



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 24.4.2002
KOM(2002) 203 endgültig

BERICHT DER KOMMISSION

**Vierter Bericht über die Durchführung der Verordnung 3577/92 des Rates zur
Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seekabotage
(1999-2000)**

BERICHT DER KOMMISSION

Vierter Bericht über die Durchführung der Verordnung 3577/92 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seekabotage (1999-2000)

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung.....	4
1. Rechtliche Entwicklung.....	5
1.1. Rechtliche Entwicklung in den 15 Mitgliedstaaten.....	5
1.1.1. Zulassung von Dienstleistungsangeboten im Bereich der Seekabotage	5
1.1.1.1. Die liberalisierten Sektoren	5
1.1.1.2. Die geschützten Sektoren	6
1.1.2. Besatzungsvorschriften.....	7
1.1.3. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen.....	8
1.2. Die rechtliche Entwicklung in den EFTA-Staaten.....	9
2. Marktentwicklung	9
2.1. Verkehrsentwicklung.....	10
2.1.1. Frachtverkehr	10
2.1.1.1. Frachtverkehr insgesamt	10
2.1.1.2. Art der beförderten Güter	12
2.1.1.3. Unterteilung Inselverkehr und Festlandsverkehr	12
2.1.2. Fahrgastverkehr.....	13
2.1.2.1. Fahrgastverkehr insgesamt.....	13
2.1.2.2. Kreuzfahrten.....	14
2.2. Jeweilige Marktanteile der Erst- und Zweitregister	15
2.3. Präsenz ausländischer Flaggen.....	15
3. Besatzungskosten	16
4. Schlussfolgerungen.....	17
4.1. Auswirkungen der Liberalisierung des Kabotageverkehrs.....	17
4.2. Aufruf zur Meinungsäußerung zum Inhalt der nächsten Berichte über die Umsetzung der Kabotage-Verordnung	17

ANHANG 1 – In Anwendung von Artikel 3 der Kabotage-Verordnung angenommene Besatzungsvorschriften.....	19
ANHANG 2 – Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in den Mitgliedstaaten.....	20
ANHANG 3 – Übersicht über die für den Kabotageverkehr relevanten Rechtsvorschriften in den EU- und den EFTA-Ländern.....	23
ANHANG 4 – Güterverkehr in den Mitgliedstaaten nach Güterarten.....	31
ANHANG 5 – Beförderte Gütermengen im Jahr 1999 nach Güterarten, getrennt nach Festland- und Inselkabotage (in Millionen Tonnen)	32
ANHANG 6 – Vergleich der Besatzungskosten bei Handelsschiffen.....	33
ANHANG 7 – Vergleich der Besatzungskosten bei Fahrgastschiffen	34

ZUSAMMENFASSUNG

Dies ist der vierte Zweijahresbericht über die Anwendung der Kabotage-Verordnung. Er bezieht sich auf die Jahre 1999-2000. Wie die vorangegangenen Berichte wurde er auf der Grundlage einer im Auftrag der Kommission angefertigten Studie erstellt.

Seit dem 1. Januar 1999 ist fast der gesamte Kabotageverkehr in Europa liberalisiert. Der letzte noch teilweise geschützte Kabotagemarkt – der griechische Markt – wird ab dem 1. November 2002 für die Reeder der Gemeinschaft geöffnet. Die Anpassung der Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten an die Kabotage-Verordnung wird in Kürze abgeschlossen sein.

Der erste Teil des Berichts ist einer Bestandsaufnahme in diesem Bereich gewidmet. Es wird dargelegt, welche EU-Zweitregister Zugang zur Kabotage haben. Gegenwärtig haben von den in einem Mitgliedstaat registrierten Schiffen nur die des italienischen Zweitregisters und die Fahrgastschiffe des dänischen Zweitregisters keinen Zugang zur Kabotage in der Gemeinschaft, da diese Schiffe in Italien und Dänemark nicht für den internen Kabotageverkehr zugelassen sind. Im Bericht wird weiterhin dargelegt, welche Besatzungsvorschriften in bestimmten Mitgliedstaaten für die Inselkabotage gelten. Darüber hinaus enthält der Bericht zum ersten Mal im Anhang die in den Mitgliedstaaten vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Die neue Liberalisierungsphase hat keine Störungen am Markt hervorgerufen. So sind die beförderten Gütermengen (260,99 Millionen Tonnen in 1999) und die Fahrgastzahlen (152 Millionen in 1999) relativ stabil geblieben. Die von dieser neuen Liberalisierungsphase betroffenen fünf Mitgliedstaaten (Frankreich, Griechenland, Italien, Portugal und Spanien) haben in Vorbereitung darauf die Qualität ihrer Flotten verbessert. Die Präsenz von ausländischen Schiffen im nationalen Kabotageverkehr ist in den meisten Mitgliedstaaten begrenzt geblieben.

Der zweite Teil des Berichts enthält detaillierte Statistiken nach Ländern, die für den Güterverkehr nach Güterarten sowie nach Insel- und Festlandkabotage untergliedert sind. Den größten Güterverkehrsmarkt weist Großbritannien auf, gefolgt von Italien. Unter den beförderten Güterarten nehmen flüssige Massengüter den ersten Platz ein. Im Fahrgastverkehr rangiert Griechenland an erster Stelle, gefolgt von Italien und Großbritannien.

Im letzten Teil des Berichts schließlich sind die Besatzungskosten für drei Arten von Fracht- und drei Arten von Fahrgastschiffen aufgeführt. Das kostenaufwändigste Register ist das finnische, während das portugiesische Zweitregister MAR das kostengünstigste in Europa ist.

Aufgrund der bevorstehenden völligen Liberalisierung des Marktes und der bereits bei der Beschaffung der statistischen Angaben für den vorliegenden Bericht aufgetretenen Schwierigkeiten befasst sich die Kommission in ihren Schlussfolgerungen mit der Frage, welche Form die Kabotageberichte künftig aufweisen sollen. Ihrer Meinung nach könnten die nächsten Berichte auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten gelieferten Antworten auf einen von der Kommission verschickten Fragebogen erstellt werden. Diese Lösung wäre kostengünstiger, denn in diesem Fall wäre es nicht notwendig, oft sehr teure Studien in Auftrag zu geben. Sie würde zudem den Aufbau einer soliden und homogenen Datenbank zu diesem Thema ermöglichen, die allgemein zugänglich wäre. Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten und interessierte Personen auf, sich in dieser Frage zu äußern.

BERICHT

Der vorliegende Bericht ist in drei Kapitel untergliedert. Das erste Kapitel enthält einen Überblick über die rechtliche Entwicklung in den 15 Mitgliedstaaten und den EFTA-Ländern. In Kapitel 2 wird die Marktentwicklung in diesen Ländern dargelegt. Kapitel 3 gibt einen Überblick über die Besatzungskosten in den einzelnen Registern der EWR-Staaten.

1. Rechtliche Entwicklung

1.1. Rechtliche Entwicklung in den 15 Mitgliedstaaten

1.1.1. Zulassung von Dienstleistungsangeboten im Bereich der Seekabotage

Seit dem 1. Januar 1999 steht faktisch der gesamte Kabotageverkehr den Begünstigten der Verordnung Nr. 3577/92 offen. Nach Maßgabe von Artikel 1 der Verordnung sind dies *„Gemeinschaftsreeder, deren Schiffe in einem Mitgliedstaat registriert sind und unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, sofern diese Schiffe alle Voraussetzungen erfüllen, um zur Kabotage in diesem Mitgliedstaat zugelassen zu werden“*.

Mit dem Datum vom 1. Januar 1999 wurde die vorletzte Etappe der Liberalisierung des Kabotageverkehrs in der Gemeinschaft eingeleitet. Dabei ging es um den **Linienverkehr mit Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen sowie um die Inselkabotage von fünf Mitgliedstaaten** (Spanien, Frankreich, Griechenland, Italien und Portugal).

Die Liberalisierung der Seekabotage wird abgeschlossen sein, wenn die folgenden beiden Sektoren der **Inselkabotage in Griechenland** liberalisiert sind: der Linienverkehr mit Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen sowie der Kabotageverkehr mit Schiffen mit weniger als 650 BRZ.

1.1.1.1. Die liberalisierten Sektoren

In den liberalisierten Sektoren sind seit dem letzten Kabotagebericht kaum Veränderungen der Rechtsvorschriften zu verzeichnen.

Seit Verabschiedung des Gesetzes 2001-43 vom 16. Januar 2001 befinden sich die französischen Rechtsvorschriften in Übereinstimmung mit der Verordnung. Verstoßverfahren sind hingegen immer noch anhängig gegen folgende nationale Rechtsvorschriften: Spanien – königlicher Erlass 1466/1997, Portugal – Gesetzesdekret 194/98 vom 10. Juli 1998 geändert durch Gesetzesdekret 331/99 vom 20. August 1999, und Griechenland – Artikel 165 Absatz 1 und 6 des griechischen Seeverkehrsgesetzes sowie Runderlasse vom 4. August 1998, vom 18. Dezember 1998 und vom 21. Dezember 1998.

Der spanische königliche Erlass 1466/97 ist vor einem spanischen Gericht angefochten worden, das ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften gerichtet hat. Die Entscheidung des Gerichtshofs ist am 20. Februar 2001 ergangen (Rechtssache C-205/99).

Die Erstregister der Mitgliedstaaten haben alle Zugang zur Kabotage. Bei den Zweitregistern ist die Lage unverändert gegenüber dem vorangegangenen Kabotagebericht. Sie wird nachstehend kurz dargelegt.¹

Laut der Verordnung muss ein Schiff, um zum Kabotageverkehr in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen zu werden, zunächst alle Voraussetzungen für den Kabotageverkehr in dem Mitgliedstaat, in dem es eingetragen ist, erfüllen.

Dies trifft auf folgende Schiffe zu, die sämtliche Bedingungen erfüllen, um uneingeschränkt am Kabotageverkehr in den EU-Mitgliedstaaten teilnehmen zu können:

- die im spanischen REC-Register eingetragenen Schiffe;
- die im portugiesischen MAR-Register eingetragenen Schiffe;
- die im dänischen DIS-Register eingetragenen Frachtschiffe.

Die deutschen ISR-Schiffe sowie die im „Verzeichnis der Frachtschiffe im internationalen Verkehr“ eingetragenen finnischen Schiffe haben nur begrenzten Zugang zum Kabotageverkehr, denn sie dürfen nicht im regelmäßigen bzw. über das gesamte Jahr dauernden Kabotageverkehr eingesetzt werden.

Die im italienischen Zweitregister eingetragenen Schiffe sowie die im dänischen Zweitregister eingetragenen Fahrgastschiffe haben keinen Zugang zum Kabotageverkehr in den anderen Mitgliedstaaten.

