

i det omfang, oprydningen efter ulykken finansieres af det offentlige, og vil efter de nye regler have bedre mulighed for at få fuld erstatning. Da protokollens regler er baseret på det eksisterende olieansvars- og erstatningssystem, medfører forslaget ingen administrative konsekvenser.

Den udvidede erstatningsramme kan imidlertid fortabes midlertidigt eller permanent, såfremt Danmark ikke opfylder sine rapporteringsforpligtelser. Dette vil betyde, at alle skadelidte bliver afskåret fra erstatning for skader indtruffet på dansk territorium. Da denne rapporteringsforpligtelse er afhængig af oplysninger fra olieimportørerne, er der i lovforslaget medtaget en skærpelse af strafmyndigheden for mangelfuld opfyldelse af oplysningspligten. Lovforslaget skønnes ikke i øvrigt at få statsfinansielle konsekvenser.

#### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet på samfundsniveau eller pr. virksomhed i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

En stigning i erstatningsgrænserne ved olieulykker er til fordel for skadelidte, som ofte vil være mindre erhvervsdrivende, typisk inden for fiskeri og turisme. Den nye protokol vil forbedre mulighederne for danske skadelidte, det være sig private eller det offentlige, for at få fuld erstatning, hvis et stort uheld skulle ramme Danmark. Deltagelsen i ordningen kan derfor i høj grad betragtes som en "forureningsforsikring" for det danske samfund.

Denne "forsikring" betales af erhvervet. For så vidt angår den nye supplerende olieskadeerstatningsfond, pålægges olieimportørerne en betalingsforpligtelse i lighed med den ordning, der gælder i dag, og som hviler på et gensidigt solidaritetsprincip, hvorefter de tilsluttende lande er med til at dække skader hos hinanden. Dette betyder, at danske olieimportører skal være med til at betale en forholdsmæssig del af omkostningerne ved et stort olieuheld, også når dette ikke sker i Danmark. Bidraget afhænger af den importerede mængde olie transporteret til søs ud fra den betragtning, at det er transporten af olie til søs, som udgør risikofaktoren. Størrelsen af bidraget fra danske importører kan ikke forudsiges. Det afhænger bl.a. af antallet af lande, som tilslutter sig ordningen, og de samlede importerede mængder af olie i disse lande. Det er dog meget sandsynligt, at den supplerende fond – i det

mindste inden for en overskuelig årrække – ikke vil have den samme brede medlemskreds, som 1992-systemet har i dag. Et dansk medlemskab kan derfor blive forholdsmæssigt dyrere. Omvendt reduceres risikoen for helt store ulykker i takt med gennemførelsen af nye skærper af sikkerheden for olietransporter. Det må anses for sandsynligt, at olieimportørernes udgifter vil blive overført til forbrugere gennem en stigning i oliepriserne.

Det danske bidrag til 1992-fonden udgør i dag 0,45% af de samlede bidrag. Danmark er dermed en af de mindste bidragsydere til fonden. Danske olieimportører har i 2001, 2002 og 2003 samlet betalt henholdsvis 4,2 mio. kr., 3,4 mio. kr. og 1,9 mio. kr. til 1992-fonden. Bidragspligten har fordelt sig på 4-6 importører. Det er vanskeligt at vurdere størrelsen af danske bidrag til den supplerende fond, da det afhænger af, om der opstår uheld, hvor kravene overstiger den nuværende 1992-fonds erstatningsgrænse, størrelsen og antallet af sådanne uheld, samt antallet af deltagende lande og størrelsen af disses olieimport. Med den supplerende fonds øvre grænse på 750 mio. SDR er den samlede risiko for de deltagende lande ca. 5 mia. kr. ved en maksimal eksponering (forskelsløbet mellem 1992-fondens og den supplerende fonds øvre erstatningsgrænse). Hvis alene EU landene deltager i den supplerende fond, vil de danske olieimportørers forholdsmæssige andel udgøre ca. 0,90% af bidragene til denne fond, svarende til ca. 50 mio. kr. ved et meget stort uheld. En betaling af et sådant bidrag vil normalt falde i flere årlige rater. Der er dog stærke signaler fra Japan om deres deltagelse i den supplerende fond, hvilket vil medføre en betydelig reduktion af det danske bidrag. Japan er i dag den største bidragsyder til 1992-fonden.

#### 5. Miljømessige konsekvenser

Stigningen i erstatningsbeløbene ved olieulykker medfører, at beløbsrammen til dækning af miljøskader hæves. Mulighederne for at få dækket udgifter til oprydning efter olieulykker forbedres således.

#### 6. Forholdet til EU-retten

Forslaget gør det muligt at tiltræde 2003-protokollen, hvilket opfylder målsætningen i konklusionerne fra søtransportministrenes møde i december 2002. Da protokollen indeholder jurisdiktionsbestemmelser og bestemmelser om fuldbyrdelse og anerkendelse af domme, har Fællesskabet indgælseskompetence, for så vidt angår denne del. På grund af det danske forbehold for det retlige samarbejde gælder dette dog ikke for Danmark. Rådet har anmodet Kommissionen om