

[Justitsministeren]

Heller ikke i de øvrige nordiske lande er der taget politisk stilling til udformningen af reglerne om produktansvar. Jeg har imidlertid under drøftelser med mine nordiske kolleger forstået, at man fra disse landes side lægger vægt på, at der bliver tale om en så bred harmonisering som muligt. Der er enighed mellem de pågældende lande om at forsøge at opnå enighed om en ensartet holdning til de væsentligste spørgsmål og om at tilstræbe, at lovene gennemføres nogenlunde samtidig i de nordiske lande.

Som jeg også anførte i min fremsættelsestale i oktober 1986, er jeg enig i behovet for bred harmonisering. Det er jo af væsentlig betydning for dansk industris konkurrenceevne, at produktansvarsreglerne udformes så ensartet som muligt i det område af verden, som vi navnlig driver handel med. Dette betyder helt klart, at vi nøje må følge, hvorledes produktansvarsreglerne udformes i de øvrige europæiske lande. Noget tyder dog på, at det danske lovforslag har fundet det beskyttelsesniveau, som de andre EF-lande må forventes at ville lægge sig på.

Lovforslaget er som bekendt fremsat to gange tidligere. Retsudvalget har derfor haft lejlighed til at foretage en foreløbig overvejelse af disse ret komplicerede erstatningsretlige regler. Som det fremgår af direktivet, skal medlemsstaterne have opfyldt direktivet inden den 30. juli 1988. Det vil derfor være nødvendigt, at Folketinget gennemfører lovgivningen i dette folketingsår.

Idet jeg i øvrigt tillader mig at henvise til lovforslaget og de meget omfattende bemærkninger hertil, hvori der er redegjort for lovforslagets opbygning, skal jeg anbefale lovforslaget til det høje Tings velvillige behandling.

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om visse forbrugeraftaler. (Gennemførelse af EF-direktiv om forbrugerbeskyttelse i forbindelse med aftaler indgået uden for fast forretningssted).

(Lovforslag nr. L 20).

Med dette lovforslag er det hensigten at gennemføre EF-direktivet om forbrugerbeskyttelse i forbindelse med aftaler indgået uden for fast forretningssted til dansk ret. Direktivet er ligesom produktansvarsdirektivet

og et direktiv om forbrugercredit eksempel på EFs forsøg på at harmonisere medlemsstaternes formueretlige regler for at styrke forbrugerbeskyttelsen. Dette kan føre til ganske komplicerede forhold, når reglerne skal gennemføres. Jeg synes, det er rimeligt at minde om dette forhold, når lovforslaget skal vurderes, og erindre, at da man skulle tage stilling til, om direktivforslaget kunne accepteres, var det et ønske fra forbrugerside, at man ikke fra dansk side skulle stille sig hindrende i vejen.

Gennemførelsen af direktivet vil kun på enkelte punkter nødvendiggøre en ændring af den danske lovgivning om dørsalg, idet denne i det væsentlige er i overensstemmelse med direktivets krav. Direktivet tillader, at Danmark opretholder det eksisterende forbud mod at rette henvendelse på forbrugers bopæl og lignende steder, når forbrugeren ikke selv har anmodet om dette. Kun i nogle få undtagelsestilfælde er en sådan uanmodet henvendelse tilladt, og det er navnlig her, at fortrydelsesretten – og dermed de foreslåede ændringer – vil kunne få praktisk betydning.

Derudover gælder fortrydelsesretten også for aftaler indgået andre steder end på forbrugers bopæl, f.eks. under de særligt arrangerede busudflugter (krosalg m.v.).

Efter den gældende dørsalgslov er der alene fortrydelsesret ved visse afgrænsede tjenesteydelser (de særlige løbende tjenesteydelser såsom abonnementskontrakter og lignende). Betydningen af den foreslåede lovændring er navnlig, at der i et vist omfang gennemføres fortrydelsesret for andre tjenesteydelser end dem, der allerede i dag er reguleret i dørsalgsloven.

Idet jeg i øvrigt tillader mig at henvise til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale lovforslaget til det høje Tings velvillige behandling.

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om forbud mod våbentransporter.

(Lovforslag nr. L 21).

Den 19. maj 1987 vedtog Folketinget efter forslag fra Socialdemokratiet et beslutningsforslag, som pålægger regeringen at fremsætte forslag til lov om forbud mod våbentransporter.

[Justitsministeren]

Lovforslaget er udarbejdet til opfyldelse af folketingsbeslutningen.

Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt til udtalelse hos de berørte myndigheder og organisationer, herunder det færøske og grønlandske hjemmestyre. Når høringssvarene foreligger, vil de blive sendt til folketingsudvalget.

I forbindelse med behandlingen i Folketinget af beslutningsforslaget udtalte jeg, at man må tage afstand fra en trafik med våben, der medvirker til at forlænge krige, men at en ensidig dansk lovgivning på dette punkt, med den eksisterende overkapacitet på fragtmarkedet, ikke ville have nogen betydning for de krigsførende stater. Et indgreb over for disse stater må nødvendigvis ske gennem et internationalt samarbejde.

Lovforslaget er således ensidigt vendt imod bl.a. dansk skibsfart, og lovforslagets gennemførelse vil være et afgørende brud med den hidtil førte danske skibsfartspolitik, som under skiftende regeringer altid har gået ud på at støtte en fri international skibsfart og bekæmpe ethvert forsøg på at lægge dansk skibsfart hindringer i vejen.

En gennemførelse af lovforslaget vil betyde, at danske rederier – uden at det i øvrigt påvirker transporter af våben rundt i verden – vil få arbejdsvilkår, der er dårligere end vilkårene for de rederier, dansk skibsfart lever i en meget skarp konkurrence med. En gennemførelse af lovforslaget vil således forstærke den tendens, der er til, at danske skibe lader sig indregistrere under fremmed flag. Det betyder tab af udenlandsk valuta og først og fremmest tab af danske arbejdspladser.

På den baggrund er regeringen imod denne fremgangsmåde, der isoleret rammer dansk skibsfart, og jeg fremsætter således alene forslaget for at opfylde den parlamentariske forpligtelse, der påhviler regeringen som følge af folketingsbeslutningen.

Pia Kjærsgaard (FP):

Som ordfører for forslagsstillerne skal jeg hermed tillade mig at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om bekæmpelse af kønssygdomme.

(Lovforslag nr. L 11).

Jeg skal i øvrigt henvise til lovforslagets tekst og de bemærkninger, som ledsager dette.

Skriftlig redegørelse:

Skibsfartspolitisk redegørelse 1987.

(Redegørelse nr. R 2).

Industriministeren (Nils Wilhjelm):**1. Indledning**

Dansk skibsfart er i meget høj grad karakteristisk ved sin internationale karakter. Således indsejler handelsflåden 90–95 pct. af bruttofragten ved sejlads mellem tredjelande – den såkaldte cross trade.

Der er i de senere år sket store ændringer i international skibsfart, ikke mindst når man ser på linietrafikken, som for Danmark spiller en afgørende rolle og står for tre fjerdedele af den samlede bruttofragt. De industrialiserede lande, herunder Danmark, vil også fremover satse på liniefart, hvor containerskibe er et vigtigt islæt. Containerfart er yderst kapitalkrævende, men arbejdskraftbesparende. Den stiller store krav om godsbehandling i teknisk avancerede containerterminaler, hvor skibene kun tilbringer ganske kort tid i havn. Alt i alt er containerskibe mange gange mere effektive end traditionelle liniefartøjer. Både skibe, havnefaciliteter og den infrastruktur, havnene skal anlægges i, må betegnes som højteknologiske og er derfor et område, hvor bl.a. Danmark må forventes at kunne gøre sig gældende i konkurrencen på trods af det forholdsvis høje hyreniveau. Den teknologiske udvikling vil få betydning for, i hvilket omfang yderligere vareområder kan inddrages i containertrafikken, og vil sammen med den fremtidige økonomiske vækst bestemme mulighederne for fortsat ekspansion.

I tankskibssektoren var det for nogle år siden de meget store tankskibe, som var konkurrencedygtige, især fordi Mellemøsten var hovedproducent af olie. Efter den første oliekrise foretog de vestlige industrialiserede lande omfattende energibesparelser, og der blev fundet nye olielkilder nærmere forbrugerlandene (f.eks. i Nordsøen og Den Mexicanske Golf). Samtidig investeredes der i Mellemøsten i nye olieraffinaderier. Dette var alt sammen forhold, som betød faldende behov for de helt store tankskibe til fragt af råolie og stigende behov for produkttankskibe. Da produkttankskibe er teknisk avancerede, har vestlige rederier i det sidste par år investeret i mange af disse skibe. Hvis der på længere sigt bliver tale om en kraftig international økono-