoplæg.

Kommissionens intention med flagstatsdirektivet er – ligesom med resten af den tredje søsikkerhedspakke – at øge sikkerheden til søs og reducere forurening fra skibe under EU-flag.

Forslaget lægger op til, at medlemsstaterne skal opfylde deres internationale forpligtelser som flagstater ved at efterleve IMO's kode for flagstater. Desuden skal medlemsstaterne gennemgå audits med jævne mellemrum.

Forslaget stiller også krav om, at medlemsstaterne iværksætter nye foranstaltninger. Eksempelvis skal medlemsstaterne udvikle en særlig skibsdatabase, indføre et kvalitetsstyringssystem i deres administrationer og foretage supplerende syn på visse skibe.

Regeringen støtter fuldt ud intentionen om at øge flagstaternes ansvar, og der er bred opbakning hertil fra EU's medlemsstater.

Danmark var en af hovedkræfterne bag udvikling af IMO-koden, og vi høstede stor anerkendelse for dette arbejde. Mange EU-medlemsstater bakker op om koden og har allerede gennemført IMO-audits.

Men vi ønsker, at koden skal gøres obligatorisk på verdensplan, ikke kun i EU.

Det slovenske formandskab har for kort tid siden fremlagt et kompromisforslag, hvor en del detailbestemmelser er fjernet. Et nærmere studium viser imidlertid, at Kommissionens oprindelige forslag og formandskabets kompromisforslag i det væsentlige er ens.

Kompromisforslaget indeholder stadig krav om, at den frivillige flagstatskode skal gøres obligatorisk, men kun for EU-landene. Herudover er der stadig lagt noget ekstra oveni i forhold til IMO-koden. For eksempel skal medlemsstaterne fortsat indføre et kvalitetsstyringssystem i dele af deres administration. Der er også fortsat krav om, at medlemsstaterne har elektronisk adgang til en række skibsdata.

Disse opgaver vil være byrdefulde for skibsfarten og medlemsstaterne og uden reel merværdi. Konkurrenceanvnen forringes.

Derfor kan regeringen heller ikke støtte det foreliggende kompromisforslag.

Jeg vil gerne sige, at regeringen står ikke alene i denne sag. Kompromisforslaget støttes i realiteten kun af fire lande: Frankrig, Italien, Bulgarien og Irland. Ca. 15 lande, heriblandt Danmark, har markeret sin massive modstand imod forslaget. Kun ganske få lande – uden interesser på søfartsområdet – har ikke taget stilling endnu.

Vi taler med andre ord om et forslag, som ikke har flertal, men derimod langt mere end et blokerende mindretal imod sig.

Det fundamentale spørgsmål i forslaget er, i hvilken udstrækning skibsfart skal reguleres i EU frem for i IMO. Det er altså af vital betydning for danske interesser.

Forslaget skaber for det første risiko for, at Danmark mister muligheden for at handle selvstændigt i IMO eller indgå i samarbejde med andre lande. I så fald mister vi også direkte indflydelse på den internationale søfartspolitik.

For det andet vil regeringens søfartspolitik her i landet skulle besluttes af Kommissionen. For eksempel vil Kommissionen skulle vurdere, hvordan Danmark skal efterleve internationale flagstatsforpligtelser. Kommissionen vil blandt andet kunne stille krav om prioriteringer og ressourcer.

For det tredje vil forslaget skabe international konkurrenceforvriddning på grund af regionale særkrav og administrative byrder for erhvervet.

Forslaget har altså væsentlige, principielle konsekvenser for Danmark og dansk søfart, uden at det samtidig øger sikkerheden eller reducerer truslen mod miljøet for andre end et par af de nye EU-medlemsstater. I stedet for konkret at udvikle og forbedre de få europæiske flagstater uden orden i administrationen skyder forslaget med spredning og langt over målet.

Den virkelige miljøtrussel kommer fra sub-standard skibe og flagstater, der ikke opfylder internationale forpligtelser. De findes helt overvejende blandt tredjelande uden for EU. Derfor er et direktiv ikke den rigtige medicin.