1.1.1.2. Die geschützten Sektoren

Wie bereits weiter oben dargelegt, wird die Liberalisierung der Seekabotage erst abgeschlossen sein, wenn die folgenden beiden Sektoren der **Inselkabotage** in **Griechenland** liberalisiert sind: der Linienverkehr mit Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen sowie der Kabotageverkehr mit Schiffen mit weniger als 650 BRZ. Aufgrund der Kabotage-Verordnung gilt für diese Sektoren eine Ausnahmeregelung bis zum Jahr 2004.

Der größte Fortschritt in rechtlicher Hinsicht, der seit dem letzten Kabotagebericht erreicht wurde, bezieht sich auf ebendiese Sektoren. **Griechenland hat nämlich beschlossen, diese noch vor dem Endtermin 2004 für die Reeder der Gemeinschaft zu öffnen.** So ist in Teil I des am 27. Juni 2001 veröffentlichten Gesetzes 2932/2001 vorgesehen, diese Sektoren ab dem **1. November 2002** zu liberalisieren. Es können allerdings weiterhin gemeinwirtschaftliche Aufgaben vorgeschrieben werden. Dieses Gesetz stellt insofern eine Neuerung dar, als es die Kontrolle des Sektors einer unabhängigen Behörde überträgt.

¹ Es wird darauf verwiesen, dass die Schiffe der Offshore-Register der Mitgliedstaaten nicht unter die Kabotage-Verordnung fallen (Register der Kerguelen - Terres Australes et Antarctiques françaises -, Register der Niederländischen Antillen, Register der Insel Man, der Bermudas und der Cayman-Inseln).

Gemäß Artikel 9 der Kabotage-Verordnung haben die griechischen Behörden diesen Gesetzestext den Dienststellen der Kommission übermittelt, die bestimmte Fragen an die griechischen Behörden richteten und darauf verwiesen, dass einige Festlegungen des Textes im Jahr 2004 nicht der Kabotage-Verordnung entsprechen werden.

1.1.2. *Besatzungsvorschriften*

Nur fünf Mitgliedstaaten legten Wert darauf, die Bestimmungen von Artikel 3 Absatz 2 der Kabotage-Verordnung anzuwenden, nach denen der Staat, in dem ein Seeverkehrsdienst erbracht wird (Aufnahmestaat) für alle Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung von Schiffen, die in der Inselkabotage eingesetzt werden, sowie von Schiffen mit weniger als 650 BRZ zuständig ist, ausgenommen die Fälle im Frachtverkehr, in denen die betreffende Fahrt auf eine Fahrt aus einem anderen Staat folgt oder einer Fahrt in einen anderen Staat vorangeht.

Die folgenden nationalen Rechtstexte mit Besatzungsvorschriften wurden als konform mit der Kabotage-Verordnung beurteilt: französischer Erlass Nr. 99/195 vom 16. März 1999, spanische Verfügung vom 22. Juli 1999, italienischer Erlass und Runderlass vom 25. November 1999. Die wichtigsten Vorschriften dieser Rechtstexte sind in Anhang I aufgeführt.

Im Gegensatz dazu wurde ein Verstoßverfahren gegen portugiesische (Gesetz Nr. 194/98 vom 10. Juli 1998, geändert durch Gesetzesdekret 331/99 vom 20. August 1999) und griechische Rechtsvorschriften (Runderlass vom 21. Dezember 1998) eröffnet. Bei dem portugiesischen Verstoß zeichnet sich bereits eine Lösung ab.

Nach der Kabotage-Verordnung sollte die **endgültige Regelung hinsichtlich der Besatzungsvorschriften** vom Rat bis zum 1. Januar 1999 auf der Grundlage eines von der Kommission nach einer eingehenden Prüfung der wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Liberalisierung der Inselkabotage vorgelegten Vorschlags verabschiedet werden. Die Kommission legte dem Rat am 17. Juni 1997 einen entsprechenden Bericht und am 29. April 1998 einen Verordnungsentwurf (KOM(1998) 251 endg.) vor. Dieser Vorschlag sah die ausschließliche Zuständigkeit des Flaggenstaates hinsichtlich der Besatzungsvorschriften vor. Der Aufnahmestaat sollte nur noch für Schiffe mit weniger als 650 BRZ sowie für die Festlegung des Anteils an Gemeinschaftsangehörigen für Fahrgastschiffe und Fahrgastfährschiffe, die im Linienverkehr eingesetzt werden (einschließlich der gemischten Fahrgast-/Frachtdienste und fahrplanmäßigen Kabotagedienste mit Kreuzfahrtschiffen) zuständig bleiben. Für die an Bord solcher Schiffe eingesetzten Staatsangehörigen aus Drittländern sollten die gleichen Beschäftigungsbedingungen wie für Gebietsansässige der Mitgliedstaaten gelten. Der Vorschlag der Kommission wurde von den Mitgliedstaaten nicht befürwortet, weshalb die Kommission am 11. Dezember 2001 vorschlug, ihn zurückzuziehen.

1.1.3. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Nach Artikel 4 sind die Mitgliedstaaten berechtigt, für Liniendienste von, zwischen und nach Inseln gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorzuschreiben und auf dieser Grundlage Verträge über Verkehrsdienste abzuschließen, sofern diese Verpflichtungen notwendig sind und so ausgestaltet werden, dass kein Gemeinschaftsreeder diskriminiert wird.

Insgesamt schreiben nur vier von fünfzehn Mitgliedstaaten keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vor. Dabei handelt es sich zum einen um Luxemburg und Österreich, die aus offensichtlichen geografischen Gründen nicht betroffen sind, und zum anderen um Belgien und die Niederlande, in denen es keine öffentlichen Seeverkehrsdienste gibt.

Von den Mitgliedstaaten, die solche Verpflichtungen auferlegen, haben sich einige entschieden, dies über ein System von Zulassungen bzw. Lizenzen zu realisieren. Dies trifft gegenwärtig auf Griechenland (Lizenzerteilung) sowie auf Spanien, Portugal und Schweden (Zulassungen für bestimmte Seeverkehrsdienste) zu.

Das in der Verordnung verankerte Nichtdiskriminierungsgebot ist seit dem 1. Januar 1999, dem Datum der vollständigen Liberalisierung der Inselkabotage, rechtsverbindlich für alle Mitgliedstaaten (mit Ausnahme bestimmter Dienste in Griechenland). Die meisten Mitgliedstaaten sahen sich veranlasst, Ausschreibungsverfahren für die Auswahl der Betreiber von öffentlichen Verkehrsdiensten durchzuführen.

Die Bestimmungen der Richtlinie in Bezug auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind jedoch trotzdem noch nicht vollständig zur Anwendung gekommen, da bestimmte auf dieser Grundlage abgeschlossene Verträge, die vor dem 1. Januar 1993 (Datum des Inkrafttretens der Verordnung) abgeschlossen wurden, noch nicht ausgelaufen sind. In der Verordnung selbst ist vorgesehen, dass diese Verträge **bis zur ihrem Ablaufdatum in Kraft bleiben können**². Des Weiteren werden die Bestimmungen der Verordnung von einigen Mitgliedstaaten nur ungenügend eingehalten. Aufgrund mehrerer Beschwerden musste die Kommission daher mehrere **Vertragsverletzungsverfahren** eröffnen.

Der mit einem Vorabentscheidungsverfahren befasste Gerichtshof hat sein erstes Urteil zur Auslegung der Bestimmungen im Bereich der Gemeinwirtschaftlichkeit am 20. Februar 2001 in der Rechtssache C-205/99 gesprochen. Er hat dabei insbesondere Stellung genommen zu der Rechtmäßigkeit eines Systems vorheriger Genehmigungen sowie zu der Frage, ob ein Mitgliedstaat auf ein und derselben Seeverkehrslinie einigen Schifffahrtsunternehmen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen und gleichzeitig mit anderen Unternehmen Verträge über gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste schließen darf.

² So beispielsweise der 1976 von den französischen Behörden mit der Gesellschaft SNCM für die Seeverbindungen mit Korsika abgeschlossene Vertrag, der am 31. Dezember 2001 auslief, oder die von den italienischen Behörden 1991 mit Unternehmen der Gruppe Tirrenia abgeschlossenen Verträge, die noch bis zum 31. Dezember 2008 laufen.

Zum ersten Punkt hat der Gerichtshof entschieden, dass nach Maßgabe der Verordnung die Erbringung regelmäßiger Seekabotagedienste von, zwischen und nach Inseln nur dann von einer vorherigen behördlichen Genehmigung abhängig gemacht werden darf, wenn:

- ein wirklicher Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen mangels regelmäßiger Verkehrsdienste unter den Bedingungen des freien Wettbewerbs nachgewiesen werden kann;
- ferner nachgewiesen wird, dass dieses System vorheriger behördlicher Genehmigungen erforderlich ist und zu dem verfolgten Ziel in angemessenem Verhältnis steht;
- ein solches System auf objektiven und nicht diskriminierenden Kriterien beruht, die den betroffenen Unternehmen im Voraus bekannt sind.

In der zweiten Frage hat der Gerichtshof entschieden, dass die Verordnung dahingehend auszulegen ist, dass ein Mitgliedstaat auf ein und derselben Seeverkehrslinie oder –verbindung zur Durchführung desselben Liniendienstes von, zwischen oder nach Inseln einigen Schifffahrtsunternehmen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen und gleichzeitig mit anderen Unternehmen Verträge über gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste schließen darf, sofern ein wirklicher Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen nachweisbar ist und sofern diese gleichzeitige Anwendung beider Formen in nicht diskriminierender Weise erfolgt und im Hinblick auf das im öffentlichen Interesse verfolgte Ziel gerechtfertigt ist.

In Anhang 2 wird die Situation in den einzelnen Mitgliedstaaten im Bereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Tabellenform dargelegt.

1.2. Die rechtliche Entwicklung in den EFTA-Staaten

Die Bedingungen für den Marktzugang der EFTA-Staaten haben sich im Berichtszeitraum nicht geändert.

Die für jedes Register geltenden Rechtsvorschriften hinsichtlich Niederlassungsfreiheit, Staatsangehörigkeit der Besatzungen und Steuerrecht sind in der Tabelle in Anhang 3 aufgeführt.

2. Marktentwicklung

Eingangs ist auf die Schwierigkeiten hinzuweisen, die die Kommission bei der Sammlung der erforderlichen Angaben für die Erarbeitung dieses Berichts hatte. So erfassen die Mitgliedstaaten heute nicht mehr so detaillierte statistische Angaben wie in der Vergangenheit. Zudem waren die Angaben für das Jahr 2000 nicht in jedem Fall erhältlich.

