



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 24.4.2002
KOM(2002) 203 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

Fjärde rapporten om genomförandet av förordning 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (1999-2000)

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

Fjärde rapporten om genomförandet av förordning 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (1999-2000)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	4
1. Utvecklingen av lagstiftningen	5
1.1. Utvecklingen av lagstiftningen i de 15 medlemsstaterna	5
1.1.1. Tillträde till tillhandahållandet av tjänster på sjötransportområdet (sjöfartscabotage)	5
1.1.1.1. De liberaliserade tjänsterna.....	5
1.1.1.2. Tjänster som fortfarande är skyddade	6
1.1.2. Bestämmelserna vad gäller bemanning	7
1.1.3. Förpliktelserna vid allmän trafik	7
1.2. Utvecklingen av lagstiftningen i EFTA-staterna.....	9
2. Marknadsutvecklingen.....	9
2.1. Trafikutvecklingen	9
2.1.1. Varutransporten.....	9
2.1.1.1. Samlad trafik	9
2.1.1.2. Frakttransportkategorierna.....	11
2.1.1.3. Skillnad mellan öcabotage och fastlandscabotage	11
2.1.2. Passagerartrafik	12
2.1.2.1. Den totala trafiken	12
2.1.2.2. Kryssningsfartyg	13
2.2. Första- och andraregistrets respektive marknadsandelar.....	13
2.3. Marknadsandelen för utlandsflaggade fartyg.....	14
3. Bemanningskostnaderna	15
4. Slutsatser	15
4.1. Inverkan av liberaliseringen på cabotaget	15
4.2. Inbjudan till samråd om innehållet i de kommande rapporterna om genomförandet av cabotageförordningen	15

BILAGA 1 Bemanningsregler antagna i enlighet med artikel 3 i cabotageförordningen.....	17
BILAGA 2 Förpliktelser vid allmän trafik i medlemsstaterna	18
BILAGA 3 Samtliga cabotagebestämmelser i EU- och EFTA-länderna.....	21
BILAGA 4 Typer av varor som transporteras i medlemsstaterna	29
BILAGA 5 Volymer transporterade 1999 enligt typ av vara uppdelat på fastlandscabotage och öcabotage (miljoner ton).....	30
BILAGA 6 Jämförelse mellan bemanningskostnaderna för handelsfartyg.....	31
BILAGA 7 Jämförelse mellan bemanningskostnaderna för passagerarfartyg	32

SAMMANFATTNING

Denna rapport är den fjärde tvåårsrapporten om genomförandet av cabotageförordningen. Den avser åren 1999-2000. Precis som tidigare rapporter har denna rapport utarbetats på grundval av en studie som genomförts för kommissionens räkning.

Sedan den 1 januari 1999 har nästan samtliga cabotagetjänster i Europa liberaliserats. Den grekiska marknaden, som är den sista marknaden som fortfarande delvis är skyddad, skall öppnas för gemenskapsredarna den 1 november 2002. Medlemsstaternas lagstiftning är snart helt och hållet anpassad till cabotageförordningen.

I den första delen av denna rapport presenteras det juridiska läget och det erinras om vilka av gemenskapens andraregister som kan delta i cabotaget. Bland de fartyg som är registrerade i en medlemsstat är det idag endast fartyg som är registrerade i det italienska andraregistret och passagerarfartyg som är registrerade i det danska andraregistret som inte har tillåtelse att utföra gemenskapscabotage. Italien och Danmark tillåter inte att dessa fartyg utför cabotage i dessa länder. I rapporten beskrivs även vilka bemanningsbestämmelser som vissa medlemsstater har infört för fartyg som utför öcabotage. Slutligen sammanfattas för första gången i en bilaga de förpliktelser vid allmän trafik som medlemsstaterna har fastställt.

Denna nya fas i liberaliseringen har inte lett till några störningar på marknaden. Volymen varor (260,99 miljoner ton 1999) och antalet transporterade passagerare (152 miljoner 1999) har varit relativt stabila. De fem medlemsstater som berörts av denna nya liberaliseringsfas (Spanien, Frankrike, Grekland, Italien och Portugal) har tagit sig an problemet genom att förbättra kvalitén på sina flottor. De utländska fartygens marknadsandel i det nationella cabotaget är fortfarande begränsad i de flesta medlemsstater.

I den andra delen av rapporten presenteras statistik uppdelad per land, och när det gäller varor är statistiken uppdelad på typ av transporterad vara beroende på om det gäller öcabotage eller fastlandscabotage. När det gäller varor har Förenade kungariket den mest intensiva trafiken följt av Italien. Tanklasten upptar första platsen om man tittar på vilken typ av varor som transporteras. Grekland har den största trafiken när det gäller antalet passagerare följt av Italien och Förenade kungariket.

I den sista delen av rapporten presenteras slutligen bemanningskostnaderna för tre typer av handelsfartyg och tre typer av passagerarfartyg. Det dyraste registret är det finska registret. Det portugisiska andraregistret, MAR-registret, är det minst kostsamma registret i Europa.

Till följd av den snart slutförda liberaliseringen av marknaden och svårigheterna när det gäller insamlingen av sådan statistik som är nödvändig för att sammanställa denna rapport tar kommissionen i sina slutsatser upp frågan om hur cabotagerapporterna skall se ut i framtiden. Kommissionen anser att de kommande rapporterna skulle kunna utformas på grundval av medlemsstaternas svar på en enkät från kommissionen. Denna lösning skulle vara mer ekonomisk eftersom man då skulle undvika studier som ofta är dyra. Detta skulle göra det möjligt att upprätta en solid, homogen och för alla tillgänglig databas om detta ämne. Kommissionen inbjuder medlemsstaterna och de berörda personerna att inkomma med synpunkter på denna fråga.

RAPPORTEN

Denna rapport är indelad i tre kapitel. I det första kapitlet beskrivs utvecklingen av lagstiftningen i de 15 medlemsstaterna och i EFTA-länderna. I det andra kapitlet beskrivs marknadsutvecklingen i dessa länder. I det tredje kapitlet sammanfattas bemanningskostnaderna i EES-ländernas register.

1. Utvecklingen av lagstiftningen

1.1. Utvecklingen av lagstiftningen i de 15 medlemsstaterna

1.1.1. *Tillträde till tillhandahållandet av tjänster på sjötransportområdet (sjöfartscabotage)*

Sedan den 1 januari 1999 är så gott som alla tjänster på sjötransportområdet (cabotage) öppna för dem som omfattas av förordning nr 3577/92. I enlighet med artikel 1 i förordningen skall förordningen gälla för *"rederier inom gemenskapen vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och förs under denna stats flagg, förutsatt att fartygen uppfyller de villkor för att få utföra cabotage som gäller i den sistnämnda medlemsstaten"*.

Den 1 januari 1999 inleddes den näst sista etappen av liberaliseringen av gemenskapscabotaget. Denna etapp avser **regelbunden passagerar- och färjetrafik samt öcabotage i fem medlemsstater** (Spanien, Frankrike, Grekland, Italien och Portugal).

Liberaliseringen av sjöfartscabotaget kommer att vara genomförd då följande två kategorier öcabotagetjänster har liberaliserats i **Grekland**: regelbunden passagerar- och färjetrafik samt trafik som utförs av fartyg som är mindre än 650 bruttoton.

1.1.1.1. De liberaliserade tjänsterna

Vad gäller de liberaliserade tjänsterna har det inte skett några stora förändringar i lagstiftningen sedan den senaste cabotagerapporten.

Efter antagandet av lag 2001-43 av den 16 januari 2001 är den franska lagstiftningen nu förenlig med förordningen. Däremot pågår fortfarande överträdelseförfaranden avseende den spanska (kungligt dekret 1466/1997), portugisiska (lagdekret 194/98 av den 10 juli 1998 ändrat genom lagdekret 331/99 av den 20 augusti 1999) och de grekiska (artiklarna 165.1 och 165.6 i den grekiska sjöfartslagstiftningen och cirkulären av den 4 augusti 1998, av den 18 december 1998 och av den 21 december 1998) lagstiftningen.

Klagomål har anförts vid de spanska domstolarna mot det spanska kungliga dekretet 1466/97, och dessa har hänskjutits frågan till EG-domstolen för ett förhandsavgörande. Domen avkunnades den 20 februari 2001 (mål C-205/99).

Medlemsstaternas förstaregister har alla tillträde till cabotage. När det gäller medlemsstaternas andraregisters tillträde till gemenskapscabotage är situationen oförändrad från den föregående cabotagerapporten. Denna rapport sammanfattas nedan.¹

I förordningen fastställs att för att ett fartyg i en medlemsstat skall få utföra cabotage i en annan medlemsstat måste det uppfylla de villkor för att få utföra cabotage som gäller i den medlemsstat där det är registrerat.

