

kostninger, forsikringsomkostninger m.m. I dette tilfælde vil fragtraten blive fastsat, således at den også dækker omkostningerne i forbindelse med Skibsfartsnævnets virke.

Også i lighed med den gældende lov vil Skibsfartsnævnets virke, når staten ikke har overtaget brugsretten, ikke medføre udgifter af betydning, fordi der ikke til Skibsfartsnævnets medlemmer udbetales honorarer, mødediæter el. lign.

Staten har ikke i medfør af den gældende ordning overtaget brugsretten til noget skib, idet det altid har været muligt at få dækket det nødvendige søtransportbehov på markedsvilkår. Dette forventes også at blive muligt i fremtiden.

Det er derfor vurderingen, at lovforslaget ikke vil have nævneværdige økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Skulle der mod forventning blive behov for at overtage skibe, vil det naturligvis indgå i vurderingen, ikke kun hvor velegnet skibet er til den pågældende transport, men også hvilke omkostninger der kan påløbe ved at tage skibet ud af den sædvanlige drift. Dette sker med henblik på at minimere omkostningerne til eventuel erstatning for lidte tab.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

I lighed med den gældende lov forudsætter lovforslaget, at rederierne for de skibe, der overtages af staten, oppebærer en fragtrate, som mindst svarer til markedsraten, jf. § 2, stk. 1, samt at rederierne holdes økonomisk skadesløs i forbindelse med eventuelle krav ved tilsidesættelse af eksisterende fragtaftaler, jf. § 2, stk. 3.

Det kan ikke afvises, at statens overtagelse af et skib kan medføre mindre administrative konsekvenser for et rederi, fx i forbindelse med at finde erstatningstonnage i en liniefart.

Det er derfor vurderingen, at lovforslaget ikke vil have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet og kun mulige, mindre administrative konsekvenser.

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.

4. Administrative og økonomiske konsekvenser for borgerne

Forslaget indeholder ikke administrative og økonomiske konsekvenser for borgerne.

5. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

7. Hørte organisationer m.v.

Lovforslaget har været i høring hos Beredskabsstyrelsen, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Rederiforening, Fagligt Fælles Forbund, Finansministeriet, Forsvarsministeriet, Justitsministeriet, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rigsrevisionen, Skibsfartsnævnet, Statsministeriet, Søfartens Ledere – Dansk Navigatorforening, Sømandenes Forbund, Transport- og Energiministeriet og Udenrigsministeriet.

Vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindre-udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	Ikke nævneværdige
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen økonomiske og ikke nævneværdige administrative
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	