Die Liberalisierung der noch geschützten Sektoren des Kabotageverkehrs am 1. Januar 1999 (Linienverkehr mit Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen, Inselkabotage in Frankreich, Italien, Portugal und Spanien sowie teilweise in Griechenland) hat zu keiner Erhöhung des Verkehrsvolumens und auch zu keiner größeren Präsenz von Schiffen unter fremder Flagge auf den nationalen Märkte der fünf Mitgliedstaaten geführt. Dagegen scheint sich das Serviceniveau erhöht zu haben.

2.1. Verkehrsentwicklung

2.1.1. Frachtverkehr

2.1.1.1. Frachtverkehr insgesamt

Wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht, belief sich die im Kabotageverkehr in den Ländern der Europäischen Union beförderte Frachtmenge im Jahr 1999 auf 260,99 Millionen Tonnen.

In den fünf von der Liberalisierungsphase ab 1. Januar 1999 betroffenen Mitgliedstaaten liegt die Frachtmenge leicht über der Frachtmenge der zehn Mitgliedstaaten, in denen der Verkehr bereits liberalisiert war. Der Markt scheint sich jetzt stabilisiert zu haben.

Die Liberalisierung der Inselkabotage in den fünf genannten Mitgliedstaaten hat nicht zur Erhöhung des Frachtaufkommens geführt. Dieser Markt scheint im Gegensatz zur Festlandkabotage kein großes Entwicklungspotenzial aufzuweisen.

Frachtgesamtaufkommen (in Millionen Tonnen)			
	1995	1997	1999
Länder, in denen die Kabotage am 1.1.1999 liberalisiert war	120,89	125,39	122,19
Länder, in denen die Kabotage am 1.1.1999 liberalisiert wurde	134,3	139,45	138,8
Insgesamt	255,19	264,84	260,99

Quelle: PWC

Das höchste Frachtaufkommen weist der Markt des Vereinigten Königreichs auf (fast ein Drittel des gesamten Frachtaufkommens). Auf dieses Land entfallen 70 % der in den nördlichen Mitgliedstaaten beförderten Waren. Mit einem Viertel des Gesamtaufkommens ist der italienische Markt der zweitgrößte³. Auf Italien entfällt mengenmäßig fast die Hälfte aller in den südlichen Mitgliedstaaten beförderten Güter.

³ Der italienische Markt steht an erster Stelle, wenn man den Offshore-Verkehr im Vereinigten Königreich nicht mit einrechnet.

Frachtgesamtaufkommen (in Millionen Tonnen)				
	1995	1997	1999	2000
Österreich	-	-	-	-
Belgien	0,05	0,05	0,05	Na
Dänemark	19,2	19,3	12,8 ⁴	Na
Finnland	5,9	7,1	6,6	Na
Deutschland	3,9	4,0	5,35	5
Irland	0,7	0,75	0,85	Na
Luxemburg	-	-	-	-
Niederlande	0,04	0,04	0,04	Na
Schweden	13,6	12,95	13,2	Na
Vereinigtes Königreich ⁵	77,5	81,2	83,3	Na
Nördliche MS zusammen	120,89	125,39	122,19	Na
Frankreich	7,9	7,8	8,6	9
Griechenland	21,9	21,05	22,5	Na
Italien	60,3	68,0	66,2	Na
Portugal	6,0	5,5	6,7	5,7
Spanien	38,2	37,1	34,8	38
Südliche MS zusammen	134,3	139,45	138,8	Na
Insgesamt	255,19	264,84	260,99	Na

Quelle: PWC

Unter den EFTA-Ländern weist Island ein sehr geringes, aber gleich bleibendes Frachtaufkommen auf, während das in Norwegen beförderte Frachtvolumen hoch ist und je nach den von den Offshore-Anlagen beförderten Erdölmengen schwankt.

Frachtgesamtaufkommen (in Millionen Tonnen)			
	1995	1997	1999
Island	0.4	0.45	0.4
Norwegen	39.9 (17.9)	48 (20)	46 (20)

Quelle: PWC – Die Zahlenangaben in Klammern stellen die beförderten Mengen ohne den Offshore-Verkehr dar.

⁴ Dieser Rückgang ist auf die Eröffnung einer festen Verbindung zwischen Kopenhagen und dem Festland zurückzuführen.

⁵ Einschließlich Offshore-Verkehr.

2.1.1.2. Art der beförderten Güter

Bei einer Untergliederung nach Art der beförderten Güter ist festzustellen, dass die flüssigen Massengüter mit durchschnittlich 55 % des gesamten Frachtaufkommens (76 % im Vereinigten Königreich, aber nur 18 % in Dänemark) immer noch an erster Stelle stehen. Der Anteil der trockenen Massengüter und des Stückgutes ist im Süden höher als im Norden.

Untergliederung nach Art der beförderten Güter (Millionen Tonnen)									
Güterart	Trockene Massengüter			Flüssige Massengüter			Stückgut		
Jahr	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Nördl. MS zusammen	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Südl. MS zusammen	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Insgesamt	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Quelle: PWC

Die nach Ländern untergliederten Angaben sind in Anhang 4 aufgeführt.

Bei den EFTA-Ländern nimmt Norwegen mit der Beförderung von trockenen Massengütern den ersten Platz ein. Es ist jedoch auf den Umfang des Offshore-Verkehrs in diesem Land zu verweisen (siehe Tabelle unter 2.1.1.1 weiter oben), der die Anteile der „klassischen Güter“ übersteigt.

Untergliederung nach Güterart in den EFTA-Ländern in 1999 (Millionen Tonnen)				
Güterart	Trockene Massengüter	Flüssige Massengüter	Stückgut	Insgesamt
Island	0,05	0,3	0,05	0,4
Norwegen	15,1	4,0	0,9	20
Insgesamt	15,15	4,3	0,95	20,4

Quelle: PWC

2.1.1.3. Unterteilung Inselverkehr und Festlandsverkehr

In den fünf Mitgliedstaaten, in denen die Liberalisierungsphase am 1. Januar 1999 begann, entfallen 64 % der beförderten Gütermengen auf die Inselkabotage. Allerdings verbergen sich hinter dieser Gesamtangabe größere Unterschiede in den einzelnen Ländern, da in Italien 78 % des Kabotageverkehrs auf den Inselverkehr entfallen, während in Frankreich 86 % der Gesamtgütermenge zwischen Festlandshäfen befördert werden.

Frachtaufkommen 1999 in den fünf südlichen Mitgliedstaaten, getrennt nach Insel- und Festlandkabotage (Prozentsätze gerundet)						
Land	Frankreich	Griechenland	Italien	Portugal	Spanien	Insg. 5 Länder
Inselkabotage	14	52	78	39	65	64
Festlandkabotage	86	48	22	61	35	36

Untergliedert man diese Angaben weiter nach Güterarten, ist festzustellen, dass Stückgut hauptsächlich im Rahmen der Inselkabotage befördert wird (86 %). Bei der Beförderung von flüssigen und trockenen Massengütern sind die Unterschiede zwischen Insel- und Festlandkabotage wesentlich geringer.

Frachtgesamtaufkommen 1999 in den fünf südlichen Mitgliedstaaten nach Güterarten, getrennt nach Insel- und Festlandkabotage (Prozentsätze gerundet)			
Güterart	Trockene Massengüter	Flüssige Massengüter	Stückgut
Inselkabotage	58	56	86
Festlandkabotage	42	44	14

Die statistischen Angaben, auf deren Grundlage diese Tabellen erstellt wurden, sind in Anhang 5 aufgeführt.

2.1.2. Fahrgastverkehr

2.1.2.1. Fahrgastverkehr insgesamt

Der Fahrgastverkehr erweist sich ebenso wie der Frachtverkehr als insgesamt stabil. 1999 wurden 152 Millionen Fahrgäste befördert, davon 60 % in den fünf von der am 1. Januar 1999 eingeleiteten Liberalisierungsphase betroffenen Mitgliedstaaten. Griechenland weist den größten Markt im Bereich der Fahrgastbeförderung auf (nahezu 30 % des Gesamtaufkommens), gefolgt von dem italienischen und dem britischen Markt.

In den südlichen Mitgliedstaaten ist die Nachfrage im Berichtszeitraum gestiegen, was zum Teil auf das verbesserte Angebot zurückzuführen sein dürfte. Im Norden ist der Fahrgastverkehr hingegen zurückgegangen. Im Falle Dänemarks ist das gesunkene Verkehrsaufkommen auf die Inbetriebnahme der Brückenverbindung zwischen Kopenhagen und dem Festland zurückzuführen.

Beförderte Fahrgäste (Millionen)				
	1995	1997	1999	2000
Österreich	-	-	-	-
Belgien	-	-	-	-
Dänemark	21.5	16.4	10.5	k.A.
Finnland	4.0	3.4	4.0	4.18
Deutschland	5.0	5.0	5.0	k.A.
Irland	-	-	-	-
Luxemburg	-	-	-	-
Niederlande	-	-	-	-
Schweden	1.1	1.1	1.2	1.3
Vereinigtes Königreich ⁶	40	40	37.6	k.A.
Nördl. Mitgliedstaaten zusammen	71.6	65.9	58.3	k.A.
Frankreich	1.3	1.28	1.5	1.39
Griechenland	36.0	41.3	44.1	k.A.
Italien	38.0	37.2	39.9	k.A.
Portugal	0.4	0.35	0.4	k.A.
Spanien	7.1	6.5	7.9	k.A.
Südl. Mitgliedstaaten zusammen	82.8	86.6	93.9	k.A.
Insgesamt	154.4	152.5	152.2	k.A.

Quelle: PWC

Bei den EFTA-Ländern ist die Zahl der beförderten Fahrgäste in Norwegen sehr hoch und übertrifft das Fahrgastaufkommen in Griechenland.

Beförderte Fahrgäste (Millionen)			
	1995	1997	1999
Island	0.3	0.4	0.4
Norwegen	43.2	44.6	46.0

Quelle: PWC

2.1.2.2. Kreuzfahrten

Der Weltbestand an Kreuzfahrtschiffen beläuft sich auf etwa 8,5 Millionen BRT. Von diesen 8,5 Millionen BRT entfallen 2,5 Millionen auf den EWR. Den größten Schiffsbestand in dieser Kategorie weist das Vereinigte Königreich auf (750 000 BRT), gefolgt von Italien, Norwegen und den Niederlanden (jeweils etwa 500 000 BRT).

Zahlenmäßig stehen internationale Kreuzfahrten an erster Stelle.

Unter den Mitgliedstaaten, die Zielgebiete von Kreuzfahrten sind, stehen Griechenland bei der Anzahl der Zwischenaufenthalte und Italien bei der Anzahl der an Bord gehenden Fahrgäste an erster Stelle.