Detta är fallet för följande fartyg som uppfyller alla villkor för att fullständigt delta i cabotageverksamheten i EU:s medlemsstater:

- Fartyg som är registrerade i Spaniens REC-register
- Fartyg som är registrerade i Portugals MAR-register
- Handelsfartyg som är registrerade i Danmarks DIS-register

De fartyg som är registrerade i det tyska ISR-registret och de finska fartyg som är registrerade i "Förteckningen över handelsfartyg i utrikes fart" har endast begränsat tillträde till cabotage: de får inte erbjuda regelbunden trafik under hela året.

De fartyg som är registrerade i det italienska andraregistret och de passagerarfartyg som är registrerade i det danska andraregistret har inte tillträde till gemenskapscabotage.

1.1.1.2. Tjänster som fortfarande är skyddade

Såsom angivits ovan kommer sjöfartscabotaget att vara genomfört då följande två kategorier öcabotagetjänster har liberaliserats i **Grekland**: regelbunden passagerar- och färjetrafik samt trafik som utförs av fartyg som är mindre än 650 bruttoton. Med stöd av cabotageförordningen omfattas dessa tjänster av ett undantag fram till 2004.

De största rättsliga framstegen sedan den senaste cabotagerapporten avser dessa tjänster. **Grekland har beslutat att öppna dessa tjänster för gemenskapsrederierna före tidsfristen går ut 2004.** I del I i lag 2932/2001 som offentliggjordes den 27 juni 2001 fastställs att dessa tjänster skall liberaliseras från den **1 november 2002**. Det kommer emellertid fortfarande att finnas förpliktelser vid allmän trafik. Denna lag är nyskapande då den bemyndigar en självständig myndighet att kontrollera sektorn.

I enlighet med artikel 9 i cabotageförordningen har kommissionen underrättat kommissionen om denna lagtext. Kommissionen har anmält sina frågor till de grekiska myndigheterna och har tagit upp frågan om att vissa av bestämmelserna i lagen inte kommer att vara förenliga med cabotageförordningen 2004.

¹ Det bör påpekas att fartyg som är införda i medlemsstaternas "off shore"-register inte omfattas av cabotageförordningen (registret för Kerguelen -Franska Syd- och Antarktisterritorierna-, registret för Nederländska Antillerna, registren för Isle of Man, Bermuda och Caymanöarna).

1.1.2. *Bestämmelserna vad gäller bemanning*

Endast fem medlemsstater önskar tillämpa bestämmelserna i artikel 3.2 i cabotageförordningen som gör det möjligt för den medlemsstat i vilken cabotagetrafik bedrivs (värdstaten) att besluta om bestämmelser avseende bemanningen av cabotagefartyg under 650 bruttoton som utför öcabotage - utom, när det gäller varor, då resan i fråga följer efter eller föregår en resa till eller från en annan stat.

Följande nationella texter avseende värdstatens bestämmelser när det gäller bemanning har bedömts vara förenliga med cabotageförordningen: det franska dekretet nr 99/195 av den 16 mars 1999, den spanska regeringsförordningen av den 22 juli 1999, det italienska dekretet och cirkuläret av den 25 november 1999. De viktigaste bestämmelser som fastställs i dessa texter presenteras i bilaga 1.

Däremot har ett överträdelseförfarande inletts avseende den portugisiska (lagdekret nr 194/98 av den 10 juli 1998 ändrad genom lagdekret 331/99 av den 20 augusti 1999) och grekiska (cirkulär av den 21 december 1998) lagstiftningen. Den portugisiska överträdelsen är på god väg att lösas.

Enligt cabotageförordningen **skall det slutgiltiga systemet avseende bemanning** antas av rådet före den 1 januari 1999 på grundval av ett förslag till kommissionen efter en grundlig genomgång av de ekonomiska och sociala följderna av liberaliseringen av öcabotage. Kommissionen lade den 17 juni 1997 fram en rapport för rådet om denna fråga och den 29 april 1998 ett förslag till förordning (KOM(1998)251 slutlig). Detta förslag syftar till att sprida flaggstatens ansvar när det gäller bemanning. Värdstatens befogenheter avsåg fartyg som är mindre än 650 bruttoton och fastställandet av hur stor andel gemenskapsmedborgare det krävs i bemanningen på de fartyg som säkerställer den regelbundna passagerar- och färjetrafiken (inbegripet blandad trafik och kryssningstrafik). Sjömän från tredje land ombord på denna typ av fartyg måste ha samma anställningsvillkor som sjömän som är bosatta i medlemsstaterna. Kommissionens förslag välkomnades inte av medlemsstaterna. Kommissionen drog därför tillbaka sitt förslag den 11 december 2001.

1.1.3. *Förpliktelserna vid allmän trafik*

Genom artikel 4 i förordningen bemyndigas medlemsstaterna att ange förpliktelser vid allmän trafik och ingå avtal om allmän trafik för regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar så vitt detta sker på icke-diskriminerande grund med hänsyn till alla rederier inom gemenskapen.

Sammanlagt är det bara fyra medlemsstater av femton som inte har infört några förpliktelser vid allmän trafik. Det gäller dels Luxemburg och Österrike, som naturligtvis inte berörs av geografiska skäl, dels Belgien och Nederländerna som inte har någon allmän sjötrafik.

Bland de medlemsstater som har infört förpliktelser vid allmän trafik har några valt att göra det på grundval av ett tillståndsförfarande eller ett licensförfarande. Så är för närvarande fallet i Grekland (beviljande av licenser), Spanien, Portugal och Sverige (tillståndsgivning för vissa tjänster).

Den princip om icke-diskriminering som fastställs i förordningen blev juridiskt bindande för alla medlemsstater (med undantag för viss trafik i Grekland) den 1 januari 1999, vilket är datumet för den fullständiga liberaliseringen av öcabotaget. Det har lett till att de flesta medlemsstater har inlett anbudsförfaranden för att välja de operatörer som skall ansvara för den allmänna trafiken.

Bestämmelserna i förordningen om allmän trafik tillämpas emellertid inte helt och hållet i praktiken. Giltighetstiden för vissa avtal om allmän trafik som har ingåtts före den 1 januari 1993 (datum för ikraftträdande av förordningen) har ännu inte gått ut. I förordningen föreskrivs att dessa avtal får fortsätta att gälla fram till det datum då de löper ut². För övrigt rättar sig vissa medlemsstater inte helt och hållet efter bestämmelserna i förordningen. Till följd av klagomål har kommissionen inlett flera överträdelseförfaranden.

EG-domstolen, till vilken frågan hänskjutits för ett förhandsavgörande, avkunnade den 20 februari 2001 sin första dom om tolkningen av bestämmelserna om allmän trafik i förordningen i mål C-205/99. Domstolen har särskilt tagit ställning till om det är lagligt att ha ett system med förhandstillstånd och om både ett avtal och förpliktelser vid allmän trafik skall kunna samexistera på samma linje.

När det gäller den första punkten har domstolen angett att det i förordningen inte tillåts att tillhandahållandet av regelbundna sjöfartscabotagetjänster till, från och mellan öar skall underkastas ett förhandstillstånd såvida det inte kan bevisas:

- att det finns ett verkligt behov av allmän trafik på grund av att de regelbundna transporttjänsterna är otillräckliga i en situation som präglas av fri konkurrens,
- detta system med förhandstillstånd dessutom är nödvändigt och står i proportion till det eftersträfvade målet, och
- att ett sådant system är grundat på kriterier som är objektiva, icke diskriminerande och som de berörda rederierna känner till i förväg.

När det gäller den andra punkten har domstolen angett att förordningen skall tolkas som att en medlemsstat skall tillåtas att, på samma linje eller på samma sjöfartssträcka, samtidigt ange förpliktelser vid allmän trafik för rederier och sluta avtal om allmän trafik med andra rederier för samma regelbundna trafik till, från och mellan öar, så vitt det kan bevisas att det finns ett verkligt behov av denna allmänna trafik och under förutsättning att denna samtidigt tillämpning görs på icke diskriminerande grund och att den kan motiveras med hänsyn till ett allmänt intresse.

I en tabell i bilaga 2 sammanfattas läget i de olika medlemsstaterna när det gäller förpliktelserna vid allmän trafik.

²

Jfr. till exempel den överenskommelse som de franska myndigheterna slöt 1976 med rederiet SNCM för sjötrafiken på Korsika och som upphörde att gälla den 31 december 2001, och de överenskommelser som slöts 1991 mellan de italienska myndigheterna och företagen i gruppen Tirrenia som kommer att gälla till den 31 december 2008.

1.2. Utvecklingen av lagstiftningen i EFTA-staterna.

Villkoren för tillträde till marknaden i EFTA-staterna har inte förändrats under perioden.

De etableringsbestämmelser, bestämmelser om besättningens nationalitet och skattebestämmelser som tillämpas i varje register finns dessa i den tabell som återges i bilaga 3.

2. Marknadsutvecklingen

Inledningsvis bör det påpekas att kommissionen har haft problem med att samla in de uppgifter som är nödvändiga för att utarbeta denna rapport. Medlemsstaterna samlar nuförtiden inte in lika detaljerade uppgifter som förr. Det har inte alltid varit möjligt att få fram uppgifter för 2000.

