

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Telefon +45 33 92 00 00
Telefax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
<http://www.um.dk>
Girokonto 3 00 18 06



Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EUK	2. april 2008

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 1 ad rådsmøde nr. 2861 (transport, telekommunikation og energi) den 7. april 2008 af den 1. april 2008 vedrørende oversendelse af talepapir.

P. S. Ørskov

TALEPUNKTER TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

26. marts 2008

Møde i Folketingets Europaudvalg den 28. marts 2008 vedrørende rådsmøde (Transport, Telekommunikation og Energi) den 7.-8. april 2008

Indledning

- Jeg har i alt tre sager med, som alle er til forhandlingsoplæg. De to første 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 klar 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 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.

Flagstatsdirektivet

- Jeg vil nu komme nærmere ind på de to direktivforslag og regeringens forhandlingsoplæg.
- Kommissionens intention med flagstatsdirektivet er - ligesom med hele 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. Konkurrenceevnen forringes.
- Derfor kan regeringen heller ikke støtte det foreliggende kompromisforslag.
- 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. Dette er 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 spredehagl 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.
- 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 linie med rækken af 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 intentionen.
- 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 komme hurtigt videre med den endelige vedtagelse af de fem forslag, som Rådet er klar til at vedtage.

Rederansvarsdirektivet

- Så kommer jeg til det andet direktiv, forslaget om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti.
- 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 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 forureningsskader 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 % af alle store forureningsulykker.
- Den internationale konvention om forureningsskader 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 det 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 eksempel, 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 er behov for.
- Efter vores opfattelse skulle medlemslandene snarere koncentrere sig om at gennemføre disse 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 f.eks. det er problematisk, at kompromisforslaget ikke nævner, hvilket ansvar der kræves forsikring for.
- Forureningsulykker til søs sker i hele verden. Regeringen arbejder derfor 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 forpligtigelser. Det gælder ikke mindst med hensyn til at sikre erstatning til dem, som lider skade.

- Derfor støtter Danmark forslaget 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.
- 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 en hensigtsmæssig løsning. Regeringen vil i stedet bruge ressourcerne på at styrke gennemførelsen af forslagets 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.

[Timesharedirektivet]

- Den tredje og sidste sag, jeg vil nævne, er forslaget til et nyt timesharedirektiv. Sagen vedrører ikke rådsmødet om transport, telekommunikation og energi, men forelægges nu, i god før det slovenske formandskab forventes at sætte forslaget på dagsordenen for konkurrenceevnerådsmødet til maj med henblik på at opnå politisk enighed.

- Sagen nævner jeg med henblik på forhandlingsoplæg.
- Kommissionens oprindelige forslag tager udgangspunkt i det gældende timesharedirektiv 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.

- 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 de 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.