

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund og indhold

Med forslaget til ændring af lov om sikkerhed til søs får Søfartsstyrelsen hjemmel til at opkræve rykkergebyr ved for sen betaling for lovpligtige syn af skibe. Forslaget skal øge incitamentet til at betale rettidigt for syn.

Forslaget til ophævelse af lov om liniekonferencer er en konsekvens af ophævelse af EU-reguleringen på området.

2. Hjemmel til rykkergebyr

§ 24 i lov om sikkerhed til søs giver hjemmel til at fastsætte regler om betaling for syn af skibe. Bekendtgørelse nr. 1007 af 15. august 2007 om betaling for syn af skibe m.v. er udstedt i medfør heraf. Søfartsstyrelsen opkræver med hjemmel i bekendtgørelsen timebetaling for udført synsarbejde m.m. på danske og udenlandske skibe.

Søfartsstyrelsen udskriver årligt ca. 1.200 fakturaer til danske og udenlandske redere for syn af skibe.

Langt hovedparten af Søfartsstyrelsens kunder betaler deres faktura rettidigt. Dog er der over en 3-årig periode (perioden 2005-2007) udsendt ca. 1.000 rykkere (såvel første, anden og tredje rykker), hvilket er uforholdsmæssigt mange set i forhold til det begrænsede antal fakturaer. I samme periode er 94 af Søfartsstyrelsens krav sendt til inddrivelse ved SKAT. Det samlede, forfaldne tilgodehavende udgjorde for perioden 2005-2007 ca. 1,6 mio. kr. og fordelte sig på 53 kunder. Heraf var 43 danske, og 10 var udenlandske.

Antallet af skyldige beløb bør til enhver tid minimeres, og der bør skabes hjemmel til opkrævning af et rykkergebyr i tilfælde af for sen eller manglende betaling.

Hjemlen skal give adgang til at ændre bekendtgørelsen om betaling for syn af skibe m.v., således at der i bekendtgørelsen indføres krav om betaling af rykkergebyr ved for sen eller manglende betaling for syn.

Formålet med indførelsen af et rykkergebyr er at nedbringe antallet af rykkere samt at få dækket Sø-

fartsstyrelsens omkostninger i forbindelse med rykkerproceduren. Det forventes, at indførelsen af et rykkergebyr vil have en adfærdsregulerende effekt, således at der i højere grad erlægges rettidig betaling. Forslaget vil ikke berøre den store majoritet af kunder, som i dag overholder betalingsfristen.

Gebyrets størrelse vil blive beregnet ud fra styrelsens faktiske omkostninger forbundet med opgaven.

3. Ophævelse af lov om liniekonferencer

Formålet med ophævelsen af lov om liniekonferencer er at bringe den danske lovgivning i overensstemmelse med EU-reguleringen på området.

Lov nr. 174 af 28. april 1982 om liniekonferencer gennemfører FN's konvention af 6. april 1974 om en kodeks for liniekonferencer.

Liniekonferencer er en gruppe på to eller flere linierederier, der driver international liniefart, og som har en aftale, hvorefter de bl.a. kan drive virksomhed i henhold til ensartede eller fælles fragtrater.

Med baggrund i ønsket om at fremme fri konkurrence er to EU-forordninger (Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86 af 22. december 1986 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelsen af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport (EF-Tidende 1986 nr. L 378, side 4) og Rådets forordning (EØF) nr. 954/79 af 15. maj 1979 medlemsstaternes ratifikation eller tiltrædelse af De forenede Nationers konvention om en kodeks for linjekonferencer (EF-Tidende 1979 nr. L 121, side 1)), der hidtil nærmere har fastsat linierederierne virksomhed, blevet ophævet med virkning fra 18. oktober 2008.

Liniekonferencer er således ikke længere tilladt på farter til og fra EU-havne. Linierederier kan stadig operere enkeltvis i liniefart til og fra europæiske havne. Disse forhold vil fremover være reguleret af de almindelige EU-konkurrenceregler. Europa-Kommissionen har den 1. juli 2008 udstedt retningslinjer for den fremtidige regulering af søtransport. Retningslinjerne giver ikke anledning til at opretholde loven.

Danmark skal af samme årsag opsiges FN's konvention af 6. april 1974 om en kodeks for liniekonferen-