Direktiv eller ej – sub-standard skibe fra tredjelande kan fortsat passere danske kyster. Kun ved en global løsning sikres, at de mange skibe, der ikke bærer et europæisk flag, men passerer europæiske kyster, også er omfattet af reguleringen. Den kvalitetsskibsfart, som vi driver i Danmark, skal fremmes internationalt.

FO Regeringen finder derfor ikke, at Danmark kan støtte forslaget.

Fra dansk side arbejder vi for, at forslagets i øvrigt fornuftige intentioner om bindende regler for flagstater opfyldes på anden vis.

Det er regeringens opfattelse – på linje med en række andre lande – at vi fremmer den globale proces bedst ved politiske konklusioner eller en fælles erklæring fra Rådet og Kommissionen. På den måde kan vi forpligte EU-landene til at efterleve IMO-koden og gennemføre frivillige IMO-audits. Samtidig kan vi forpligte EU-landene til at arbejde i IMO for at gøre begge instrumenter obligatoriske på verdensplan.

På rådsmødet vil jeg lægge afgørende vægt på, at forslagets intention opfyldes på anden vis, hvor dansk indflydelse nationalt og internationalt ikke reduceres markant. Dette forudsætter dog, at andre væsentlige flagstater indtager et lignende synspunkt.

Hvis andre væsentlige flagstater – imod min forventning – indtager et modsat synspunkt, er regeringen i sidste instans indstillet på at støtte et direktivforslag, der opfylder intentionerne.

I sådan en situation vil regeringen dog arbejde for at begrænse de negative økonomiske konsekvenser for Danmark og dansk skibsfart. Vi vil også arbejde for at begrænse de administrative tiltag, som vi ikke mener har nogen merværdi. Og vi vil arbejde for at sikre, at det er IMO's procedure, der skal sætte standarden for obligatoriske audits af EU's flagstater.

Endelig vil jeg gerne nævne, at hvis vi på rådsmødet får gjort det klart, at Ministerrådet ikke er indstillet på at støtte de to sidste forslag i den tredje søsikkerhedspakke, kan vi forhåbentlig hurtigt komme videre med den endelige vedtagelse af de fem forslag, som Rådet er klar til at vedtage.

Per Clausen delte økonomi- og erhvervsministerens kritiske tilgang til EU-regulering i de to direktiver vedrørende søfart og erklærede sig helt enig i, at det er dumt at lave EU-regulering, som forhindrer Danmark i at gøre sin indflydelse gældende globalt. Han forstod på økonomi- og erhvervsministeren, at direktivet ikke ville give nogen miljømæssige fordele overhovedet. Derfor kunne han ikke forstå, at økonomi- og erhvervsministeren sagde, at der var dele af direktivet, som regeringen gerne så aftalt globalt.

Anne Grete Holmsgaard pegede i forbindelse med de to direktiver vedrørende søfart på, at Danmark normalt går ind for, at man i EU laver skrappe regler, således at vi står stærkere i forhandlingerne med tredjelande og bedre kan presse f.eks. internationale organisationer. Derfor kunne hun ikke forstå økonomi- og erhvervsministerens argumentation om, at det ville blive lettere at presse IMO, hvis man nøjedes med en erklæring i stedet for et direktiv.

Lone Dybkjær udtalte sig på linje med Anne Grete Holmsgaard og pegede på, at vi i andre sammenhænge kommer til den modsatte konklusion af den, økonomi- og erhvervsministeren åbenbart var kommet til. Hun kunne godt forstå, at Per Clausen tilsluttede sig økonomi- og erhvervsministerens synspunkter, men det gjorde hun ikke. Lone Dybkjær var helt enig med regeringen i, at man skal undgå administrative byrder, og så gerne, at regeringen levede op hertil i andre sammenhænge, når det drejer sig om dansk lovgivning. Hun pegede på, at vi i andre sammenhænge bruger EU som løftestang, men lige her kan det pludselig ikke lade sig gøre.

Orla Hav var grundlæggende godt tilfreds med, at det var internationale aftaler, som regulerede søfarten, men vi ville frygtelig gerne have sat lidt skub i forpligtelserne. Derfor ville han gerne have en vurdering af, hvordan det vil påvirke medlemsstaternes forhandlingssituation, hvis EU spiller en stærkere rolle på dette område. Han tilføjede, at det ligger Socialdemokraterne på sinde, at søfarten spiller en central rolle, og derfor er det afgørende vigtigt, at befolkningen oplever, at søfarten er sikker.