Liberaliseringen den 1 januari 1999 av de cabotagetjänster som fortfarande är skyddade (regelbundna passagerartransporttjänster och färjetrafik samt cabotagetjänster med öarna i Spanien, Frankrike, Italien, Portugal och – delvis – Grekland) har inte medfört någon ökning av trafiken eller någon betydande ökning av antalet fartyg som seglar under utländsk flagg på de nationella marknaderna. Tvärtom verkar det som om kvaliteten på tjänsterna har förbättrats.

2.1. Trafikutvecklingen

2.1.1. Varutransporten

2.1.1.1. Samlad trafik

Såsom anges i tabellen nedan uppgick volymen av de varor som transporterades genom cabotage i EU-länderna till 260,99 miljoner ton 1999.

Volymen av de varor som transporterades i de fem medlemsstater som omfattades av den liberaliseringsfas som inleddes den 1 januari 1999 (Spanien, Frankrike, Grekland, Italien och Portugal) är något större än volymen av varor som transporterades i de tio medlemsstater där trafiken redan var liberaliserad. Marknaden verkar nu ha stabiliserat sig.

Liberaliseringen av öcabotaget i de fem ovannämnda medlemsstaterna har inte genererat något ökat flöde av varor. Till skillnad från fastlandscabotaget verkar denna marknad inte ha någon stor potential för att utvecklas.

Total volym (i miljoner ton)			
	1995	1997	1999
Delsumma för länder där cabotaget var liberaliserat den 1/1/1999	120,8	125,39	122,19
Delsumma för länder där cabotaget blev liberaliserat den 1/1/1999	134,3	139,45	138,8
Totalt	255,1	264,84	260,99

Källa : PWC

Förenade kungarikets marknad är den största med nästan en tredjedel av den totala trafikvolymen. Den marknaden omfattar 70 % av de varor som transporteras i medlemsstaterna i Nordeuropa. Italiens marknad³ är den näst största med en fjärdedel av den totala trafikvolymen. Den italienska marknaden står, i volym räknat, för nästan hälften av de varor som transporteras i medlemsstaterna i Sydeuropa.

Total volym (i miljoner ton)				
	1995	1997	1999	2000
Österrike	-	-	-	-
Belgien	0,05	0,05	0,05	Na
Danmark	19,2	19,3	12,8 ⁴	Na
Finland	5,9	7,1	6,6	Na
Tyskland	3,9	4,0	5,35	5
Irland	0,7	0,75	0,85	Na
Luxemburg	-	-	-	-
Nederländerna	0,04	0,04	0,04	Na
Sverige	13,6	12,95	13,2	Na
Förenade kungariket ⁵	77,5	81,2	83,3	Na
Totalt för de nordliga länderna	120,89	125,39	122,19	Na
Frankrike	7,9	7,8	8,6	9
Grekland	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
Totalt för de sydliga länderna	134,3	139,45	138,8	Na
Totalt	255,19	264,84	260,99	Na

Källa : PWC

När det gäller EFTA-länderna är den isländska trafiken stabil, även om den är mycket liten, medan volymen på det gods som transporteras i Norge är hög. Den varierar beroende på oljetrafiken off-shore.

Total volym (i miljoner ton)			
	1995	1997	1999
Island	0,4	0,45	0,4
Norge	39,9 (17,9)	48 (20)	46 (20)

Källa : PWC - *Siffrorna inom parentes representerar transportvolymerna minus off-shoretrafiken.*

³ Den italienska marknaden kommer på första plats om man bortser från offshoretrafiken i Förenade kungariket

⁴ Denna trafiknedgång är ett resultat av öppnandet av den fasta förbindelsen mellan Köpenhamn och fastlandet.

⁵ Enhamnstrafik är inkluderad.

2.1.1.2. Frakttransportkategorierna

Om man ser på arten av de varor som transporteras, konstaterar man att torrlasten fortfarande kommer på första plats. Den utgör i genomsnitt 55 % av den totala trafiken (76 % i Förenade kungariket men endast 18 % i Danmark). Andelen torrlast och allmän last är större i Sydeuropa än i Nordeuropa.

Klassificering enligt frakttyp (miljoner ton)									
Frakt	Torrlast			Tanklast			Allmän last		
År	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Totalt för de nordliga länderna	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Totalt för de sydliga länderna	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Totalt	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Källa : PWC

Detaljerade uppgifter per land finns i bilaga 4.

När det gäller EFTA-länderna, dominerar torrlasten i Norge. Men det är viktigt att komma ihåg den betydelse som off-shoretrafiken har i detta land (jfr. tabellen i punkt 2.1.1.1 nedan) som har en större volym än de "klassiska" varorna.

Klassificering enligt frakttyp i EFTA-länderna 1999 (miljoner ton)				
Frakt	Torrlast	Tanklast	Allmän last	Totalt
Island	0,05	0,3	0,05	0,4
Norge	15,1	4,0	0,9	20
Totalt	15,15	4,3	0,95	20,4

Källa : PWC

2.1.1.3. Skillnad mellan öcabotage och fastlandscabotage

64 % av volymen av de varor som transporteras i de fem medlemsstater som berörs av den liberaliseringsfas som inleddes den 1 januari 1999 utgörs av öcabotage. Denna totala procentsats döljer viktiga skillnader beroende på land eftersom 78 % av cabotaget i Italien är öcabotage medan 86 % av den transporterade handelsvolymen i Frankrike utgörs av varor som transporteras mellan två fastlandshamnar.

Volymen transporterade 1999 i de fem medlemsstaterna i Sydeuropa uppdelade på fastlandscabotage och öcabotage (i avrundade procentsatser)						
Land	Frankrike	Grekland	Italien	Portugal	Spanien	Totalt för 5 länder
Öcabotage	14	52	78	39	65	64
Fastlandscabotage	86	48	22	61	35	36

Om man analyserar vilka varutyper som transporteras kan man konstatera att den allmänna lasten huvudsakligen transporteras inom ramen för fastlandscabotaget (upp till 86 %). Fördelningen mellan öcabotage och fastlandscabotage är jämnare när det gäller torrlast och tanklast.

Totala volymer transporterade 1999 i de fem medlemsstaterna i Sydeuropa per vara uppdelade på fastlandscabotage och öcabotage (i avrundade procentsatser)			
Typ av varor	Torrlast	Tanklast	Allmän last
Öcabotage	58	56	86
Fastlandscabotage	42	44	14

De statistiska uppgifter per land som har gjort det möjligt att utarbeta dessa tabeller återges i bilaga 5.

2.1.2. Passagerartrafik

2.1.2.1. Den totala trafiken

Liksom fraktrafiken är passagerartrafiken allmänt sett stabil. 152 miljoner passagerare transporterades 1999 varav 60 % i de fem stater som berörs av den liberaliseringsfas som inleddes den 1 januari 1999. Den största nationella marknaden för passagerare är den grekiska marknaden (nästan 30 % av den totala marknaden), följd av de italienska och brittiska marknaderna (som var och en utgör ungefär en fjärdedel av den totala marknaden).

Efterfrågan i Sydeuropa har stigit under den pågående perioden. Detta beror delvis på förbättringen av de tjänster som erbjuds. Däremot har passagerartrafiken minskat i Nordeuropa. Den minskade trafiken i Danmark är ett resultat av ibruktagandet av bron över Stora Bält som förbinder Köpenhamn med fastlandet.

Antal transporterade passagerare (i miljoner)				
	1995	1997	1999	2000
Österrike	-	-	-	-
Belgien	-	-	-	-
Danmark	21.5	16.4	10.5	Ingen uppg.
Finland	4.0	3.4	4.0	4.18
Tyskland	5.0	5.0	5.0	Ingen uppg.
Irland	-	-	-	-
Luxemburg	-	-	-	-
Nederländerna	-	-	-	-
Sverige	1.1	1.1	1.2	1.3
Förenade kungariket ⁶	40	40	37.6	Ingen uppg.
Totalt för länderna i Nordeuropa	71.6	65.9	58.3	Ingen uppg.
Frankrike	1.3	1.28	1.5	1.39
Grekland	36.0	41.3	44.1	Ingen uppg.
Italien	38.0	37.2	39.9	Ingen uppg.
Portugal	0.4	0.35	0.4	Ingen uppg.
Spanien	7.1	6.5	7.9	Ingen uppg.
Totalt för länderna i Sydeuropa	82.8	86.6	93.9	Ingen uppg.
Totalt	154.4	152.5	152.2	Ingen uppg.

Källa : PWC

⁶ Inofficiella uppskattningar från andra och tredje rapporterna för 1995 och 1997. Av de 37,6 miljoner transporterade passagerarna 1999 transporterades 12 miljoner inom ramen för öcabotaget.

När det gäller EFTA-länderna är antalet transporterade passagerare mycket stort i Norge. Det överstiger antalet transporterade passagerare i Grekland.