⁶ Nicht offizielle Schätzwerte aus dem 2. und 3. Bericht für 1995 und 1997. Von den 37,6 Millionen im Jahr 1999 beförderten Fahrgästen entfielen 12 Millionen auf die Inselkaboage.

2.2. Jeweilige Marktanteile der Erst- und Zweitregister

Die verfügbaren Daten zu den jeweiligen Anteilen der Erst- und der Zweitregister am Kabotageverkehr sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Sie beziehen sich nur auf fünf Mitgliedstaaten und Norwegen. Aus der Tabelle geht klar das Überwiegen der Erstregister bei der Personenbeförderung hervor. Der Anteil der Zweitregister weist jedoch eine steigende Tendenz auf.

Anteile der Zweitregister (% der Beförderungsleistung der nationalen Flotte) in 1999								
Land	Erstregister				Zweitregister			
	Fahrgäste	Trockene Massengüter	Flüssige Massengüter	Stückgüter	Fahrgäste	Trockene Massengüter	Flüssige Massengüter	Stückgüter
Dänemark	100	100	-	40	-	-	100	60
Frankreich	100	13	3	100	-	87	97	-
Italien	100	100	100	100	-	-	-	-
Portugal	80	70	7	100	20	30	93	-
Spanien	-	-	-	-	100	100	100	100
Norwegen	100	100	10	100	0	0	90	0

Quelle: PWC

2.3. Präsenz ausländischer Flaggen

Die Liberalisierung der Kabotage hat in der Regel nicht zu einer starken Präsenz von EWR-Flaggen auf den nationalen Märkten geführt. Diese konnten sich gut behaupten, da sich ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessert hat, weil die Liberalisierung von einer Verringerung der Kosten der nationalen Register und einer Modernisierung der Flotten begleitet war. Gegenwärtig nehmen auf den Märkten der von der am 1. Januar 1999 eingeleiteten Liberalisierungsphase betroffenen Mitgliedstaaten die nationalen Flotten immer noch eine stark vorherrschende Stellung ein. So entfallen auf diese 98 % des Verkehrs in Griechenland⁷, etwa 90 % des Verkehrs in Italien, in Portugal⁸ und in Spanien. Von den Märkten dieser fünf Länder ist der französische mit einem Anteil von 25 % Schiffen unter EWR-Flagge und 7 % von Nicht-EWR-Schiffen am weitesten für ausländische Schiffe geöffnet. In den anderen Ländern variiert die Lage beträchtlich: von Finnland mit 90 % Schiffen unter nationaler Flagge bis Irland mit nur 5 %. Im Vereinigten Königreich, in Irland, Deutschland und Schweden ist der Anteil der Nicht-EWR-Flaggen am höchsten.

⁷ Dieser hohe Prozentsatz erklärt sich durch die unvollständige Liberalisierung der Kabotage, die „Randlage“ Griechenlands und die Wettbewerbsfähigkeit seiner Flotte.

⁸ Viele ausländische Gesellschaften haben sich entschieden, ihre Schiffe unter der sehr wettbewerbsfähigen MAR-Flagge eintragen zu lassen.

Prozentuale Flottenanteile im Kabotageverkehr									
Fracht	Nationale Flagge			EWR-Flaggen			Nicht-EWR-Flaggen		
Jahr	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Österreich	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belgien	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Dänemark	48	48	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Finnland	86,4	88,1	89,9	12,7	11,9	9,8	0,9	0	0,3
Deutschland ⁹	83	68	69	15	9	9	2	23	22
Irland	5	4	5	71	73	71	24	23	24
Luxemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niederlande	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Schweden ¹⁰	84,6	79,2	48	k.A.	6,9	35	k.A.	13,9	17
Vereinigtes Königreich	25,4	13,9	29	28,9	25,2	33	45,7	60,9	38
Frankreich	85	73	68	7	21	25	8	6	7
Griechenland	99,5	99	98	0,25	0,5	1	0,25	0,5	1
Italien	99,5	98,5	91,7	0,2	1,2	4,1	0,3	0,3	4,2
Portugal ¹¹	28,3	99,0	91,2	70,1	0	4,1	1,6	1,0	4,7
Spanien	93,5	84,6	89,1	4,2	6,2	3,4	2,3	9,2	7,5

Quelle: PWC

In den EFTA-Ländern bleibt die Präsenz ausländischer Schiffe begrenzt.

Prozentuale Flottenanteile im Kabotageverkehr				
		Nationale Flagge	EWR-Flaggen	Nicht-EWR-Flaggen
Island		100	-	-
Norwegen	beladen	74,3	14,7	11,0
	unbeladen	78,3	11,3	10,4

Quelle: PWC

3. Besatzungskosten

Die Besatzungskosten hängen von der Zusammensetzung der Besatzung (Anzahl der Seeleute an Bord, Ausbildung, Staatsangehörigkeit) sowie von den im jeweiligen Staat abzuführenden Steuern und Sozialabgaben ab.

Die Besatzungskosten für Frachtschiffe sind in Finnland fast dreimal höher (in dieser Beziehung kostenaufwändigstes Register) als in Portugal. Das portugiesische Zweitregister MAR scheint das kostengünstigste in Europa zu sein.

Bei Fahrgastschiffen fallen die Unterschiede geringer aus.

Die Kosten der einzelnen Gemeinschaftsregister sind im Einzelnen in den Anhängen 6 und 7 aufgeführt.

⁹ Schätzwerte auf der Grundlage der Entwicklung bis Oktober 2000.

¹⁰ Die Veränderung im Jahr 1999 ist darauf zurückzuführen, dass die schwedische Regierung die Informationen zu ihrer Flotte auf der Grundlage der Anzahl der Kabotageschiffe und nicht der Anzahl der beförderten Tonnen lieferte.

¹¹ MAR bis 1995 nicht als nationale Flagge gerechnet, sondern erst ab 1997.

4. Schlussfolgerungen

4.1. Auswirkungen der Liberalisierung des Kabotageverkehrs

Die Liberalisierung der letzten noch geschützten Sektoren des Kabotageverkehrs (ausgenommen die beiden weiter oben genannten Sektoren des griechischen Marktes) hat zum Vordringen von Gemeinschaftsreedern auf vorher nationalen Reedern vorbehaltene Märkte geführt. Der Anteil von ausländischen Schiffen auf den Märkten der von der am 1. Januar 1999 eingeleiteten Liberalisierungsphase betroffenen Länder ist jedoch begrenzt geblieben. In dieser Hinsicht haben die Bestimmungen der Verordnung bezüglich der Besatzungen und der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sicherlich eine abschwächende Wirkung gehabt.

Im Übrigen hat die Liberalisierung positive Auswirkungen gehabt, da die nationalen Flotten der betroffenen Länder modernisiert wurden, um dem zu erwartenden höheren Wettbewerbsdruck standhalten zu können.

Da die Liberalisierung nunmehr fast abgeschlossen ist und der Markt sich stabilisiert zu haben scheint, stellt sich die Frage nach dem Inhalt der weiteren Berichte über die Umsetzung der Kabotage-Verordnung.

4.2. Aufruf zur Meinungsäußerung zum Inhalt der nächsten Berichte über die Umsetzung der Kabotage-Verordnung

Da Angaben zu den Auswirkungen über die Liberalisierung des Kabotageverkehrs in Griechenland ab 1. November 2002 nicht vor 2004 vorliegen werden, können sie erst in dem Zweijahresbericht für die Jahre 2003-2004 analysiert werden.

Daher stellt sich die Frage nach dem Inhalt des Berichts für die Jahre 2001-2002 sowie der Berichte, die auf den Zeitraum 2003-2004 folgen. Sollten diese Berichte sich darauf beschränken, die zum Kabotageverkehr verfügbaren - immer spärlicher werdenden - Gemeinschaftsstatistiken darzustellen oder aber auf einen solchen quantitativen Ansatz zu verzichten und sich mehr einer qualitativen Analyse der bei der Umsetzung der Verordnung aufgetretenen Probleme und der gefundenen Lösungen widmen? Ein längerer Berichtszeitraum von beispielsweise drei oder vier Jahren könnte ebenfalls in Erwägung gezogen werden.

Sollte der quantitative Ansatz beibehalten werden und die Kommission Interesse daran zeigen, dann müsste die Art der Erarbeitung der Kabotage-Berichte verändert werden. Die Mitgliedstaaten müssten dann die statistischen Grundangaben zum Markt erfassen und sie der Kommission mitteilen, die für deren Verbreitung sorgen würde.

Zur Klärung dieser Fragen möchte die Kommission gern wissen, welche statistischen Angaben noch auf nationaler Ebene erfasst werden und inwieweit deren Übermittlung an alle Mitgliedstaaten sinnvoll wäre. Des Weiteren fordert sie die Mitgliedstaaten auf, ihr Überlegungen zur inhaltlichen Gestaltung der in den nächsten Jahren vorzulegenden Kabotageberichte zu übermitteln.

Damit die Kommission diese bei der Vorbereitung des Zweijahresberichts 2001-2002 berücksichtigen kann, müssen diese Stellungnahmen bis zum **31. Mai 2002** vorliegen. Sie sind an die folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Verkehr und Energie
Direktion Seeverkehr
Büro DM 28 3/50
B-1049 Brüssel

Anlässlich der Vorlage dieses Berichts möchte die Kommission ferner mitteilen, dass sie beabsichtigt, Ende 2002 eine Mitteilung über die Auslegung der Kabotage-Verordnung anzunehmen, die sich insbesondere mit den Fragen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen – auch in Verbindung mit Festlandverbindungen und Verbindungen zu kleinen Inseln – befassen wird.