Svend Auken ville gerne have et juridisk notat – gerne fra Justitsministeriet – om, hvorfor et kommissionsforslag om en fælles EU-implementering af allerede eksisterende IMO-regler giver EU eksklusiv kompetence.

Han ville gerne vide, om forklaringen på, at Danmark i denne sag har en anden holdning, end vi plejer at have, er, at vi på søfartsområdet er en stormagt.

Vi er tilhængere af en meget stærk miljøregulering i EU, og de største miljøproblemer i fremtiden ligger i forbindelse med ulykker på havene. Hvorfor kan EU så ikke spille en mere konstruktiv og fælles rolle?

Økonomi- og erhvervsministeren plejede ikke at være enig med Enhedslisten, men han mente, søfarten var noget særligt. I den forbindelse nævnte han, at valutajournalen fra søfarten stiger år for år og er steget fra 90 mia. kr. i 2001 til 180 mia. kr., hvilket betyder, at vi får mere velfærd i Danmark at dele ud af. Han tilføjede, at søfarten står for halvdelen af overskuddet på betalingsbalancen.

Han svarede Anne Grete Holmsgaard, at han godt mente, man kunne nå målet ved at vedtage en politisk erklæring i EU frem for at lave et direktiv. Han understregede, at problemet er sub-standard skibe fra tredjelande. Blandt EU-landene er det kun et af de nye medlemslande, nemlig Slovakiet, som ikke lever op til kravene, og her vil Kommissionen kunne hjælpe.

I svarene til Lone Dybkjær og Anne Grete Holmsgaard gentog økonomi- og erhvervsministeren, at søfartsområdet er noget meget specielt. Han mente godt, vi kunne lave en politisk erklæring, der sagde, at nu måtte EU nå op på de internationale standarder, som vi lever helt op til i Danmark. Han troede ikke på, at regionale regler ville give nogen merværdi eller være til fordel for dansk skibsfart. I den forbindelse gjorde økonomi- og erhvervsministeren opmærksom på, at det er let at indregistrere skibene i andre lande, f.eks. på Bahamas eller i Sydamerika, og vi kan ikke forhindre disse skibe i at sejle i Europa.

NOT **Økonomi- og erhvervsministeren** svarede Svend Auken, at det er Rådets juridiske tjeneste, som anlægger den vurdering, at EU får eksklusiv kompetence, hvis direktivet bliver gennemført. Men han lovede at fremsende et juridisk notat om sagen.

Økonomi- og erhvervsministeren bekræftede, at Danmark er en stormagt på søfartsområdet. Han nævnte, at han dagen før i Erhvervsudvalget havde rost den socialdemokratiske EU-kommissær Neil Kinnock for at gå ind for, at EU skulle have en stærk handelsflåde.

Anne Grete Holmsgaard erkendte, at søfarten er speciel, men den er ikke så speciel i forhold til f.eks. luftfarten. Hvad er det af det indholdsmæssige i direktivet, som Danmark ikke vil gennemføre, hvis vi får vedtaget en erklæring?

Lone Dybkjær hæftede sig ved, at økonomi- og erhvervsministeren havde sagt, at vi ville arbejde for, at EU kommer op på internationale standarder. Hun mente, EU allerede var på internationalt niveau eller over internationalt niveau. Hun fandt det legitimt, at økonomi- og erhvervsministeren støtter nogle danske særinteresser, men hun syntes ikke, argumentationen med, at vi kan nøjes med en politisk

erklæring, er god, for hvad skal vi så overhovedet med EU-direktiver? Lone Dybkjær mente stadig, at EU bør være murbrækker for bedre internationale regler.

Per Clausen spurgte, om dele af de to direktiver vil føre til miljømæssige gevinster, eller vil de bare føre til, at EU får mere magt?