Antal transporterade passagerare (i miljoner)			
	1995	1997	1999
Island	0,3	0,4	0,4
Norge	43,2	44,6	46,0

Källa : PWC

2.1.2.2. Kryssningsfartyg

Världens kryssningsfartyg har en totalkapacitet på ca 8,5 miljoner BT. Av dessa 8,5 miljoner seglar 2,5 miljoner (nästan 30 %) under EES-flagg. Den största flottan i Europa seglar under brittisk flagg (750 000 BT). Därefter kommer Italien, Norge och Nederländerna (ca 500 000 BT var).

De internationella kryssningsfartygen är flest till antalet.

Bland de medlemsstater som är destinationsort för kryssningsfartygen har Grekland flest anlöpningar och Italien flest ombordstigningar.

2.2. Första- och andraregistrets respektive marknadsandelar

De tillgängliga uppgifterna om medlemsstaternas första- och andraregisters relativa betydelse för cabotagetrafiken anges i tabellen nedan. I tabellen behandlas fem medlemsstater samt Norge. I denna tabell visas tydligt förstaregistrens betydelse när det gäller passagerartransporten. Trenden går emellertid mot att andraregistren får en större roll.

Förekomsten av andraregister (% av den nationella flottans transporter) 1999								
Land	förstaregister				andraregister			
	Passagerare	Torrlast	Tank-last	Allmän last	Passagerare	Torrlast	Tank-last	Allmän last
Danmark	100	100	-	40	-	-	100	60
Frankrike	100	13	3	100	-	87	97	-
Italien	100	100	100	100	-	-	-	-
Portugal	80	70	7	100	20	30	93	-
Spanien	-	-	-	-	100	100	100	100
Norge	100	100	10	100	0	0	90	0

Källa : PWC

2.3. Marknadsandelen för utlandsflaggade fartyg

Liberaliseringen av cabotaget har allmänt sett inte lett till någon kraftig ökning av andelen EES-flaggade fartyg på de nationella marknaderna. Dessa marknader har förbättrat sin konkurrenskraft då liberaliseringen har åtföljts av sänkta kostnader för de nationella registren och en modernisering av deras flottor. Marknaderna för de medlemsstater som berörs av den liberalisering som inleddes den 1 januari 1999 domineras i dagsläget fortfarande av de nationella flottorna, och dessa står för 98 % av trafiken i Grekland⁷ samt ca 90 % av trafiken i Italien, Portugal⁸ och Spanien. Bland de fem berörda medlemsstaterna är den franska marknaden mest öppen för icke-franska fartyg och på denna marknad är 25 % av fartygen EES-flaggade och 7 % av fartygen icke-EES-flaggade. I de andra länderna varierar procentsatsen kraftigt mellan Finland (90 % av fartygen har nationell flagg) och Irland (endast 5 %). I Förenade kungariket, Irland, Tyskland och Sverige är antalet fartyg från icke-EES-länder högst.

Andel (i procent) av flottan som deltar i cabotagetransport									
Frakt	Egen flagg			Övriga EES			Övriga icke-EES		
År	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Österrike	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belgien	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Danmark	48	48	IU	IU	IU	IU	IU	IU	IU
Finland	86,4	88,1	89,9	12,7	11,9	9,8	0,9	0	0,3
Tyskland ⁹	83	68	69	15	9	9	2	23	22
Irland	5	4	5	71	73	71	24	23	24
Luxemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nederländerna	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Sverige ¹⁰	84,6	79,2	48	IU	6,9	35	IU	13,9	17
Förenade kungariket	25,4	13,9	29	28,9	25,2	33	45,7	60,9	38
Frankrike	85	73	68	7	21	25	8	6	7
Grekland	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

Källa : PWC

När det gäller EFTA-länderna är andelen utländska fartyg fortfarande begränsad.

⁷ Denna mycket höga siffra förklaras av det ofullständiga cabotaget, Greklands geografiska läge i "ytterkanten" och dess konkurrenskraftiga flotta.

⁸ Många utländska rederier har valt att registrera sina fartyg under MAR-flagg vilket är mycket konkurrenskraftigt.

⁹ Uppskattade siffror grundade på utvecklingen till och med oktober 2000.

¹⁰ Ändringarna 1999 beror på det faktum att den svenska regeringen tillhandahöll uppgifter för sin flotta genom antalet cabotagefartyg i stället för antalet transporterade ton.

¹¹ MAR-registret ingick inte i den egna flaggen 1995, vilket det gjorde 1997.

Andel (i procent) av flottan som deltar i cabotagetransport				
		Egen flagg	Övriga EES	Övriga icke-EES
Island		100	-	-
Norge	Lastad	74,3	14,7	11,0
	Lossad	78,3	11,3	10,4

Källa : PWC

3. Bemanningskostnaderna

Bemanningskostnaderna varierar beroende på hur bemanningen är sammansatt (antal sjömän ombord, utbildning, nationalitet) och de skatter och sociala kostnader som föreskrivs av de nationella myndigheterna.

Bemanningskostnaderna för fraktfartygen är nästa tre gånger så höga i Finland (det dyraste registret på området) som i Portugal. Det portugisiska andrarestret, MAR-registret, är det minst kostsamma registret i Europa.

När det gäller passagerarfartyg är skillnaderna mindre.

Detaljerade kostnader för vart och ett av gemenskapens register presenteras i bilagorna 6 och 7.

4. Slutsatser

4.1. Inverkan av liberaliseringen på cabotaget

Liberaliseringen av de cabotagetjänster som fortfarande är skyddade (med undantag av de två nämnda segmenten på den grekiska marknaden) har fått till följd att gemenskapsrederier bedriver trafik på marknader som fram till liberaliseringen har varit reserverade för nationella rederier. Andelen utländska fartyg på marknaderna i de länder som berörts av den liberalisering som inleddes den 1 januari 1999 är emellertid fortfarande begränsad. I detta hänseende har bestämmelserna i förordningen om bemanning och allmän trafik säkert spelat en dämpande roll.

För övrigt har liberaliseringen haft positiva effekter eftersom de nationella flottorna i de berörda länderna har moderniserats för att klara av den ökade konkurrensen.

Då liberaliseringen nu är så gott som genomförd och marknaden verkar stabil uppstår frågan om vad de kommande rapporterna om genomförandet av cabotageförordningen skall innehålla.

4.2. Inbjudan till samråd om innehållet i de kommande rapporterna om genomförandet av cabotageförordningen

Effekterna av liberaliseringen av cabotaget i Grekland den 1 november 2002 kommer inte att vara kända förrän 2004. De kommer följaktligen att kunna analyseras först i tvåårsrapporten för åren 2003-2004.

Detta är anledningen till frågan om innehållet i den rapport som avser åren 2001-2002 samt de rapporter som kommer efter tvåårsrapporten 2003-2004. Skall man i dessa rapporter nöja sig med att presentera den tillgängliga gemenskapsstatistiken om cabotage – som blir allt mindre omfattande – eller skall man avstå från att använda ett sådant kvantitativt tillvägagångssätt och röra sig mot en mer kvalitativ analys av de problem som uppstår vid genomförandet av förordningen och av de lösningar man kommer fram till? Man skulle också kunna tänka sig att förlänga den period som rapporten omfattar till exempelvis tre eller fyra år.

Om man håller fast vid det kvantitativa tillvägagångssättet och kommissionen finner det intressant bör det sätt som cabotagerapporten utarbetas på ändras. Medlemsstaterna bör samla in grundläggande statistik om marknaden och meddela den till kommissionen som tar på sig att vidarebefordra den.

För att belysa denna fråga vill kommissionen veta vilken typ av statistik som fortfarande samlas in på nationell nivå och om det är meningsfullt att vidarebefordra den. Kommissionen vill också ta del av medlemsstaternas synpunkter på de kommande årens cabotagerapporter.

För att kommissionen skall kunna ta hänsyn till dessa synpunkter innan den påbörjar arbetet med tvåårsrapporten för 2001-2002, måste dessa synpunkter nå kommissionen senast den **31 maj 2002**. De skall skickas till följande postadress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för energi och transport
Direktoratet för sjöfart
Kontor DM 28 3/50
B-1049 Bryssel

I samband med offentliggörandet av denna rapport vill kommissionen meddela att den före utgången av 2002 ämnar anta ett meddelande om tolkningen av cabotageförordningen. I detta meddelande kommer bl.a. frågorna om allmän trafik att tas upp, inbegripet de som handlar om fastlandsförbindelserna och förbindelserna mellan de små öarna.