ANHANG 1 – In Anwendung von Artikel 3 der Kabotage-Verordnung angenommene Besatzungsvorschriften

Land/Vor-schrift	EWR-Staatsangehörige (Anteil)	Sozialversicherung		Ausbildung	Arbeitsbedingungen	
	Mindestanteil	EU/EWR-Staatsangehörige	Staatsangehörige von Drittländern		Arbeitszeit	Entlohnung
Spanien Verfügung 22.07.1999	Mindestens 50 % der Mannschaft sowie Kapitän und Erster Offizier Anwendung SOLAS-Übereinkommen	Versicherungsschutz in einem EU/EWR-Staat (Verordnung EWG 1408/1971)	Versicherungsschutz in gleichem Umfang wie in Spanien für Unfall, Krankheit, Mutterschaft, Alter, Invalidität, Arbeitslosigkeit		Wie auf nationalen Schiffen, die in einem vergleichbaren Dienst eingesetzt sind.	Mindestens der in Spanien geltende Mindestlohn.
Italien Erlass Nr. 29 vom 25.11.1999 Runderlass vom 25.11.1999	100 % EU/EWR (Ausnahmen bei gering qualifiziertem Personal möglich) Anwendung SOLAS-Übereinkommen	Versicherungsschutz in einem EU/EWR-Staat		STCW Personal, das Sicherheitsaufgaben zu erfüllen hat, muss ausreichende Italienischkenntnisse aufweisen (Anwendung Richtlinie 94/58)	Wie auf nationalen Schiffen, die in einem vergleichbaren Dienst eingesetzt sind.	Mindestens der gesetzlich und tariflich vorgeschriebene Mindestlohn
Frankreich Erlass Nr. 99-195 vom 16.03.1999	100 % EU/EWR Anwendung SOLAS-Übereinkommen	Versicherungsschutz in einem EU/EWR-Staat		STCW Anwendung Richtlinie 94/58	Wie auf nationalen Schiffen, die in einem vergleichbaren Dienst eingesetzt sind.	Mindestens der branchenübergreifende Mindestlohn (SMIC Seefahrt)

ANHANG 2 – Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in den Mitgliedstaaten

Land	Linie/Gebiet	Beginn Datum	Laufzeit	Ablaufdatum	Anmerkungen
Dänemark	Assens-Bågø	1.1.01	5 Jahre	31.12.05	Betrieben von Assens-Bågø Færgen A/S - Entgelt: 1.578.690 DKK/Jahr
	Bøydén – Fynshav	1.5.98	5 Jahre	30.4.03	Betrieben von Scandlines Sydfynske A/S - Entgelt: 11.613.552 DKK/Jahr
	Spodsbjerg – Tårs	1.4.00	5 Jahre	31.3.05	Betrieben von Scandlines Sydfynske A/S - Entgelt: 7.918.669 DKK/Jahr
	Fåborg-Bjørnø	1.1.01	5 Jahre	31.12.05	Betrieben von Bjørnø Færgen – Entgelt 1.000.000 DKK/Jahr
	Fåborg-Lyø-Avernakø				Betrieben von Ø-Færgen A/S – Entgelt 3.200.000 DKK/Jahr
	Strynø- Rudkøbing	1.1.01	5 Jahre	31.12.05	Betrieben von Strynø-Rudkøbing Færgefart A/S - Entgelt: 2.141.000 DKK/Jahr
	Marstal-Birkholm	1.1.01	5 Jahre	31.12.05	Betrieben von Gustav Anneberg Jensen - Entgelt: 310.000 DKK/Jahr
	20 Linien zu 26 Inseln				Diese Linien werden in den meisten Fällen von örtlichen Behörden betrieben.
	2 zusätzliche Linien nach Samsø	30.11.98	5 Jahre	1.12.03	Betrieben von Samsø Linien ApS Entgelt: 16.304.220 DKK/Jahr
Frankreich	Seeland:	1.1.01	3 Jahre	1.12.03	Entgelt: 13.000.000 DKK/ Jahr
	Jütland:	1.7.01	5 Jahre	30.6.06	Vier Fähren
	1 Linie nach Havnsø.				
Finnland	Südwestliche Inselgruppe				14 Schiffe einbezogen
Frankreich	Festland-Korsika	31.12.1976	25 Jahre	31.12.01	Betrieben von SNCM-CMN.
	(verschiedene Linien)	1.01.02	5 Jahre	31.12.06	Gemeinwirtschaftlichkeitsvertrag Marseille-Korsika (Betreiber: SNCM/CMN Entgelt: FF 414 Millionen) & begrenzte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen Nizza-Korsika und Toulon-Korsika
	Atlantikküste				Finistère – 4 Inseln, Morbihan – 6 Inseln, Loire Atlantique – 1 Insel, Charente maritime – 1 Insel.

Land	Linie/Gebiet	Beginn Datum	Laufzeit	Ablaufdatum	Anmerkungen
Deutschland	Niedersachsen (5 Linien)	1.01.1997	15	31.12.2011	Keine Ausschreibung.
Griechenland	Ägäis-Ministerium 31 Linien		1 Jahr		Häufigkeit: bis zu 8 Mal pro Woche. Entgelt: von 35.000 GRD/Jahr bis 9.500.000 GRD/Jahr
	Ministerium für Handelsmarine 11 Linien		1 Jahr		Häufigkeit: bis einmal pro Tag. Entgelt: von 420.000 GRD/Jahr bis 2.550.000 GRD/Jahr
Italien	19 nationale Linien 11 nach Sardinien 6 nach Sizilien 2 nach Sardinien & Sizilien			31.12.08	
	46 örtliche Linien zu Inseln				
Irland			1 bis 4 Jahre		Die Dienste werden ausgeschrieben.
Portugal	Festland Portugal nach Madeira und den Azoren		Aufrechterhaltung des Betriebs muss für mindestens ein Jahr garantiert werden.		Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nur für Frachtverkehr. Genehmigungssystem
Spanien	9 + 1 Linien Festland nach Kanaren/Balearen Ceuta/Melilla		Gegenwärtiger Vertrag 3,5 Jahre		Fähr- und Fahrgastverkehr – Entgelt: 5,7 Millionen €/Jahr
	Zwischen den kanarischen Inseln 5 Linien		Höchstens 5 Jahre		Ausschreibung über örtliche Behörden

Land	Linie/Gebiet	Beginn Datum	Laufzeit	Ablaufdatum	Anmerkungen
Schweden	Festland – Gotland 2 Linien: Visby – Nynäshamn Visby – Oskarshamn	1.1.98	4+2 Jahre	31.12.03	Betrieben von Destino Gotland AB
Vereinigtes Königreich	Nordirland Ballycastle – Rathlin Insel – 1 Linie	1.4.97	5 Jahre	31.3.02	
	Nördliche Inseln Festland –Orkney/ Shetland-Inseln – 2 Linien	1.10.1997	5 Jahre	1.10.2002	Betrieben von P&O Scottish Ferries. Entgelt: 11 Millionen GBP/Jahr
	Clyde und westliche Inseln:-28 Linien	1960 (letzte Vereinbarung: 1995)	Unbegrenzt	n.z.	Betrieben von staatlicher Gesellschaft (CalMac). Entgelt: 20 Millionen GBP/Jahr Ausschreibung in Vorbereitung, um EG-Vorschriften nachzukommen

ANHANG 3 – Übersicht über die für den Kabotageverkehr relevanten Rechtsvorschriften in den EU- und den EFTA-Ländern

Land	Grundsätzliche Behandlung des Kabotageverkehrs	Anmerkungen	Sonderregelungen	Anforderungen an die Staatsangehörigkeit der Besatzungsmitglieder		Anforderungen hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse		Steuerrechtliche Regelung
				Erstregister	Zweitregister	Erstregister	Zweitregister	
Österreich	Keine Seekabotage	-	Entfällt	Keine; individuelle Handhabung je nach Schiff.	Entfällt	Schiff in Besitz bzw. betrieben von EU-Staatsangehörigen oder EU-Unternehmen mit Sitz in Österreich	Entfällt	Entfällt für den Seeverkehr
Belgien	Nicht beschränkt	-	Entfällt	Kapitän sollte belgischer Staatsangehöriger sein; ist kein belgischer Kapitän verfügbar, können Sonderregelungen getroffen werden.	Entfällt	Schiff in Besitz von belgischen bzw. EU-Staatsangehörigen oder Staatsangehörigen aus Drittländern mit Wohnsitz in Belgien oder in Besitz von Unternehmen mit eingetragenem Büro in der EU; Schiff muss von Belgien aus betrieben werden.	Entfällt	Befreiung von Sozialabgaben (völlige Befreiung von Arbeitgeberbeitrag, teilweise Befreiung der Seeleute von der Beitragspflicht auf EU-Schiffen).
Dänemark	Beschränkung nur bei DIS-Fahrgastschiffen Beschränkung für den Verkehr mit Schiffen unter 500 BRT wurde mit Dekret 658/94 aufgehoben. - Dekret 658/94 ermöglicht allen ausländischen Schiffen Zugang zur Kabotage.	Laut Gesetz 464 vom 12. Juni 1996 sind seit 1. Dezember 1996 auch DIS-Frachtschiffe für den dänischen Kabotageverkehr zugelassen. Fahrgastschiffe bleiben hingegen vom dänischen Kabotageverkehr ausgeschlossen.	Entfällt	- Kapitän muss dänischer Staatsangehöriger sein. Staatsangehörige von Drittländern können nach dänischem Recht beschäftigt werden.	DIS Register: - Kapitän muss dänischer Staatsangehöriger sein. - Staatsangehörige von Drittstaaten können zu den national üblichen Tarifen beschäftigt werden.	Schiff in Besitz von dänischen oder EU-Staatsangehörigen oder Unternehmen, die von Dänemark aus geführt werden.	DIS-Register: siehe Erstregister	Reinvestitionsvergünstigung. Seeleute auf DIS-Schiffen sind von der Steuerpflicht befreit und erhalten die Heuer ohne Abzug.