René Christensen var enig med økonomi- og erhvervsministeren vedrørende søfart, og pegede på, at man godt kan komme i den situation, hvis man strammer voldsomt op, at rederivirksomhederne vil flytte aktiviteter til tredjelande. Danmark er en stormagt hvad søfart angår. Det skal vi også tænke på.

Økonomi- og erhvervsministeren pointerede, at der kun er problemer med 2 pct. af tonnagen i EU, og de nye medlemsstater, som har problemer, burde Kommissionen hjælpe. Direktivet kan jo ikke hindre, at dårlige skibe fra lande uden for EU sejler op og ned ad EU's kyster og igennem vore farvande, og den miljøtrussel, der er i dag, stammer fra sådanne skibe. Økonomi- og erhvervsministeren understregede igen, at søfarten er global, og at det gælder om at få den internationale regulering op på et så højt niveau som overhovedet muligt. Det er vores vurdering, at forslaget ikke giver "value for money". Vi mener, man skal bruge pengene dér, hvor de gør mest gavn. Regionalisering hjælper ikke, når det er skibe fra tredjelande, det drejer sig om.

Økonomi- og erhvervsministeren gav Lone Dybkjær ret i, at vi har været murbrækker på en række områder, og tilføjede, at Danmark er rigtig god til at påvirke IMO.

Økonomi- og erhvervsministeren svarede Per Clausen, at der selvfølgelig altid er en risiko ved at sige, at forslaget overhovedet ikke vil medføre nogen – marginale – miljømæssige forbedringer, men han ville alligevel godt vove pelsen på det område.

Lone Dybkjær forstod, at det kun var 2 pct. af EU-skibene, som ikke opfyldte de reguleringsregler, der gælder nu. Derfor kunne hun ikke forstå, at man argumenterede med det helt overordnede princip i stedet for blot at sige, at vi ikke synes, det er den rigtige måde at gøre det på, da vi alligevel ikke kan gøre noget ved tredjelandsskibe. Hun brød sig ikke om økonomi- og erhvervsministerens retorik, som var egnet til at få de partier, der normalt er modstandere af EU, med.

Formanden rejste på baggrund af diskussionen om søfart, som indebærer principielle overvejelser og er meget vigtig for Danmark, det spørgsmål, om det ikke ville være en god idé, at man på et tidspunkt til efteråret fik en høring om hele dette spørgsmål.

Økonomi- og erhvervsministeren sagde i anledning af Lone Dybkjærs bemærkninger om hans retorik, at hvis man på et område begynder at indføre nogle specielle regionale regler, risikerer man, at rederierne flager deres skibe ud til lande som Bahamas og Singapore, og at vi på sigt kan få flere udenlandske besætninger på danske rederiers skibe, og dermed får vi mindre valutaindtægter. Derfor satser vi på at få gode internationale regler.

Han syntes, formandens forslag om en høring om dansk søfart var en rigtig god idé. I det daglige har søfarten jo ikke særlig stor bevågenhed i Folketinget.

Lone Dybkjær sagde ved forhandlingernes slutning, at Det Radikale Venstre går imod regeringens forhandlingsoplæg vedrørende de to søfartsdirektiver.

Anne Grete Holmsgaard gik ligeledes imod regeringens forhandlingsoplæg angående de to søfartsdirektiver.

Orla Hav sagde ved forhandlingernes slutning, at Socialdemokraterne kan acceptere regeringens forhandlingsoplæg.

Formanden var glad for tilsagnet om at holde en høring om dansk søfart.

Formanden konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet dog Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre gik imod det.

FO b) Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti

– *Politisk drøftelse / fremskridtsrapport*

KOM (2005) 0593, KOM (2007) 0674

Rådsmøde 2861 – bilag 1 (samlenotat side 10)

KOM (2005) 0593 – bilag 2 (grundnotat af 6/3-06)

Økonomi- og erhvervsministeren: Ifølge Kommissionen er sigtet med dette forslag at skærpe rederens ansvar. Tankegangen er, at det skulle forebygge forureningsulykker. Intentionen er desuden at sikre tilstrækkelig erstatning, hvis en forureningsulykke sker.

Kommissionen fremhæver, at forslaget sikrer en hurtig og ensartet gennemførelse af globalbegrænsningskonventionen fra 1996.