BILAGA 1 Bemanningsregler antagna i enlighet med artikel 3 i cabotageförordningen

Land Föreskrift	EES-medborgare (andel)	Social- försäkring		Utbildning	Arbets villkor	
	Minimikrav	EU/EES- medborgare	Medborgare från tredje land		Arbets tid	Lön
Spanien Regerings- förordning 22/07/1999	Minst 50 % av besättningen samt kaptan och förste styrman Tillämpning av SOLAS-konventionen	Täckning i en av EU/EES- staterna (förordning EEG 1408/1971)	Täckning på samma sätt som i Spanien för olyckor, sjukdom, moderskap, ålderdom, invaliditet, arbetslöshet.		Samma som ombord på de spanskflaggade fartyg som utför liknande tjänster.	Minst den minimilön som tillämpas i Spanien.
Italien Dekret nr 529, 25/11/1999 Cirkulär, 25/11/1999	100 % medborgare från EU/EES-länder (undantag medges för mindre kvalificerad personal) Tillämpning av SOLAS-konventionen	Täckning i en av EU/EES- staterna		STCW Personal som ansvarar för säkerheten måste ha tillräckliga kunskaper i italienska (tillämpning av direktiv 94/58)	Samma som ombord på de italienskflaggade fartyg som utför liknande tjänster.	Minst den minimilön som fastställts genom lagstiftning och kollektivavtal.
Frankrike Dekret nr 99- 195, 16/03/1999	100 % medborgare från EU/EES-länder Tillämpning av SOLAS-konventionen	Täckning i en av EU/EES- staterna		STCW Tillämpning av direktiv 94/58	Samma som ombord på de franskflaggade fartyg som utför liknande tjänster.	Minst den nationella minimilönen (SMIC för sjömän)

BILAGA 2 Förpliktelser vid allmän trafik i medlemsstaterna

Land	Rutt/område	Start Datum	Varaktighet	Utgångsdatum	Anmärkning
Danmark	Assens-Baago	1/1/01	5 år	31/12/5	Rederi: Assens-Baago Faergen A/S - Ersättning: 1 578 690 DKK/år
	Boyden – Fyndshav	1/5/98	5 år	30/4/3	Rederi: Scandlines Sydfynske A/S - Ersättning: 11 613 552 DKK/år
	Spodsbjerg – Tars	1/4/00	5 år	31/3/5	Rederi: Scandlines Sydfynske A/S - Ersättning: 7 918 669 DKK/år
	Faaborg-Bjorno	1/1/01	5 år	31/12/5	Rederi: Bjorno Faergen – Ersättning 1 000 000 DKK/år
	Faaborg-Lyo-Avernako				Rederi: Assens-Baago Faergen A/S - Ersättning: 3 200 000 DKK/år
	Stryno- Rudkobing	1/1/01	5 år	31/12/5	Rederi: Assens-Baago Faergen A/S - Ersättning: 2 141 000 DKK/år
	Marstal-Birkholm	1/1/01	5 år	31/12/5	Rederi: Gustav Anneberg Jensen – Ersättning 310 000 DKK/år
	20 rutter till 26 öar				I de flesta fall ansvarar de lokala myndigheterna för trafiken på dessa rutter.
	2 ytterligare rutter till Samsø	30/11/98	5 år	1/12/3	Rederi: Samsø Linien ApS
Frankrike	Själland	1/1/01	3 år	1/12/3	Ersättning: 16 304 220 DKK/år
	Jylland:	1/7/01	5 år	30/6/6	Ersättning: 13 000 000 DKK/år
	1 rutt till Havnso.				Fyra färjor
Finland	Sydvästra skärgården				14 fartyg är inblandade
Frankrike	Fastlandet – Korsika	31/12/1976	25 år	31/12/1	Rederi: SNCM-CMN.
	(olika rutter)	1/01/02	5 år	31/12/6	Avtal om allmän trafik Marseille-Korsika (rederi: SNCM/CMN ersättning: 414 miljoner franska franc) och begränsade förpliktelser för allmän trafik Nice-Korsika och Toulon-Korsika.
	Atlantkusten				Finistère – 4 öar, Morbihan – 6 öar, Loire Atlantique – 1 ö, Charente maritime – 1 ö.

Land	Rutt/område	Start Datum	Varaktighet	Utgångsdatum	Anmärkning
Tyskland	Niedersachsen (5 rutter)	1/1/1997	15	31/12/2011	Ingen anbudsinfordran
Grekland	Ministeriet för Egeiska havet 31 rutter		1 år		Turtäthet: upp till 8 gånger i veckan. Ersättning: Från 35 000 grekiska drakmer/år till 9 500 000 grekiska drakmer/år
	Ministeriet för handelsflottan 11 rutter		1 år		Turtäthet: upp till en gång per dag. Ersättning: Från 420 000 grekiska drakmer/år till 2 550 000 grekiska drakmer/år
Italien	19 nationella rutter 11 till Sardinien 6 till Sicilien 2 till Sardinien och Sicilien			31/12/08	
	46 lokala rutter till 26 öar				
Irland			1 till 4 år		Rederierna väljs genom anbudsinfordringar.
Portugal	Det portugisiska fastlandet till Madeira och Azorerna		Tjänstens kontinuitet måste garanteras för åtminstone ett år.		Förpliktelser för allmän trafik endast för frakt. Tillståndssystem.
Spanien	9 + 1 rutter Fastlandet med Kanarieöarna/ Balearerna / Ceuta / Melilla		Nuvarande avtal 3 ½ år		Färje- och passagerartrafik – Ersättning: 5,7 miljoner euro / år
	Trafik mellan Kanarieöar 5 rutter		Högst 5 år		Anbudsinfordringar genom regionala myndigheter

Land	Rutt/område	Start Datum	Varaktighet	Utgångsdatum	Anmärkning
Sverige	Fastlandet – Gotland 2 rutter Visby – Nynäshamn Visby – Oskarshamn	1/1/98	4+2 år	31/12/03	Rederi: Destino Gotland AB
Förenade kungariket	Nordirland Ballycastle – Rathlin Island – 1 rutt	1/4/97	5 år	31/3/02	
	Norra öarna Fastlandet – Orkney/ Shetlandsöarna – 2 rutter	1/10/1997	5 år	1/10/2002	Rederi: P&O Scottish Ferries. Ersättning: 11 miljoner pund sterling/år
	Clyde och västra öarna: –28 rutter	1960 (senaste åtagandet: 1995)	Inget slutdatum	Inget	Rederi: statligt rederi (CalMac). Ersättning: 20 miljoner pund sterling/år Anbudsinfordran håller på att förberedas i överensstämmelse med EG-reglerna.

BILAGA 3 Samtliga cabotagebestämmelser i EU- och EFTA-länderna

Land	Huvudprincip när det gäller cabotage	Anmärkning	Dispenssystem	Bestämmelser om besättningens nationalitet		Bestämmelser som gäller redarna		Skattesystem
				Förstaregister	Andraregister	Förstaregister	Andraregister	
Österrike	Inget sjöfartscabotage	-	Inte tillämpligt	Inga. Förhandlas för varje enskilt fartyg.	Inte tillämpligt	Fartyget skall ägas/administreras av EU-medborgare eller EU-företag med hemvist i Österrike.	Inte tillämpligt	Inte tillämpligt för sjöfart.
Belgien	Ingen begränsning	-	Inte tillämpligt	Kaptenen bör var belgisk medborgare. Dispens beviljas dock om någon sådan inte finns tillgänglig.	Inte tillämpligt	Fartyget skall ägas av medborgare i Belgien eller annat EU-land eller medborgare i tredje land med hemvist i Belgien eller ett rederi som har sitt säte i EU. Fartyget skall administreras från Belgien	Inte tillämpligt	Befrielse från socialförsäkringsavgifter (fullständigt befrielse från arbetsgivaravgifter och delvis befrielse från avgifter för sjöfolk ombord på EU-fartyg).
Danmark	Ingen begränsning med undantag för DIS-registrerade passagerarfartyg. För micro-cabotage fanns det en formell begränsning som avskaffades genom dekret 658/94- - Genom dekret 658/94 tillåts alla utländska fartyg delta.	Genom lag 464 av den 12 juni 1996 tillåts DIS-fraktfartyg utföra danskt cabotage fr.o.m. den 1 december 1996, medan passagerarfartyg fortfarande är utestängda från danskt cabotage	Inte tillämpligt	Kaptenen skall vara dansk medborgare. Medborgare från tredje land kan anställas enligt danska villkor.	DIS-registret: - Kaptenen skall vara dansk medborgare. - Medborgare från tredje land kan anställas enligt lokala lönevillkor.	Fartyget skall ägas av danska medborgare, EU-medborgare eller av företag som administreras från Danmark.	DIS-registret: se förstaregistret.	Rätt till uppskjuten beskattning. Sjöfolk ombord på DIS-fartyg är befriade från skatt och erhåller nettolöner.