Land	Grundsätzliche Behandlung des Kabotageverkehrs	Anmerkungen	Sonderregelungen	Anforderungen an die Staatsangehörigkeit der Besatzungsmitglieder		Anforderungen hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse		Steuerrechtliche Regelung
				Erstregister	Zweitregister	Erstregister	Zweitregister	
Finnland	Beschränkt Maßgeblich für die Kabotage ist § 4 des Gesetzes über Handelsbeschränkungen. - Schiffe aus Drittländern sind generell nicht zum inländischen Küstenverkehr zugelassen. Schiffe im Verzeichnis der Frachtschiffe im internationalen Verkehr haben begrenzten Zugang zum Kabotageverkehr.	Mit dem Gesetz 1362/94 vom 22. Dezember 1994 zur Änderung des Gesetzes über Handelsbeschränkungen wurden mit Wirkung ab 1.1.1995 (Beitrittsdatum) die Beschränkungen des Kabotageverkehrs für EU-Schiffe aufgehoben. - Für NIS-Schiffe wurde mit Wirkung vom 1.1.97 ein bilaterales Abkommen mit Norwegen geschlossen.	Festlandkabotage: - Sondergenehmigungen des Verkehrsministeriums für Nicht-EU-Schiffe zur Teilnahme an der Festlandkabotage, wenn keine anderen geeigneten Schiffe verfügbar sind. - Genehmigungen für ausländische Schiffe zur Teilnahme an der Kabotage zwischen dem Festland und Åland werden höchstens für ein Jahr gewährt.	Kapitän muss finnischer Staatsangehöriger sein. Keine weiteren Einschränkungen	- Kapitän muss finnischer Staatsangehöriger sein. - Mindestens die Hälfte der Besatzung muss aus EWR- bzw. EU-Bürgern bestehen. - Die Beschäftigung von Besatzungsmitgliedern aus Nicht-EWR-Ländern ist unter bestimmten Voraussetzungen in Abweichung von den geltenden Tarifverträgen möglich.	- Maßgeblich für die Eintragung sind das Gesetz zur Registrierung im Seeverkehr (512/1993) und das finnische Seefahrtsgesetz (674/1994) (Änderungen gültig seit Januar 2000) - Schiffe müssen sich mindestens zu 60 % im Besitz finnischer Staatsangehöriger bzw. in Finnland eingetragener Unternehmen befinden. - Das Verkehrsministerium genehmigt auch die Eintragung von Schiffen in ausländischem Besitz im finnischen Register, wenn der Eigner von mindestens 60 % des Schiffes im EWR ansässig ist.	- Verzeichnis der Frachtschiffe im internationalen Verkehr (Gesetz Nr. 1707/1991) - Ausschließlich oder überwiegend im Frachtverkehr eingesetzte Schiffe können zugelassen werden, wenn sie im finnischen Erstregister eingetragen sind, wenn sie im Wesentlichen im Auslandsverkehr eingesetzt werden und weniger als 20 Jahre alt sind. Fahrgast- oder Autofähren sowie ausschließlich im Kabotageverkehr eingesetzte Schiffe können nicht eingetragen werden. Nur Fahrgastschiffe, die im Verkehr zwischen Drittländern eingesetzt sind und nicht dem Linienverkehr zwischen nordischen Häfen dienen, können aufgenommen werden.	Besondere Einkommensteuerermäßigungen für Seeleute auf Schiffen unter finnischer Flagge (18 % Ermäßigung der kommunalen Steuer und 30 % der staatlichen Steuer); der Staat beteiligt sich auch an den Rentenzahlungen für Seeleute. Bei Schiffen, die im Verzeichnis der Frachtschiffe im internationalen Verkehr eingetragen sind, Einkommensteuerermäßigung für Seeleute und teilweise Erstattung des Arbeitgeberbeitrags bei Sozialabgaben.

Land	Grundsätzliche Behandlung des Kabotageverkehrs	Anmerkungen	Sonderregelungen	Anforderungen an die Staatsangehörigkeit der Besatzungsmitglieder		Anforderungen hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse		Steuerrechtliche Regelung
				Erstregister	Zweitregister	Erstregister	Zweitregister	
Frankreich	Eingeschränkt - Art. 257.1 der Zollordnung vom 11.5.77: -EU/EWR-Schiffe sind französischen Schiffen gleichgesetzt. - Erlass 99-195 enthält die Aufnahmestaatsvorschriften für Schiffe von weniger als 650 BRZ im Festlandkabotage- und Kreuzfahrtverkehr sowie für Schiffe in der Inselkabotage, ausgenommen Schiffe im Anschlussverkehr.		Nicht-EU-Schiffen können Sonderregelungen eingeräumt werden. (Art. 257 Zollordnung).	Erstregister: - Kapitän und Erster Offizier müssen französische Staatsangehörige sein. - Die übrigen Besatzungsmitglieder müssen EU- oder EWR-Bürger sein.	TAAF-Register (Kerguelen): 35 % der Besatzung französische Staatsangehörige (einschl. Kapitän und Erster Ingenieur).	- Schiff muss sich zu 50 % im Besitz einer natürlichen Person mit EU- oder EWR-Staatsangehörigkeit befinden, bzw. Schiff muss sich zu 100 % im Besitz eines Unternehmens befinden, das seinen eingetragenen Sitz in der EU bzw. im EWR hat und dessen Geschäftstätigkeit von einer ständigen Niederlassung in Frankreich aus durchgeführt wird. - Nach französischem Recht müssen die von Nicht-EU/EWR-Eignern gehaltenen Anteile unter 50 % liegen, wenn das Schiff als französisch gelten soll.	Für das TAAF-Register gelten ähnliche Vorschriften.	- Sonderabschreibungen für Schiffseigner. - Steuerrückerstattungen für Betrieb von Schifffahrtsgesellschaften. - Steuervorteile für Neubetriebe (unabhängig vom Wirtschaftszweig). - Neue steuerliche Maßnahmen: Die Vergünstigungen für Schiffsbeteiligungen wurden 1998 gestrichen und durch die steuerlichen Bestimmungen für Wirtschaftliche Interessenvereinigungen (WIV) ersetzt.
Deutschland	Eingeschränkt Geregelt in § 5 Absatz 2 Ziffer 3 des Gesetzes über die Küstenschifffahrt Schiffe, die im Laufe eines Finanzjahres überwiegend im internationalen Verkehr eingesetzt sind, müssen im ISR-Register eingetragen sein (Flaggenrechtsgesetz).	Mit § 5 des Gesetzes zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (das am 23. Juli 1994 in Kraft trat) wurde das Gesetz über die Küstenschifffahrt der Verordnung. 3577/92 angepasst.	Nach § 2 Absatz 2 und 3 des geänderten Gesetzes über die Küstenschifffahrt können Sonderregelungen für Schiffe aus Drittländern nur gewährt werden, wenn EU-Schiffe nicht oder nur zu erheblich ungünstigeren Bedingungen zur Verfügung stehen. - Sonderregelungen können ferner auf der Grundlage der Gegenseitigkeit getroffen werden.	- Hinsichtlich der Anforderungen an die Besatzung ist für alle deutschen Schiffe die Schiffsbesatzungsordnung maßgeblich: Der Kapitän muss deutscher Staatsangehöriger sein, Erster und Zweiter Offizier müssen deutsche Staatsangehörige oder EU-Bürger sein. Die übrigen Besatzungsmitglieder können beliebiger Staatsangehörigkeit sein.	Gleiche Regelung mit folgenden Unterschieden: - Schiffe im ISR (die mehr als die Hälfte des Jahres im internationalen Verkehr eingesetzt werden) können ausschließlich ausländische Seeleute anheuern; - Schiffe, die mehr als die Hälfte des Jahres im Kabotageverkehr eingesetzt werden, können nicht in das ISR aufgenommen werden und können nur ausländische Seeleute anheuern, wenn deutsche Staatsangehörige nicht verfügbar sind.	>50 % Besitzanteile/Kontrolle durch deutsche oder EU-Staatsangehörige mit Beauftragten mit Sitz in Deutschland bzw. durch deutsche oder EU-Unternehmen mit satzungsmäßigem Sitz, Hauptverwaltung oder Hauptniederlassung in der EU. (§ 1 und 2 Flaggenrechtsgesetz)	ISR wie Erstregister.	- Schiffe, die <u>ausschließlich</u> im Kabotageverkehr eingesetzt sind: keine Einkommen- oder Körperschaftsteuervergünstigungen und keine Beihilfen. - Im internationalen Verkehr eingesetzte Schiffe können zwischen normaler Besteuerung und Besteuerung nach Tonnage wählen. Für sie gilt auch eine Einkommensteuerreduzierung von 40 %.

Land	Grundsätzliche Behandlung des Kabotageverkehrs	Anmerkungen	Sonderregelungen	Anforderungen an die Staatsangehörigkeit der Besatzungsmitglieder		Anforderungen hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse		Steuerrechtliche Regelung
				Erstregister	Zweitregister	Erstregister	Zweitregister	
Griechenland	Eingeschränkt: Geregelt im Gesetz über die öffentliche Seeschifffahrt. Gemäß Gesetzesdekret 187/73 Artikel 165 und 166 bleibt die Personen- und Frachtbeförderung im Kabotageverkehr griechischen Schiffen vorbehalten. Diese Rechtsvorschriften wurden teilweise der Verordnung. 3577/92 angepasst. Mit dem Gesetz 2932/2001 wird der Kabotageverkehr in Griechenland ab November 2002 (14 Monate früher) vollständig liberalisiert.	Mit dem Präsidialerlass 215/94 wurde das griechische Recht teilweise der VO 3577/92 angepasst. - Ermöglicht anderen EU-Schiffen den Zugang zu Festland-kabotage mit Schiffen >650 BRZ zur Beförderung strategisch nicht bedeutsamer Güter. Mit den Präsidialerlassen 117/97 und 84/98 wurde das griechische Recht weiter teilweise an die VO 3577/92 angepasst.	Sonderregelungen können auf der Grundlage der Gegenseitigkeit gewährt werden: - Artikel 1696 Gesetz über die öff. Seeschifffahrt	Besatzung muss zu 100 % aus EU/EWR-Bürgern bestehen	Entfällt	Artikel 5 Gesetz über die öff. Seeschifffahrt (geändert durch Präsidialerlass Nr. 27-1-2000): >50 % der Anteile müssen sich in den Händen griechischer oder EWR-Staatsangehöriger oder Unternehmen befinden. Die Schiffe müssen von Griechenland aus betrieben werden.	Entfällt	Offiziere zahlen 9 % Einkommensteuer, die übrigen Besatzungsmitglieder 6 %. - Reduzierte Sozialabgaben. - Griechische Schiffe, die Häfen außerhalb Griechenlands anlaufen, unterliegen der Tonnagebesteuerung.
Irland	Nicht beschränkt	-	Entfällt	- Offiziere müssen Staatsangehörige Irlands, des Vereinigten Königreichs, anderer EU-Staaten bzw. von Commonwealth-Staaten sein. - Mannschaften: Irische, UK- oder sonstige EU-Staatsangehörigkeit	Entfällt	Nach dem Urteil des EuGH vom 12. Juni 1997 in der Rechtssache C-151/97, erließ Irland 1998 den Merchant Shipping Act (Sonstige Bestimmungen). Danach müssen sich die Schiffe im Besitz von EU-Staatsangehörigen oder Unternehmen befinden, die gemäß dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats gegründet wurden und diesem unterliegen und deren Hauptniederlassung sich in einem Mitgliedstaat befindet.	Entfällt	- 10 % Gewinnsteuer - 15 % lineare Abschreibung in den ersten 6 Jahren, 10 % im 7. Jahr - Spezielle Reduzierung der Einkommensteuer für Seeleute, die mindestens 169 Tage pro Jahr auf See Dienst tun - Erstattung der von den Arbeitgebern gezahlten Sozialabgaben für Seeleute auf MS-Schiffen.