Danmark har fuld forståelse for disse intentioner, men det skal gøres på en anden måde. Danmark har allerede gennemført globalbegrænsningskonventionen af 1996 og er traditionelt blandt de første lande, når det drejer sig om at gennemføre internationale konventioner.

Kommissionens forslag har imidlertid fået en meget hård medfart under forhandlingerne. Derfor har det slovenske formandskab fremlagt et kompromisforslag, der reducerer Kommissionens forslag.

Også dette kompromisforslag er mødt med massiv modstand fra næsten alle lande, herunder Danmark. Faktisk støttes forslaget kun af to medlemsstater, nemlig Spanien og Frankrig.

Efter regeringens opfattelse er det yderst tvivlsomt, om der er behov for en EU-regulering som den foreslåede.

Der findes allerede internationale konventioner om ansvar og erstatning. Herved dækkes et omfattende antal forureningskader via forsikringsordninger.

Den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening, CLC, er gennemført af Danmark og 117 andre lande. Jeg fremhæver denne konvention, da oliespild udgør cirka 90 pct. af alle store forureningsulykker.

Den internationale konvention om forureningskader forårsaget af olie, bunkersoliekonventionen af 2001, vil træde i kraft i november 2008. Danmark håber på at ratificere inden da.

I maj 2007 blev der vedtaget en international konvention om fjernelse af vrage, der udgør en fare for miljøet.

Endelig er der HNS-konventionen af 1996 om forurening og eksplosion forårsaget af kemiske stoffer. Denne konvention er under en hurtig revision, og forhandlingerne er godt i gang. En IMO-arbejdsgruppe har udarbejdet et udkast, som blot mangler at blive godkendt i IMO-regi.

Med disse konventioner har IMO taget hårdt fat på beskyttelse af miljøet ved uheld med skibe. Det kan godt være, at man kunne komme på et enkelt eksem-

pel, hvor der ikke er en international regulering, men det skyldes, at man internationalt ikke har fundet behov herfor. I øvrigt suppleres IMO-reguleringen af EU's miljøansvarsdirektiv.

Det er svært at se, hvad der så skulle være behov for.

Efter vores opfattelse skulle medlemslandene snarere koncentrere sig om at gennemføre eksisterende konventioner, og Kommissionen kunne yde teknisk bistand til de lande, der måtte have behov herfor.

Både Kommissionens forslag og kompromisforslaget indeholder krav om udstedelse af nye certifikater og kontrol af skibe. Kontrollen går langt videre end den havnestatskontrol, vi udfører i dag.

Regeringen finder ikke, at denne certifikatudstedelse og kontrol giver nævneværdig merværdi. Vi mener tværtimod, at sådanne tiltag vil medføre øget offentligt bureaukrati i Danmark og ekstra byrder på danske skibe.

Havde man i stedet valgt at bakke op om internationale løsninger, ville der blive flere lande til at kontrollere, og de forbipasserende skibe ville også blive dækket ind.

Danmark ser også juridiske problemer i forslagene. Kommissionens oprindelige forslag stred decideret mod folkeretten.

Det er svært at gennemskue, om kompromisforslaget er tilsvarende folkeretsstridigt, fordi det er formuleret meget uklart. Vi synes, det er problematisk, at kompromisforslaget ikke nævner, hvilket ansvar der kræves forsikring for.

Forureningsulykker til søs sker i hele verden. Regeringen arbejder for, at en regulering af reders ansvar sker globalt i IMO-regi. På denne måde vil reglerne gælde for alle landes skibe, uanset hvor de sejler.

Regeringen tillægger det stor betydning, at Danmark er et foregangsland, når det gælder om at opfylde vores internationale forpligtelser. Det gælder ikke mindst med hensyn til at sikre erstatning til dem, som lider skade.

Derfor støtter Danmark forslagens intention om, at alle medlemslande gennemfører globalbegrænsningskonventionen. Det behøver vi dog ikke et direktiv til. Dertil kommer, at Danmark og størstedelen af medlemslandene allerede har gennemført konventionen.

FO Mit forhandlingsoplæg er, at Danmark – når den tid kommer – ikke støtter vedtagelsen af forslaget i dets nuværende form.