Land	Huvudprincip när det gäller cabotage	Anmärkning	Dispenssystem	Bestämmelser om besättningens nationalitet		Bestämmelser som gäller redarna		Skattesystem
				Förstaregister	Andraregister	Förstaregister	Andraregister	
Finland	Begränsning Finskt cabotage regleras genom 4 § i lagen angående rättighet att idka näring. Fartyg från tredje land är i allmänhet förbjudna att delta i inrikes kusttrafik. Fartyg som anges i förteckningen över handelsfartyg i utrikes fart har begränsat tillträde till finskt cabotage.	Genom lag (1362/94) av den 22 december 1994 om ändring av lagen angående rättighet att idka näring upphävdes restriktionerna för EU-fartygs tillträde till finskt cabotage fr.o.m. den 1 januari 1995 (anslutningsdagen). - Bilateralt avtal med Norge fr.o.m. den 1 januari 1997 gäller för NIS-fartyg.	Fastlandscabotage: - Särskilda tillstånd kan beviljas av handels- och industriministeriet för fartyg från tredje land för fastlandscabotage om inget annat lämpligt fartyg finns tillgängligt. - Tillstånd kan beviljas för högst ett år till utländska fartyg som går i trafik mellan Åland och fastlandet.	Befälhavaren skall vara finsk medborgare. Inga andra restriktioner.	- Befälhavaren skall vara finsk medborgare. - Åtminstone hälften av besättningen skall vara EES- eller EU-medborgare. - Rekrytering av besättningsmedlemmar från andra länder än EES-länder tillåts på vissa villkor genom undantag från de allmänna kollektivavtalen.	- Registreringen följer fartygsregisterlagen (512/1993) och sjölagen (674/1994) (ändringar trädde i kraft i januari 2000). - Fartyget skall till minst 60 % ägas av finska medborgare eller finskregistrerade företag. Handels- och industriministeriet tillåter också att utlandsägda företag är registrerade i det finska registret under förutsättning att den person eller det företag som äger minst 60 % av fartyget har sin hemort inom EES-området.	- Förteckningen över handelsfartyg i utrikes fart (Lag nr 1707/1991) - Lastfartyg och andra fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter kan inskrivas om de är införda i det finska förstaregistret, huvudsakligen används i utrikesfart och är högst 20 gamla. Registrering tillåts inte för passagerar- och bilfärjor eller fartyg som endast utför cabotage. Endast passagerarfartyg som går i trafik mellan tredje länder och inte regelbundet trafikerar nordiska hamnar kan inskrivas.	Särskild sänkning av sjömansskatten för fartyg som går under finsk flagg (sänkning med 18 % av kommunalskatten och 30 % av den statliga skatten). Staten bidrar också till pensionsinbetalningarna för sjöfolk. En skatteminskning när det gäller sjömansskatten och en återbetalning av delar av socialförsäkringsavgifterna görs till arbetsgivaren. Detta gäller för fartyg som är införda i det internationella registret.

Land	Huvudprincip när det gäller cabotage	Anmärkning	Dispenssystem	Bestämmelser om besättningens nationalitet		Bestämmelser som gäller redarna		Skattesystem
				Förstaregister	Andraregister	Förstaregister	Andraregister	
Frankrike	Begränsning - Enligt artikel 257 i Code Des Douanes av den 11 maj 1977 Fartyg från EU och EES-området anses likvärdiga med franska fartyg. -I dekret 99-195 fastställs värstatens regler för fartyg/kryssningsfartyg under 650 BT i fastlandscabotage och för fartyg i öcabotage, utom för fartyg med rutter i anslutning till varandra.		Dispens kan beviljas för fartyg från tredje land (artikel 257 i "Code des Douanes").	Förstaregistret: (Metropolitan register): - Befälhavaren och förste styrman skall vara franska medborgare. - Övriga besättningsmedlemmar skall vara EU- eller EES-medborgare.	Taaf (Kerguelen)-registret: 35% av besättningsmedlemmarna bör vara franska medborgare, inkl. kaptenen och förste maskinmästaren.	-50% av fartyget skall ägas av en fysisk person som är EU- eller EES-medborgare. 100% av fartyget skall ägas av ett företag med säte i ett EU- eller EES-land och vars verksamhet bedrivs från ett permanent säte i Frankrike. Enligt fransk lagstiftning begränsas investeringarna från tredje land/EES-parter till under 50 % av det totala antalet aktier om företaget eller fartyget fortfarande skall anses vara franskt.	Bestämmelserna för TAAF-registret liknar de som gäller för förstaregistret.	Investeringsavdrag till redare. Skatteåterbäring för redares affärsverksamhet. -Skattefördelar för nya företag (oberoende av ekonomisk bransch). Nya skatteåtgärder: quirat-systemet har avskaffats och ersattes 1998 med ekonomiska intressegrupps-beskattnig.
Tyskland	Begränsning Regleras genom artikel 5: Stycke 2 och 3 "Gesetz über die küsten-schiffahrt" (Lag om kustsjöfart). Fartyg som används i internationell trafik under en större del av räkenskapsåret skall vara införda i ISR-registret (Flaggenrechtsgesetz).	Genom artikel 5 i "Gesetz über Änderung der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschiffahrt" (som trädde i kraft den 23 juli 1994) kom den tidigare nämnda artikel 5 att överensstämma med förordning 3577/92.	Enligt artiklarna 2.2 och 2.3 i den ändrade lagen om kustsjöfart kan dispens till fartyg från tredje land endast beviljas om inget EU-fartyg finns tillgängligt eller om sådana finns tillgängliga till mycket oförmånliga villkor. - Dispens kan även beviljas på grundval av ömsesidighet.	- Bestämmelserna för besättningsmedlemmarna gäller i enlighet med "Schiffsbesetzungsordnung" och är desamma för alla tyska fartyg. Befälhavaren bör vara tysk medborgare. Förste och andre styrman bör vara medborgare i Tyskland eller ett annat EU-land. - De övriga besättningsmedlemmarna godkänns oberoende av deras nationalitet.	Samma, förutom följande: - Fartyg som är införda i ISR-registret (i internationell trafik mer än halva året) får ha en helt utländsk besättning. - Fartyg som utför cabotage mer än halva året kan inte inskrivas i ISR-registret och får anställa utländsk arbetskraft endast om tyska medborgare inte finns att tillgå.	Mer än 50 % skall ägas eller kontrolleras av tyska medborgare eller EU-medborgare med representanter med hemvist i Tyskland eller av tyska företag eller EU-företag med säte, sin huvudsakliga administration eller sin huvudsakliga verksamhet i EU. (Artiklarna 1 och 2 i "flaggenrechtsgesetz")	För ISR gäller samma bestämmelser som för förstaregistret.	- Fartyg som endast utför cabotage: inga skattelättnader för inkomster och inga stöd. - Fartyg som går i internationell trafik kan välja mellan normal beskattning eller tonnageskatt. -Dessa fartyg åtnjuter även en 40 % sänkning av inkomstskatten.

Land	Huvudprincip när det gäller cabotage	Anmärkning	Dispenssystem	Bestämmelser om besättningens nationalitet		Bestämmelser som gäller redarna		Skattesystem
				Förstaregister	Andraregister	Förstaregister	Andraregister	
Grekland	Begränsning: - Regleras genom sjörätten. Enligt artiklarna 165 och 166 i lagdekret 187/73 kan endast grekiska passagerar- och lastfartyg utföra grekiskt cabotage. Denna lagstiftning har delvis anpassats till förordning 3577/92. Genom lag 2932/2001 kommer det grekiska cabotaget liberaliseras fullständigt från november 2002 (14 månader tidigare).	Genom presidentdekret 215/94 harmoniserades den grekiska lagstiftningen delvis med förordning 3577/92. -Fartyg från annat EU-land har tillträde till o strategisk fastlandstrafik med fartyg större än 650 bt. Genom presidentdekreten 117/97 och 84/98 anpassades ytterligare delar av den grekiska lagstiftningen till förordning 3577/92.	Dispens kan beviljas på grundval av ömsesidighet. Artikel 1696 i sjörätten.	100 % av besättningen utgörs av EU/EES-medborgare.	Inte tillämpligt	Artikel 5 i sjörätten (ändrad genom presidentdekret 27-1-2000). . - Mer än 50 % av fartyget skall ägas av grekiska medborgare eller EES-medborgare, eller grekiska företag eller EES-företag. Fartygen måste administreras från Grekland.	Inte tillämpligt	Befäl betalar 9 % inkomstskatt. Övriga besättnings-medlemmar betalar 6 % inkomstskatt. -Minskade socialförsäkrings-avgifter. -Tonnageskatt påläggs grekiskt tonnage som går i trafik till hamnar utanför Grekland.
Irland	Ingen begränsning	-	Inte tillämpligt	- Befäl skall vara medborgare i Irland, Förenade kungariket, ett annat EU-land eller Brittiska samväldet. - Manskaper skall vara medborgare i Irland, Förenade kungariket eller ett annat EU-land.	Inte tillämpligt	Efter domen i Europeiska gemenskapernas domstol av den 12 juni 1997 i dom C-151/97 antog Irland lagen om handelsfartyg (Merchant Shipping Act). 1998. Fartygen skall ägas av EU-medborgare eller ett företag som är etablerat i enlighet med och underkastat lagstiftningen i en medlemsstat och som har sin huvudsakliga verksamhet i en medlemsstat.	Inte tillämpligt	- 10 % skatt på företagsvinsten. - 15 % linjär avskrivning under de första sex åren och 10 % det sjunde året. - Särskild sänkning av inkomstskatten för sjömän som är ute till sjöss minst 196 dagar per år. - Återbetalning av arbetsgivaravgifter som utbetalats till förmån för sjöfolk ombord på ett fartyg som är registrerat i en medlemsstat.