Land	Grundsätzliche Behandlung des Kabotageverkehrs	Anmerkungen	Sonderregelungen	Anforderungen an die Staatsangehörigkeit der Besatzungsmitglieder		Anforderungen hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse		Steuerrechtliche Regelung
				Erstregister	Zweitregister	Erstregister	Zweitregister	
Italien	Eingeschränkt Geregelt in Artikel 224 Seeverkehrsgesetz (Codice della Navigazione) in der durch Gesetz 30/98 geänderten Fassung: Beschränkung auf Schiffe der Gemeinschaft. - Im Runderlass vom 25. November 1999 sind die Aufnahmestaatsvorschriften für Reeder festgelegt, die Leistungen im italienischen Kabotageverkehr erbringen wollen.	- Der geänderte Artikel 224 ermöglicht anderen EU-Schiffen gemäß VO 3577/92 den Zugang zum italienischen Kabotageverkehr.	Das Ministerium für Verkehr/Seeverkehr kann fallweise Sonderregelungen gewähren.	- Kapitän und Erster Offizier müssen italienische Staatsangehörige sein. - Die übrigen Besatzungsmitglieder müssen italienische oder sonstige EU-Staatsangehörige sein. (Artikel 318 Codice della Navigazione).	Zweitregister errichtet durch Gesetz 30/98; Zweitregisterschiffe haben keinen Zugang zum Kabotagemarkt.	Schiffe müssen sich zu über 50 % im Besitz von italienischen/EU-Staatsangehörigen bzw. von italienischen/EU-Unternehmen befinden (Artikel 143 CDN in der durch Gesetz 30 vom 27. Februar 1998 geänderten Fassung).	Entfällt, da Zweitregisterschiffe keinen Zugang zum Kabotagemarkt haben.	Steuervergünstigungen für den Zeitraum 1999-2001. Teilweise Befreiung von den Sozialversicherungssabgaben.
Luxemburg	Keine Seekabotage	-	Entfällt	Unabhängiges Register, hauptsächlich von belgischen Eignern genutzt. Kapitän muss EU-Bürger sein und ein von Luxemburg anerkanntes Befähigungszeugnis besitzen. Für die Besatzung gelten die STCW-Bestimmungen.	Entfällt	Schiffe müssen sich zu >50 % im Besitz von EU-Bürgern oder von Unternehmen mit eingetragenen Vertretungen in der EU befinden, wenn die Schiffe zu einem erheblichen Teil von Luxemburg aus verwaltet werden.	Entfällt	- Verringerter Einkommensteuersatz für Seeleute
Niederlande	Nicht beschränkt	-	Entfällt	Kapitän muss niederländischer Staatsangehöriger sein; die übrige Besatzung muss über von den niederländischen Behörden anerkannte Befähigungsnachweise nach STCW-Standards verfügen.	Entfällt	Schiffe müssen zu 2/3 niederländischen Staatsangehörigen oder juristischen Personen mit Sitz in EU/EWR gehören. Betrieb muss zu einem wesentlichen Teil von den Niederlanden aus erfolgen. Maßgeblich ist Artikel 311 des niederländischen Handelsgesetzes.	Entfällt	- Effektive Befreiung von Steuern und Sozialabgaben, die der Eigner/Reeder normalerweise zu entrichten hat. - Wahl zwischen Tonnagesteuer oder Körperschaftsteuer auf erzielte Erträge.

Land	Grundsätzliche Behandlung des Kabotageverkehrs	Anmerkungen	Sonderregelungen	Anforderungen an die Staatsangehörigkeit der Besatzungsmitglieder		Anforderungen hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse		Steuerrechtliche Regelung
				Erstregister	Zweitregister	Erstregister	Zweitregister	
Portugal	Eingeschränkt: Maßgeblich ist Gesetzesdekret 194/98. Gesetzesdekret 331/99 vom 20. August ermöglicht MAR-Schiffen Zugang zur Inselkabotage und legt die Aufnahmestaatsvorschriften fest.	Mit Gesetzesdekret 331/99 vom 20. August - wird Gesetzesdekret 31/97 aufgehoben; - werden Artikel 15 des Gesetzesdekrets 96/89 sowie Artikel 4 und 6 des Gesetzesdekrets 194/98 vom 10. Juli geändert.	Art. 5 des Gesetzesdekrets 194/98 ermöglicht – vorbehaltlich Genehmigung durch die Generaldirektion DGPNTM – den Einsatz anderer Schiffe, wenn geeignete EU-Schiffe nicht zur Verfügung stehen.	Schiffe müssen sich zu 100 % im Besitz von portugiesischen oder EU-Staatsangehörigen befinden. Kapitän und Erster Offizier müssen portugiesische Staatsangehörige sein, wenn nicht eine Sonderregelung getroffen wurde.	Madeira-Register (MAR): Kapitän + 50 % der Mannschaft portugiesische oder EU-Staatsangehörige. Ausnahme genehmigung bei Nichtverfügbarkeit möglich.	Maßgeblich ist Gesetzesdekret 196/98, das den gesetzlichen Rahmen für den Seeverkehr bildet: Schiffseigner mit Wohn- bzw. Geschäftssitz und Hauptniederlassung im portugiesischen Staatsgebiet; Registrierung bei der DGPNTM.	Madeira-Register: - (Zweig-) Niederlassung bzw. gesetzliche Vertretung auf der Insel Madeira.	- Einkommensteuer auf 30 % der Gewinne der Reederei. - Keine Körperschaftsteuer in internationalen Gewässern - Steuerfreie Rückstellungen - Vollständige Befreiung von Einkommensteuer für Seeleute (MAR).
Spanien	Eingeschränkt – Maßgeblich ist Gesetz 27/1992 über staatliche Häfen und Handelsmarine. REC-Schiffe haben unbeschränkten Zugang zum Kabotageverkehr. Verfügung des Verkehrsministers vom 22. Juli 1999 enthält Aufnahmestaatsvorschriften für Schiffe in der spanischen Inselkabotage.	Gesetzesverordnung 2221/98 vom 16. Oktober 1998 ermöglicht REC-Schiffen die Beteiligung am gesamten spanischen Kabotageverkehr (einschl. Inselkabotage).	- Art. 81 des Gesetzes 27/1992 regelt die Gewährung von Sonderregelungen, wenn keine spanischen/EU-Schiffe verfügbar sind.	- Kapitän und Erster Offizier müssen spanische Staatsangehörige sein, - Sonstige Besatzungsmitglieder müssen EU-Bürger sein.	Register der Kanarischen Inseln (REC): - Kapitän und Erster Offizier müssen spanische Staatsangehörige sein, - Sonstige Besatzungsmitglieder 50 % EU-Staatsangehörige. Sonderregelungen für höheren Anteil an Nicht-EU-Staatsangehörigen, wenn keine EU-Bürger verfügbar. - Bis zum 1.1.99 mussten bei Einsatz in nicht liberalisierten Sektoren alle Besatzungsmitglieder EU-Staatsangehörige sein.	Spanische oder EU-Staatsangehörige bzw. Unternehmen mit Vertretung in Spanien. (Artikel 76 Gesetz 27/92)	Jede Schifffahrtsgesellschaft mit Sitz in Spanien, EU oder Drittland kann Schiffe im REC eintragen lassen, wenn die Schiffe von den Kanarischen Inseln aus betrieben werden oder die Gesellschaft eine ständige Niederlassung auf den Kanaren hat.	Nach Gesetz 19/1994 in der zuletzt im Dezember 1996 geänderten Fassung können REC-Schiffen steuerliche Vergünstigungen gewährt werden. - 90 % Reduzierung der Sozialbeiträge der Arbeitgeber, - 90 % Reduzierung der Körperschaftsteuer. - Einkommensteuerbefreiung für 50 % der Heuer

Land	Grundsätzliche Behandlung des Kabotageverkehrs	Anmerkungen	Sonderregelungen	Anforderungen an die Staatsangehörigkeit der Besatzungsmitglieder		Anforderungen hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse		Steuerrechtliche Regelung
				Erstregister	Zweitregister	Erstregister	Zweitregister	
Schweden	Eingeschränkt Erlass 235/75 in der am 1. Juli 1995 geänderten Fassung ermöglicht EU-Schiffen den Zugang zum nationalen Kabotagemarkt.	Gemäß VO 3577/92 wurde der Kabotageverkehr mit Wirkung vom 1.1.95 (Beitrittsdatum) für EU-Schiffe liberalisiert. Bilaterales Abkommen mit Norwegen (1989) für NIS-Schiffe.	- Die schwedische Seeverkehrsbehörde gewährt Sondergenehmigungen, wenn keine geeigneten schwedischen/EU-Schiffe verfügbar sind. Jährlich werden rund 20 Sonderregelungen gewährt.	- Kapitän muss schwedischer Staatsangehöriger sein (keine Ausnahmen). Keine sonstigen Einschränkungen. - Gesamte Besatzung wird unabhängig von Staatsangehörigkeit nach geltenden Tarifbestimmungen beschäftigt.	Entfällt	- Geregelt durch Seeverkehrsgesetz (1994:1009). Schiffe müssen sich zu >50 % in Besitz schwedischer Staatsangehöriger oder Unternehmen befinden. - Regierung kann ausländischen Schiffen die Genehmigung zum Führen der schwedischen Flagge erteilen, wenn diese von Schweden aus betrieben werden und der Eigentümer seinen ständigen (Wohn)sitz in Schweden hat. Schiffe, die sich zu >50 % in Besitz von EWR-Staatsangehörigen bzw. -Unternehmen befinden, die ihren eingetragenen Sitz, ihre Hauptverwaltung oder Hauptniederlassung im EWR haben und deren Geschäftstätigkeit von Schweden aus geleitet wird, können im schwedischen Register eingetragen werden.	Entfällt	- Steuerfreie Rückstellungen. - Den Reedern wird die Einkommensteuer der Seeleute vollständig erlassen, und sie erhalten einen weiteren Steuererlass in Höhe SEK 58.000 pro Vollarbeitsplatz zur Deckung der Sozialausgaben. - Die steuerliche Sonderbehandlung der Seeleute wurde 1998 abgeschafft, die nun die volle Einkommensteuer auf ihre Bruttoheuer zahlen.
Vereinigtes Königreich	Nicht beschränkt	-	Entfällt	- Bei strategisch wichtigen Schiffstypen muss Kapitän britischer, Commonwealth-, EWR- oder NATO-Staatsangehöriger sein. - Für sonstige Schiffe keine Anforderungen hinsichtlich der Staatsangehörigkeit	Entfällt	Schiffe müssen sich zu >50 % im Besitz von Bürgern oder Rechtspersonen der EU bzw. der vom UK abhängigen Gebiete befinden.	Entfällt	- Reinvestitionsvergünstigung - Befreiungen für Seeleute, die sich über 183 Tage pro Jahr nicht im UK aufhalten. - Wahlweise Tonnagebesteuerung anstatt Körperschaftsteuer