Lad mig endnu engang understrege, at regeringen ønsker en regulering af rederansvaret. Vi synes blot ikke, at dette forslag er den mest hensigtsmæssige løsning. Regeringen vil i stedet bruge ressourcerne på at styrke gennemførelsen af forslagens intentioner på globalt plan.

Det er vigtigt, at vi har et internationalt regelværk, der gælder alle – og alle steder – frem for et kludetæppe af nationale og regionale ordninger, der er indbyrdes forskellige.

Den principielle diskussion om dagsordenens punkt 1b fandt sted i forbindelse med dagsordenens punkt 1a.

Anne Grete Holmsgaard forstod ikke, hvorfor skibe fra tredjelande, som sejler igennem EU's økonomiske zone, skulle være et problem, idet hun pegede på, at sådan som forslaget var beskrevet i notatet, gælder det, hvis flagstaten er EU-medlem, men det gælder også skibe, som sejler igennem den eksklusive økonomiske zone, som går 200 sømil ud fra EU-landenes kyster. Der står i Rederiforeningens hørings svar, at langt størsteparten af tredjelandenes skibe allerede er omfattet af konventionen. Skal det forstås sådan, at de alle er forsikrede?

Økonomi- og erhvervsministeren pegede på, at hvis man via rederiansvarsdirektivet indfører skærpede krav til tredjelandsskibe, der f.eks. anløber Rotterdam, så underminerer vi de globale regler, for så vil der ikke gælde samme regler i Europa som andre steder, hvilket kunne indebære, at danske skibe andre steder i verden kunne blive mødt med særlige regler. Derfor prøver vi hele tiden på at få globale regler. Det første forslag fra Kommissionen gik ud på, at vi skulle have særlige regler, når skibene sejlede igennem europæiske farvande, men dette forslag er i strid med folkeretten, da skibene sejler i internationale stræder.

Økonomi- og erhvervsministeren syntes, forslaget om forsikringspligt rejser flere spørgsmål, end det giver svar på. Han syntes f.eks., det var problematisk, at det stiller krav om forsikring, uden at ansvaret er klart defineret. Det er også uklart, om danske skibe skal være ansvarlige for oliestab fra skibenes bunkere efter bunkersoliekonventionen eller efter det foreliggende forslag. Måske kan forslaget føre til en dobbeltforsikring, som kun vil være til glæde for forsikringsselskaberne.

Økonomi- og erhvervsministeren pointerede, at de lande, som har store interesser på området, går imod direktivet.

Anne Grete Holmsgaard pegede på, at sådan som direktivet er beskrevet, forpligter alle landene sig til at ratificere globalforsikringskonventionen. Derudover er alle skibe, som sejler igennem de europæiske landes eksklusive økonomiske zone – uanset om de skal til en europæisk havn eller ej – omfattet af erstatningsansvaret.

Økonomi- og erhvervsministeren gentog, at Kommissionens forslag er folkeretsstridigt, når det drejer sig om internationale stræder.

Formanden konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet dog Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre gik imod det.

FO Punkt 2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om beskyttelse af forbrugerne i forbindelse med visse aspekter ved timeshare, varige ferieprodukter, videresalg og bytte

– *Tidlig forelæggelse*

KOM (2007) 0303

KOM (2007) 0303 – bilag 4 (samlenotat side 1)

KOM (2007) 0303 – bilag 2 (grundnotat af 29/7-07)

KOM (2007) 0303 – bilag 3 (hørings svar af 28/9-07)

Udvalgsmødereferat:

(Behandlet i Statsministeriet 16/11-07 pga. valg. Se rådsmøde 2832 – bilag 4)

Økonomi- og erhvervsministeren: Forslaget til et nyt timesharedirektiv vedrører ikke rådsmødet om transport, telekommunikation og energi, men forelægges nu, i god tid før det slovenske formandskab forventes at sætte forslaget på dagsordenen for konkurrenceevnerådsmødet en gang i maj måned med henblik på at opnå politisk enighed.

Sagen nævner jeg med henblik på forhandlingsoplæg.