Land	Huvudprincip när det gäller cabotage	Anmärkning	Dispenssystem	Bestämmelser om besättningens nationalitet		Bestämmelser som gäller redarna		Skattesystem
				Förstaregister	Andraregister	Förstaregister	Andraregister	
Italien	Begränsning Regleras genom artikel 224 i "Codice della Navigazione" (Sjöfartslagen). Senast ändrad genom lag 30/98. Cabotagetrafiken är begränsad till gemenskapsfartygen I cirkuläret av den 25 november 1999 fastställs värdstatens bestämmelser för redare som vill erbjuda sina tjänster inom det italienska cabotaget.	- Enligt den ändrade artikel 224 tillåts fartyg från ett annat EU-land delta i den italienska cabotagetrafiken i enlighet med förordning 3577/92.	Transport- och sjöfartsministeriet kan bevilja dispens från fall till fall genom särskild tillståndsgivning.	- Befälhavaren och överstyrman skall vara italienska medborgare. - Övriga besättningsmedlemmar skall vara italienska medborgare eller EU-medborgare (artikel 318 i Codice della Navigazione).	Fartyg som är införda i andraregistret, som upprättats genom lag 30/98, har inte tillträde till cabotagetrafiken.	Mer än 50 % av fartygsaktierna skall ägas av italienska medborgare eller EU-medborgare eller italienska företag eller EU-företag. Artikel 143-CDN, ändrad genom lag 30 av den 27 februari 1998.	Andraregistret är inte tillämpligt för företag som bedriver cabotagetrafik.	Skattelättnader för treårsperioden (1999-2001). Delvis befrielse från socialförsäkringsavgifterna.
Luxemburg	Inget sjöfartscabotage	-	Inte tillämpligt	Oberoende register som främst används av belgiska redare. Kaptenen skall vara EU-medborgare och ha ett examensbevis som erkänns av Luxemburg. Besättningen skall uppfylla STCW-normerna.	Inte tillämpligt	Mer än 50 % av fartyget skall ägas av EU-medborgare eller företag med säte i ett EU-land under förutsättning att en betydande del av administrationen handhas från Luxemburg.	Inte tillämpligt	- Minskad sjömansskatt.
Nederländerna	Ingen begränsning	-	Inte tillämpligt	Kaptenen skall vara nederländsk medborgare medan resten av besättningen skall uppfylla STCW-normerna och examensbevisen skall erkännas av de nederländska myndigheterna.	Inte tillämpligt	Två tredjedelar av fartyget skall ägas av nederländska juridiska personer eller juridiska personer i ett EU- eller EES-land. En anseelig del av driftsledningen skall organiseras från Nederländerna. Regleras i artikel 311 i den nederländska handelslagen.	Inte tillämpligt	- Befrielse från skatter och socialförsäkringsavgifter som normalt skall erläggas av rederiet eller arbetsgivaren. - Möjlighet att välja mellan tonnageskatt eller företagsskatt på verksamhetsresultatet.

Land	Huvudprincip när det gäller cabotage	Anmärkning	Dispenssystem	Bestämmelser om besättningens nationalitet		Bestämmelser som gäller redarna		Skattesystem
				Förstaregister	Andraregister	Förstaregister	Andraregister	
Portugal	Begränsning: Regleras genom lagdekret 194/98. Genom lagdekret 331/99 av den 20 augusti har MAR-registrerade fartyg tillträd till det portugisiska öcabotaget och i detta dekret fastställs värdstatens bestämmelser.	Lagdekret 331/99 av den 20 augusti. Upphäver lagdekret 31/97. Ändrade på artikel 15 i lagdekret 96/89 och artiklarna 4 och 6 i lagdekret 194/98 av den 10 juli.	Genom artikel 5 i lagdekret 194/98 tillåts – med tillstånd från generaldirektoratet (DGPNTM) – användningen av andra fartyg om inte EU-fartyg finns att tillgå.	Skall till 100 % bestå av portugisiska medborgare eller EU-medborgare. Kapten/förste styrman skall vara portugisiska medborgare om inte godkännande erhålls på särskilda villkor.	Madeiraregistret (MAR): Över 50 % av besättningen skall bestå av portugisiska medborgare eller EU-medborgare. Om dessa inte finns att tillgå kan undantag godkännas.	Regleras genom lagdekret 196/98 i vilket den rättsliga ramen för sjötransportverksamhet fastställs. Rederierna skall ha sin adress eller sitt huvudkontor och säte på nationellt territorium och vara införda i DGPNTM-förteckningen.	Madeira-registret: - (filial) kontor eller juridiskt ombud på ön Madeira.	Inkomstskatt på 30 % av rederiets vinst. - Ingen företagsskatt på internationellt vatten. Skattefria reserveringar. Fulla avdrag på sjömännens inkomstskatt (MAR).
Spanien	Begränsning - Regleras genom lag 27/1992 om statliga hamnar och handelsflottan. REC-fartygen har obegränsat tillträde till cabotaget. Genom transportministerns order av den 22 juli 1999 fastställs värdstatens bestämmelser för fartyg som bedriver spanskt öcabotage.	Genom kunglig förordning 2221/98 av den 16 oktober 1998 tillåts REC-fartygen att delta i all spansk cabotageträffik (även öcabotage).	- I artikel 81 i lag 27/1992 fastställs möjligheten att i undantagsfall erhålla dispens när fartyg från Spanien eller EU inte finns att tillgå.	- Kapten och förste styrman skall vara spanska medborgare. - Övriga besättningsmedlemmar skall vara EU-medborgare.	Kanarieöarnas register (REC): - Kapten och förste styrman skall vara spanska medborgare. - Minst hälften av övriga besättningsmedlemmar skall vara EU-medborgare, men det är möjligt att erhålla dispens för ytterligare besättningsmedlemmar från tredje land om det inte finns EU-medborgare att tillgå. -Fram till den 1 januari 1999 och i icke-liberaliserad trafik skall hela besättningen vara EU-medborgare.	Alla medborgare i Spanien eller EU eller rederier med en representant i Spanien (artikel 76 i lag 27/92).	Alla rederier som har sitt huvudkontor i Spanien, EU eller ett tredje land får införa ett fartyg i REC-registret om administrationen sker från Kanarieöarna eller om ett permanent kontor finns på Kanarie-öarna.	Genom lag 19/1994, senast ändrad i december 1996, ges skatteförmåner åt REC-registrerade fartyg. -90 % minskning av socialförsäkringsavgifterna. -90 % minskning av företagsskatten. -Befrielse från inkomstskatten när det gäller 50 % av sjömansinkomsten.

Land	Huvudprincip när det gäller cabotage	Anmärkning	Dispenssystem	Bestämmelser om besättningens nationalitet		Bestämmelser som gäller redarna		Skattesystem
				Förstaregister	Andraregister	Förstaregister	Andraregister	
Sverige	Begränsning Förordning 235/75 av den 1 juli 1995 med ändringar gav tillträde för EU-fartyg	Trafiken har liberaliserats för EU-fartyg i enlighet med förordning 3577/92 fr.o.m. den 1 januari 1995 (anslutningsdagen). Bilateralt avtal med Norge (1989) gäller NIS-fartyg.	-Undantag beviljas av Sjöfartsverket när inga lämpliga fartyg från Sverige eller EU finns att tillgå. Ungefär 20 undantag beviljas varje år.	- Kaptenen skall (ovillkorligen) vara svensk medborgare. Inga andra restriktioner. - Hela besättningen är anställda enligt kollektivavtal oberoende av nationalitet.	Inte tillämpligt	-Regleras genom sjölagen (1994:1009). Fartygen skall till mer än hälften ägas av svenska medborgare eller svenska juridiska personer. - Regeringen har förbehållit sig rätten att tillåta utländska fartyg att föra svensk flagg om fartygets drift kontrolleras från Sverige och om dess ägare har sin hemvist i Sverige. Fartyg som till mer än hälften ägs av EES-medborgare eller företag med säte, sin huvudsakliga administration eller sin huvudsakliga verksamhet i EES och vars verksamhet kontrolleras från Sverige får införas i det svenska registret.	Inte tillämpligt	Skattefria reserveringar. Rederierna erhåller fullt avdrag för inbetald sjömansskatt samt ett stödbelopp på SEK 58 000 per heltidsanställd för att täcka sociala avgifter. Det särskilda skattesystemet för sjöfolk avskaffades 1998. Sjöfolket betalar nu full inkomstskatt på bruttointkomsten.
Förenade kungariket	Ingen begränsning	-	Inte tillämpligt	- För "strategiska" fartygstyper: befälhavaren skall vara medborgare i Förenade kungariket, Brittiska samväldet eller ett annat EES- eller NATO-land. - För andra fartygstyper gäller inga nationalitetskrav.	Inte tillämpligt	Fartygen skall till mer än hälften ägas av medborgare eller organisationer i EU eller Förenade kungarikets utomeuropeiska områden.	Inte tillämpligt	- Rätt till uppskjuten beskattning. - Undantag för sjömän som är medborgare i Förenade kungariket men som inte är bosatta i Förenade kungariket mer än 183 dagar per år. Fakultativ tonnageskatt som ersätter företagsskatten.