Land ¹²	Grundsätzliche Behandlung des Kabotageverkehrs	Anmerkungen	Sonderregelungen	Anforderungen an die Staatsangehörigkeit der Besatzungsmitglieder		Anforderungen hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse		Steuerrechtliche Regelung
				Erstregister	Zweitregister	Erstregister	Zweitregister	
Island	Nicht beschränkt: Offene Küste	- Praktisch uneingeschränkte Zulassung ausländischer Handelsschiffe im Verkehr zwischen isländischen Häfen - VO 3577/92 gilt seit dem 5.10.97 (Beschluss 70/97 des Gemeinsamen Ausschusses)	Entfällt	- Seit Bestehen des EWR können sämtliche EWR-Staatsangehörige angeheuert werden. - Gemäß Gesetz 26/1987 über die Beschäftigung ausländischer Arbeitnehmer benötigen alle Nicht-EWR-Staatsangehörigen für die Anheuerung eine Arbeitserlaubnis des Sozialministeriums.	Entfällt	- Geregelt durch Gesetz 115/1985; vorher war die Registrierung isländischen Staatsangehörigen bzw. Personen mit Wohnsitz in Island vorbehalten. - Seit der Änderung durch Gesetz 62/1992 können sich auch Bürger und Unternehmen anderer EWR-Länder registrieren lassen.	Entfällt	- Seeleuten werden folgende Steuervergünstigungen gewährt: - Einkommensteuer wird pro Tag auf See um ISK 685 (USD 10,4) x 1.49 reduziert. - Reeder erhalten keine Vergünstigungen/Erlasse im Zusammenhang mit Sozialabgaben
Norwegen ¹³	Nicht beschränkt: - Offene Küste - Grundsätzlich sind NIS-Schiffe nicht zugelassen; für Frachtschiffe kann unter bestimmten Voraussetzungen eine Sondergenehmigung erteilt werden.	Nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (1976) benötigen Reeder, die Schiffe für Linienverbindungen im Personenküstenverkehr einsetzen, eine Genehmigung des Verkehrsministeriums. Ab 5.10.97 gilt VO 3577/92 für alle EWR-Staaten (Beschluss 70/97 des Gemeinsamen Ausschusses).	- NIS-Schiffe können in gewissem Umfang am Kabotagefrachtverkehr teilnehmen. Diese Schiffe werden in einem Verzeichnis der Seeverkehrsbehörde geführt, in dem zurzeit 16 meist hoch spezialisierte Gastanker eingetragen sind.	- Keine, nur der Kapitän muss norwegischer Staatsangehöriger sein. Gegenwärtig läuft eine Änderung hinsichtlich dieser Anforderung. - Die gesamte Besatzung wird auf der Grundlage der Tarifvereinbarungen beschäftigt.	NIS-Register: - Allgemeine Anforderungen: Kapitän muss norwegischer Staatsangehöriger sein. Ausnahmegenehmigungen für andere Staatsangehörigkeiten werden oft erteilt.	- Maßgeblich für das NOR (Norwegian Ordinary Register) ist das Seeverkehrsgesetz. - Eintragung nur für norwegische Staatsangehörige bzw. Personen mit Wohnsitz in Norwegen sowie für Partenreedereien, die sich zu mindestens 50 % im Besitz von EWR-Staatsangehörigen befinden, sowie für GmbH, deren Kapital sich mindestens zu 60 % in EWR-Besitz befindet.	NIS-Register mit Gesetz von 12.6 1987 über das Norwegische Internationale Schiffsregister errichtet. - Anforderungen an die Eigentumsverhältnisse wie bei NOR. Wenn die Anforderungen an die Staatsangehörigkeit nicht gegeben sind, kommen auch begrenzt und unbegrenzt haftende Gesellschaften mit Hauptsitz in Norwegen, Partenreedereien, deren geschäftsführender Reeder seinen Sitz in Norwegen hat, sowie Eigner, die über einen benannten Vertreter mit Befugnis zur Annahme von rechtserheblichen Schriftstücken anstelle des Eigners mit Sitz in Norwegen verfügen, für die Eintragung in Frage.	- Alle Besatzungsmitglieder von NOR/NIS-Schiffen erhalten Steuervergünstigungen bis zu maximal 30 % ihrer Bruttoheuer (begrenzt auf NKR 70.000 pro Jahr). An einen Mindestzeitraum auf See gebunden. - Die Regelungen über Steuervergünstigungen wurden im Frühjahr 1998 geändert. Nun werden den Reedern 12 % der für die Seeleute gezahlten Einkommensteuer erstattet. - Steuernachlässe nur für Besatzungsmitglieder, die ihren Wohnsitz in Norwegen haben bzw. dort steuerpflichtig sind. Begrenzt auf NOR-Schiffe bei Erfüllung der Voraussetzungen hinsichtlich Wohnsitz und Steuerpflicht. - Tonnagebesteuerung (eingeführt im Juli 1996).

¹² Mit Beschluss Nr. 70/97 des Gemeinsamen EWR-Ausschusses vom 4. Oktober 1997 (ABl. L 30 vom 5.2.98) wurde Anhang III (Verkehr) des EWR-Abkommens dahingehend geändert, dass Verordnung 3577/92 auf Island und Norwegen ausgedehnt wurde.

¹³ Die norwegische Seefahrtsbehörde hat eine förmliche Änderung der „Verordnung vom 29. April 1998 über Qualifikationsanforderungen, Erwerb von Befähigungsnachweisen sowie Rechte für Beschäftigte auf in Norwegen registrierten Schiffen“ vorgeschlagen, mit der die bestehende Praxis der Gleichbehandlung sämtlicher EWR-Staatsangehöriger, einschließlich der Kapitänsfunktion, auf in Norwegen registrierten Schiffen bestätigt wird.

ANHANG 4 – Güterverkehr in den Mitgliedstaaten nach Güterarten

Untergliederung nach Güterarten (Millionen Tonnen)									
Fracht	Trockene Massengüter			Flüssige Massengüter			Stückgüter		
Jahr	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Österreich	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belgien	-	-	-	0,05	0,05	0,05	-	-	-
Dänemark	5,9	5,7	4,7	3,8	3,9	2,3	9,5	9,7	5,8
Finnland	1,3	1,3	2,5	4,5	5,7	4,0	0,1	0,1	0,1
Deutschland	0,8	1,25	2,25	2,85	2,45	2,7	0,25	0,3	0,4
Irland	0,05	0,05	0,03	0,65	0,7	0,81	-	-	0,01
Luxemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niederlande	0,04	0,04	0,04	-	-	-	-	-	-
Schweden	5,6	5,15	3,1	7,7	7,45	7,4	0,3	0,35	2,7
Vereinigtes Königreich	7,7	4,7	1,3	62,5	67,7	63,8	7,3	8,8	18,2
Nördliche MS zusammen	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Frankreich	1,8	1,9	1,5	5,3	5,1	6,3	0,8	0,8	0,8
Griechenland	10,1	9,25	9,8	9,0	7,9	8,5	2,8	3,9	4,2
Italien	18,7	19,2	19,8	27,5	31,4	30,8	14,1	17,4	15,6
Portugal	0,3	0,3	1,0	4,7	4,0	4,3	1,0	1,2	1,4
Spanien	4,9	4,7	6,8	21,9	19,9	13,8	11,4	12,5	14,2
Südliche MS zusammen	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Insgesamt	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Quelle: PWC

**ANHANG 5 – Beförderte Gütermengen im Jahr 1999 nach Güterarten, getrennt nach
Festland- und Inselkabotage (in Millionen Tonnen)**

Land	Trockene Massengüter		Flüssige Massengüter		Stückgüter		Insgesamt
	Insel- kabotage	Festland- kabotage	Insel- kabotage	Festland- kabotage	Insel- kabotage	Festland- kabotage	
Frankreich	0,2	1,3	0,2	6,1	0,8	0	8,6
Griechen- land	5	4,8	2,1	6,4	3,8	0,4	22,5
Italien ¹⁴	14,1	5,7	26,8	4,0	11,1	4,5	66,2
Portugal	0,7	0,3	0,5	3,8	1,4	0	6,7
Spanien	2,48	4,32	6,15	7,68	13,97	0,25	34,85
Insgesamt	22,48	16,42	35,75	27,98	31,07	5,15	138,85

¹⁴

Bei trockenen Massengütern und Stückgütern handelt es sich um Schätzwerte, die auf der Grundlage einer Gesamtzahl für diese beiden Güterarten bestimmt wurden (25,2 Millionen Tonnen für die Inselkabotage und 10,2 Millionen Tonnen für die Festlandkabotage).

ANHANG 6 – Vergleich der Besatzungskosten bei Handelsschiffen

Besatzungskosten von Frachtschiffen (Euro/Monat)			
	Stückgüter 1500 BRZ	Trockene Massengüter 3 000 BRZ	Flüssige Massengüter 9000 BRZ
Finnland	72.140	72.140	103.378
Island	66.912	66.912	84.111
NOR	64.821	64.821	122.299
Schweden	62.730	62.730	78.530
Dänemark	58.548	58.548	112.169
Frankreich	54.366	54.366	69.157
Belgien	52.275	52.275	63.985
Niederlande	51.230	51.230	78.216
Kerguelen	50.184	50.184	59.288
Vereinigtes Königreich	48.093	48.093	58.809
Deutschland	41.820	41.820	57.027
Portugal	41.820	48.100	69.300
NIS	40.775	40.775	77.964
DIS	40.775	40.775	76.184
ISR	39.729	39.729	63.414
Spanien	37.638	55.093	57.821
Irland	35.547	35.547	44.111
Italien	30.738	30.738	48.741
Griechenland	30.612	30.612	48.753
REC	26.300	40.580	53.100
MAR	23.675	27.500	39.750

Quelle: PWC

ANHANG 7 – Vergleich der Besatzungskosten bei Fahrgastschiffen

Besatzungskosten bei Fahrgastschiffen (Euro/Monat)			
	Tragflügelboote 1500 BRZ	Fähren 5000 BRZ	Kreuzfahrtschiffe 20.000 BRZ
Finnland	80.627	160.311	631.754
Island	75.178	152.782	535.507
NOR	73.210	151.969	809.891
Schweden	71.217	150.901	540.112
Dänemark	66.814	144.418	800.139
Frankreich	62.361	137.425	510.993
Belgien	60.270	135.334	489.130
Niederlande	59.367	135.760	617.906
Vereinigtes Königreich	56.297	133.324	494.649
Deutschland	49.200	118.490	494.234
Portugal	49.446	139.223	618.310
NIS	48.450	120.513	715.536
DIS	48.690	123.005	718.669
ISR	47.675	122.277	614.411
Spanien	45.387	172.931	574.998
Irland	43.075	113.750	449.932
Italien	37.428	100.240	509.614
Griechenland	37.455	101.700	522.199
REC	32.334	137.296	582.330
MAR	29.246	94.722	446.083

Quelle: PWC