Kommissionens oprindelige forslag tager udgangspunkt i det gældende timeshare-direktiv fra 1994.

Der er siden vedtagelsen af dette direktiv sket en betydelig udvikling på området. Bl.a. udbydes i dag en række timesharelignende produkter, der ikke er omfattet af de gældende regler. Denne udvikling har gjort en revision af det gældende direktiv nødvendig, hvis forbrugerbeskyttelsen på området skal fastholdes og i givet fald styrkes.

Kommissionens forslag har siden fremsættelsen i juni sidste år været genstand for forhandlinger i Rådet, og det portugisiske og slovenske formandskab har i lyset af disse forhandlinger udarbejdet et kompromisforslag.

Kompromisforslaget adskiller sig ikke grundlæggende fra Kommissionens oprindelige forslag.

Det første hovedelement i forslaget er en udvidelse af anvendelsesområdet i forhold til det gældende direktiv. Udvidelsen indebærer, at forbrugerne også vil blive beskyttet af direktivets bestemmelser, når de indgår aftaler om eksempelvis køb af logi på krydstogtskibe eller flodbåde og medlemskab af rejseklubber.

Forslaget vil endvidere indebære, at der indføres totalharmonisering inden for direktivets område. Det gældende direktiv indebærer alene minimumsharmonisering.

Det er regeringens generelle holdning, at spørgsmålet om, hvilken harmoniseringsgrad der bør anvendes, må afgøres konkret fra sag til sag.

Forslaget regulerer navnlig spørgsmålet om sælgers oplysningsforpligtelser forud for købet. Totalharmonisering af dette spørgsmål vil kunne give forbrugeren et

bedre grundlag for at sammenligne tilbud fra forskellige EU-lande om køb af f.eks. en timesharelejlighed.

Dette hensyn er især relevant på et område som dette, hvor aftalerne typisk har et grænseoverskridende element.

Regeringen finder derfor, at der her er tale om et område, der efter omstændighederne er egnet til totalharmonisering.

Regeringen lægger samtidig vægt på, at forslaget giver mulighed for at opretholde et højt forbrugerbeskyttelsesniveau.

Forslaget indebærer f.eks., at fortrydelsesfristen udvides fra 10 dage til 14 dage.

FO Regeringen forholder sig derfor positivt til det foreliggende forslag til revideret timesharedirektiv.

Regeringen har endvidere i forbindelse med høringen over forslaget modtaget generelt positive tilbagemeldinger fra berørte organisationer og myndigheder.

Der udbydes kun meget få timeshareprodukter her i landet, så forbedringerne vil navnlig kunne få betydning for danskere, der f.eks. ønsker at købe en timeshareferiebolig i et andet EU-land.

Regeringen vil således kunne tilslutte sig det foreliggende forslag, der i øvrigt ikke forventes at få en vanskelig gang gennem EU-systemet.

Per Clausen forstod ikke, at økonomi- og erhvervsministeren mente, det ville være til fordel for forbrugerne, at man ikke i de enkelte lande kunne lave bedre regler end dem, man aftaler i EU, selv om han godt kunne se, at en totalharmonisering kunne være til gavn for det indre marked.

Orla Hav var bekendt med, at Europa-Parlamentet vil stille ændringsforslag om, at fortrydelsesretten skal gælde i 21 dage i stedet for de 14 dage, der er lagt op til i direktivet. Det syntes han var rimeligt, således at folk ikke kommer ud for på feriens første dag at falde for et timeshareprojekt, som de fortryder, når de kommer hjem og taler med deres bankrådgiver, men så er fortrydelsesfristen udløbet.

Økonomi- og erhvervsministeren bekræftede i svaret til Per Clausen, at vi går fra en minimumsharmonisering til en totalharmonisering, men timeshare bruges næsten ikke i Danmark, så det drejer sig om danskere, som køber timesharelejligheder i udlandet, og de får en bedre forbrugerbeskyttelse. Det er årsagen til, at regeringen er positiv over for forslaget.

Per Clausen sagde, at under forudsætning af, at de regler, man laver, er ens, må det da være en fordel for forbrugerne, at det enkelte land kan lave bedre regler, hvad man kan, hvis der er tale om et minimumsharmoniseringsdirektiv.

