

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

Forslaget medfører en yderst begrænset administration for rederne til indhentelse af forsikringscertifikat for henholdsvis HNS- og bunkers.

Indførelse af gebyr for henholdsvis HNS- og bunkerscertifikater kan medføre en begrænset merudgift for den enkelte reder. Da Danmark er længere fremme i sine overvejelser end andre lande, er det usikkert, hvorledes andre lande vil forholde sig til gebyrspørgsmålet, men på baggrund af de foreløbige tilbagemeldinger, som Søfartsstyrelsen har modtaget, forventes flere lande at indføre brugerbetaling.

Når konventionerne er trådt i kraft, vil det for danske redere i øvrigt kunne være en fordel, at Danmark deltager i HNS- og Bunkerskonventionen, idet de påbudte certifikater vil kunne fås i Danmark frem for ved ansøgning hos de forskellige havnestater, som danske skibe måtte anløbe.

I tillæg hertil på der påregnes øgede forsikringsudgifter for rederne idet ansvaret for de omfattede skader forøges.

Bidragspligten til HNS-fonden fra industrier, som importerer HNS-stoffer, afhænger af mængden af importeret HNS. Dog skal en virksomhed som minimum importere 20.000 tons årligt for at blive bidragyder eller 150.000 tons tung olie. Som nævnt ovenfor, vil de største mængder bidragspligtig import hidrøre fra olie, gødning og andre kemikalier. Skønmæssigt vil et mindre antal danske virksomheder blive berørt.

Det er ikke muligt at skønne nærmere over det endelige bidrag fra danske virksomheder. Det skyldes, at deres bidrag ikke kun afhænger af deres egen import, men – da der er tale om en solidarisk ordning for de deltagende lande – tillige af antallet af udenlandske bidragspligtige modtagere og den samlede mængde af modtaget HNS-stof i de deltagende lande, samt af antallet af uheld og skadernes omfang. I øjeblikket har 6 lande ratificeret konventionen, heraf ingen EU-lande, men EU-landene er blevet enige om – om muligt – at ratificere konventionen inden den 30. juni 2006.

Der lægges op til en selvindberetningspligt for virksomhederne til HNS-fonden. Denne forventes at blive ubureaukratisk, idet der internationalt er brugt en del ressourcer på at etablere et let og brugerorienteret indberetningssystem. Lovforslaget har ikke andre administrative konsekvenser af nævneværdig betydning for erhvervslivet.

Endeligt vil forslaget kunne forbedre fiskernes og turistindustriens muligheder for at få erstatning ved forureningsuheld.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

#### 5. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har miljømæssige fordele dels via de forbedrede muligheder for at få erstatning, dels via krav om forsikring for henholdsvis HNS- og bunkerskader.

#### 6. Forholdet til EU-retten

Rådets beslutning af 19. september 2002 om bemyndigelse af medlemsstaterne til i Fællesskabets interesse at undertegne og ratificere eller tiltræde den internationale konvention af 2001 om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie (bunkeroliekonventionen) (EFT. L 256 af 25. september 2002, s. 7) og Rådets afgørelse af 18. november 2002 om bemyndigelse af medlemsstaterne til i Det Europæiske Fællesskabs interesse at ratificere eller tiltræde den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer (HNS-konventionen) (EFT. L 337 af 13. december 2002, s. 55) pålægger medlemsstaterne – om muligt – at ratificere konventionerne inden den 30. juni 2006. Da disse beslutningerne er vedtaget i medfør af TEF afsnit IV, gælder disse beslutninger ikke for Danmark, på grund af det danske forbehold for det retlige samarbejde.

#### 7. Høring

Sølovsudvalgets betænkning har været udsendt til en bred kreds af de direkte berørte interessenter herunder Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Danmarks Fiskeriforening, Forsikringen af danske Fiskefartøjer, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Dansk Industri, Landbrugsrådet og Dansk Landbrugs Grovvarerelskab.

Et udkast til lovforslaget har været sendt til høring hos Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Danmarks Fiskeriforening, Søfartens Ledere/Dansk Navigatørforening, Hotel-, Restaurant- og Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Fiskernes Forbund, Forsikringen af danske Fiskefartøjer, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Dansk Ar-