Land ¹²	Huvudprincip när det gäller cabotage	Anmärkning	Dispenssystem	Bestämmelser om besättningens nationalitet		Bestämmelser som gäller redarna		Skattesystem
				Förstaregister	Andraregister	Förstaregister	Andraregister	
Island	Ingen begränsning: Öppen kust.	- Praktiskt taget obegränsat tillträde för fartyg i den utländska handelsflottan till trafiken mellan isländska hamnar. -Fr.o.m. den 5 oktober 1997 gäller rådets förordning nr 3577/92 (Gemensamma EES-kommittén nr 70/97).	Inte tillämpligt	- Efter upprättandet av EES kan alla EES-medborgare ingå i besättningen. - Enligt lag 26/1987 om anställning av utländsk arbetskraft skall alla besättningsmedlemmar som inte är medborgare i EES erhålla ett arbetstillstånd från socialministeriet innan anställningen ombord får påbörjas.	Inte tillämpligt	- Enligt lag 115/1985 om fartygsregistrering kunde endast isländska medborgare eller personer som är bosatta på Island få fartyg införda i registret. - Genom ändringslag 62/1992 har nu även medborgare och företag i EES-länder rätt att få fartyg införda i registret.	Inte tillämpligt	- Sjöfolk erhåller följande skatteförmåner: - Inkomstskattesänkning på ISK 685 (USD 10,4) x 1,49 för varje dag till sjöss. - Rederierna erhåller inga avdrag eller återbetalningar av socialförsäkringsbidragen.
Norge ¹³	Ingen begränsning: - Öppen kust. - NIS-fartygen omfattas i princip inte men tillstånd kan beviljas för fraktfartyg om vissa krav uppfylls.	Inom ramen för lagen om allmänna transporter 1976 skall alla operatörer som har fartyg i regelbunden passagerartrafik längs kusten erhålla tillstånd från handels- och industri-ministeriet. Fr.o.m. den 5 oktober 1997 gäller rådets förordning nr 3577/92 alla EES-medlemmar (Gemensamma EES-kommittén nr 70/97).	- NIS-fartygen får utföra fraktcabotage. Sådana fartyg skrivs in i sjöfartsdirektoratets förteckning. Den gällande förteckningen omfattar 16 fartyg som främst är mycket specialiserade gastankfartyg.	- Endast en bestämmelse: befälhavaren skall vara norsk medborgare. Detta krav håller på att ändras. - Hela besättningen skall vara anställd enligt kollektivavtal.	NIS-registret: - Ett allmänt krav är att befälhavaren skall var norsk medborgare. Emellertid görs dock ofta undantag för andra nationaliteter.	- Det norska allmänna registret (NOR) fastställs genom sjötransportlagen. - Gäller endast för medborgare eller bosatta i EES-området eller för obegränsade partnerskap där minst 60 % ägs av EES-medborgare eller ett aktiebolag där minst 60 % av kapitalet och den administrativa kontrollen innehas av EES- ägare.	NIS-registret togs i bruk genom lagen om ett norskt internationellt fartygsregister av den 12 juni 1987. - Bestämmelserna som gäller redarna är samma som för NOR-registret. Om inte nationalitetskraven uppfylls, är registret även öppet för aktiebolag eller partnerskap vars huvudkontor ligger i Norge, eller för redarpartnerskap med den ledande redaren eller en utnämnd representant placerad i Norge vilken skall vara auktoriserad att mottaga en stämmningsorder på redarens vägnar.	- Alla besättningsmedlemmar ombord på NOR- eller NIS-fartyg har rätt till en särskild skattesänkning som är begränsad till 30 % av deras bruttointkomst, dock högst 70 000 NOK per år. Denna skattesänkning gäller endast för sjömän som arbetar en minimiperiod till sjöss. - Skattelättnadssystemet sågs över våren 1998. Ger återbäring till redarna på 12 % av den skatt som betalats på sjömannens bruttolöner. Återbäringen är endast tillgänglig för besättningsmedlemmar som är bosatta i Norge eller som är skatteskyldiga i Norge. Begränsad till NOR-fartyg som uppfyller de nödvändiga kraven om var sjömännen är bosatta eller skatteskyldiga. Tonnageskattesystemet infördes i jul 1996.

¹² Gemensamma EES-kommitténs beslut nr 70/97 av den 4 oktober 1997 (EGT L 30, 5.2.1998) om ändring av bilaga III (Transport) till EES-avtalet för att utvidga förordning 3577/92 till att omfatta Island och Norge.

¹³ Norska sjöfartsdirektoratet har föreslagit en formell ändring i "Regulation of 29 April 1998 n° 398 Concerning Qualifications, Requirements, Issue of Certificates Rights for Personnel on Norwegian Ships". Genom denna ändring bekräftas formellt den existerande praxisen, som föreskriver lika rättigheter för alla EES-medborgare, även för positionen som befälhavare på norskregistrerade fartyg.

BILAGA 4 Typer av varor som transporteras i medlemsstaterna

Klassificering enligt frakttyp (miljoner ton)									
Frakt	Torrlast			Tanklast			Allmän last		
År	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Österrike	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belgien	-	-	-	0,05	0,05	0,05	-	-	-
Danmark	5,9	5,7	4,7	3,8	3,9	2,3	9,5	9,7	5,8
Finland	1,3	1,3	2,5	4,5	5,7	4,0	0,1	0,1	0,1
Tyskland	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nederländerna	0,04	0,04	0,04	-	-	-	-	-	-
Sverige	5,6	5,15	3,1	7,7	7,45	7,4	0,3	0,35	2,7
Förenade kungariket	7,7	4,7	1,3	62,5	67,7	63,8	7,3	8,8	18,2
Totalt för länderna i norra	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Frankrike	1,8	1,9	1,5	5,3	5,1	6,3	0,8	0,8	0,8
Grekland	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
Totalt för länderna i södra	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Totalt	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Källa :PWC

**BILAGA 5 Volymer transporterade 1999 enligt typ av vara uppdelat på
fastlandscabotage och öcabotage (miljoner ton)**

Land	Torrlast		Tanklast		Allmän last		Totalt
	Ötrafik	Fastlands- trafik	Ötrafik	Fastlands- trafik	Ötrafik	Fastlands- trafik	
Frankrike	0,2	1,3	0,2	6,1	0,8	0	8,6
Grekland	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
Totalt	22,48	16,42	35,75	27,98	31,07	5,15	138,85

¹⁴ För torrlast och allmän last, handlar det om uppskattningar som är beräknade på en totalsiffra som omfattar två typer av varor (25,2 miljoner ton för öcabotage och 10,2 miljoner ton för fastlandscabotage).

BILAGA 6 Jämförelse mellan bemanningskostnaderna för handelsfartyg

Bemanningskostnader för fraktfartyg (euro/månad)			
	Allmän last 1500GT	Torrlast 3000 BT	Tanklast 9000 BT
Finland	72,140	72,140	103,378
Island	66,912	66,912	84,111
NOR	64,821	64,821	122,299
Sverige	62,730	62,730	78,530
Danmark	58,548	58,548	112,169
Frankrike	54,366	54,366	69,157
Belgien	52,275	52,275	63,985
Holland	51,230	51,230	78,216
Kerguelen	50,184	50,184	59,288
Förenade kungariket	48,093	48,093	58,809
Tyskland	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
Grekland	30,612	30,612	48,753
REC	26,300	40,580	53,100
MAR	23,675	27,500	39,750

Källa PWC

BILAGA 7 Jämförelse mellan bemanningskostnaderna för passagerarfartyg

Bemanningskostnader för passagerarfartyg (euro/månad)			
	Svävare 1500GT	Färja 5000 BT	Kryssningsfartyg 20.000 BT
Finland	80,627	160,311	631,754
Island	75,178	152,782	535,507
NOR	73,210	151,969	809,891
Sverige	71,217	150,901	540,112
Danmark	66,814	144,418	800,139
Frankrike	62,361	137,425	510,993
Belgien	60,270	135,334	489,130
Holland	59,367	135,760	617,906
Förenade kungariket	56,297	133,324	494,649
Tyskland	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
Grekland	37,455	101,700	522,199
REC	32,334	137,296	582,330
MAR	29,246	94,722	446,083

Källa : PWC