Orla Hav spurgte, om tidsfristen regnes fra det tidspunkt, hvor man skriver under, eller fra man kommer hjem. Han ville gerne have en positiv tilkendegivelse fra økonomi- og erhvervsministeren om, at vi støtter Europa-Parlamentets ændringsforslag om en fortrydelsesfrist på 21 dage.

René Christensen erklærede sig enig med Enhedslisten og så også et problem i, at de enkelte lande ikke havde mulighed for at lave bedre regler.

Lone Dybkjær mente godt, et totalharmoniseringsdirektiv kunne give forbrugerne nogle fordele, idet hun pointerede, at det, der interesserede hende mest, var, hvordan reglerne var i de lande, hvor danskerne købte timesharelejligheder.

Martin Bresson (embedsmand fra Økonomi- og Erhvervsministeriet), fik efter opfordring af økonomi- og erhvervsministeren og med Europaudvalgets tilladelse ordet og svarede Orla Hav, at når man i direktivet taler om en 14 dages frist, er det fordi det er en frist, som kendes fra anden forbrugerlovgivning. Dermed være ikke sagt, at man ikke kunne vælge en længere periode, men han anså det ikke for sandsynligt, at et ændringsforslag herom ville gå igennem. Han tilføjede, at de 14 dage er en forbedring i forhold til de gældende regler, hvor fristen er 10 dage.

I svaret til Orla Hav vedrørende tidspunktet for ikrafttrædelsen af forældelsesfristen sagde embedsmanden, at det spørgsmål har været diskuteret i arbejdsgruppen. Det er et af de steder, hvor vi har et lille forbehold, men dog kan leve med den løsning, der ligger. Efter dansk timesharelovgivning er det aftalens underskrivelse, som er afgørende for, hvornår fortrydelsesfristen begynder at løbe. Efter direktivet er det tidspunktet for aftalens indgåelse, men da direktivet samtidig stiller krav om, at forbrugeren ved aftalens indgåelse skal have udleveret det skriftlige grundlag, kan vi acceptere forslaget.

Han gav Lone Dybkjær to eksempler på, at direktivet forbedrer forbrugerbeskyttelsen for folk, som køber timeshare i andre lande. Dels udvides anvendelsesområdet, således at direktivet ikke kun kommer til at omfatte fast ejendom, men også krydstogtskibe og flodbåde samt ferieklubber. Dels indeholder direktivet en række forpligtelser for sælgerne af produkterne til at udlevere flere oplysninger i forbindelse med kontraktindgåelsen.

Anne Grete Holmsgaard mente, det skabte en unødigt usikkerhed, at det ikke bliver det tidspunkt, hvor man underskriver og daterer dokumentet, som er afgørende.

Lone Dybkjær syntes, økonomi- og erhvervsministeren skulle følge Orla Havs forslag og prøve, om han kunne komme videre med hensyn til længden af fortrydelsesfristen. Det ville også være rart, hvis det var det tidspunkt, hvor kontrakten blev underskrevet, som startede fortrydelsesfristen.

Lone Dybkjær gjorde opmærksom på, at et totalharmoniseringsdirektiv godt kan give en større forbrugerbeskyttelse end et minimumsharmoniseringsdirektiv, idet det kan hæve beskyttelsesniveauet generelt.

Per Clausen spurgte, om det ikke er sådan, at hvis der er tale om et minimumsharmoniseringsdirektiv, som er utilstrækkeligt, kan man forbedre reglerne uden at lave et totalharmoniseringsdirektiv.

Økonomi- og erhvervsministeren erklærede sig enig i alt det, der var sagt fra Orla Hav, og lovede, at han i forhandlingerne ville arbejde for at få det gennemført.

I svaret til Per Clausen bekræftede økonomi- og erhvervsministeren, at når der er tale om et minimumsdirektiv, kan det enkelte lande lave forbedringer, men som

Lone Dybkjær påpegede, kan det i visse tilfælde give en bedre forbrugerbeskyttelse, hvis man gennemfører et totalharmoniseringsdirektiv.

Formanden konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet dog Dansk Folkeparti og Enhedslisten gik imod det.