



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 06.09.1995
KOM(95)383 endelig udg.

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET

**Gennemførelsen af forordning 3577/92
om anvendelse af princippet om fri udveksling
af tjenesteydelser inden for søtransport
i medlemsstaterne - 1993-1994**

Indholdsfortegnelse

	Side
Indledning	1 <i>his</i>
DEL I: Cabotagesektorens udvikling i EU (1993-1994)	2
Lovgivningens udvikling	2
Den spanske anmodning om beskyttelsesforanstaltninger i henhold til forordningens artikel 5	2
Økonomiske virkninger	3
Virkninger i de enkelte medlemsstater	4
Fremmede flag i liberaliseret sejlads	5
Fremmede flag i sejlads, som ikke er liberaliseret	6
Fremmede flag i nordeuropæisk cabotagesejlads	6
Cabotageflåder	6
Konklusion	7
DEL II: DIS og MAR fartøjer og deres deltagelse i EU-cabotagesejlads	8
DIS- og MAR-flåden	8
DIS- og MAR-fartøjers deltagelse	8
Omkostningssammenligning mellem DIS/MAR og EU's og EØS' nationale registre	9
Konklusion	10
DEL III: Følgerne af forordning 3577/92's udvidelse til EFTA-landene	12
Baggrund	12
Bemandingsomkostninger	12
Finske, svenske og EFTA-fartøjers deltagelse i EU cabotagesejlads	13
Eventuel konkurrence fra NIS-skibe	14
Konklusion	14

Rapport fra Kommissionen til Rådet

Gennemførelsen af forordning 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne - 1993-1994

Indledning

1. Dette er den første rapport om gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 3577/92, som blev vedtaget af Rådet den 7. december 1992. Forordningen trådte i kraft den 1. januar 1993. Rapporten består af tre dele:
 - I. en beskrivelse af forordningens gennemførelse i overensstemmelse med dens artikel 10. Ifølge denne artikel skal der også fremsættes nye forslag, hvis det anses for nødvendigt. Kommissionen har fortolket forpligtelsen i henhold til artikel 10 således, at den også indebærer en analyse af liberaliseringens *økonomiske virkninger*
 - II. en analyse af følgerne af markedsadgang for skibe, der ikke opfylder alle betingelserne for adgang til cabotage i flagstaterne. Analysen omfatter både en undersøgelse af markedsvirkningerne og af *den eventuelle konkurrenceforvridning* mellem skibe, som driver cabotagesejlads under fællesskabslandenes flag. Denne del efterkommer en opfordring, som Rådet fremsatte ved forordningens vedtagelse i forbindelse med dens artikel 1, stk. 2. Den midlertidige undtagelse i artikel 1, stk. 2, gælder kun andet register-skibe i Danmark og Portugal. Kommissionen blev desuden bedt om at fremsætte forslag inden slutningen af 1994, hvis det viste sig at være nødvendigt
 - III. en undersøgelse af EFTA-landenes cabotageflåder, som behandler bemandingsomkostninger og deltagelse i EU-kystsejlad i tidsrummet 1993-1994, hvor Sverige og Finland stadig var medlemmer af EFTA. Forordning 3577/92 indgik ikke i den "midlertidige pakke", hvormed EØS-aftalen blev ajourført, og som blev vedtaget af det fælles EØS-udvalg den 21. marts 1994. Ved den lejlighed fremsatte både EU og EFTA en erklæring om cabotagesejlads, hvori EFTA beklagede, at forordningen ikke indgik i aftalen, og EU lovede at overveje dens indføjelse senere. I forbindelse med udarbejdelsen af den første rapport om forordningens gennemførelse blev Kommissionen derfor bedt om at tage hensyn til de eventuelle følger af *forordningens udvidelse til at omfatte EØS*.
2. Forordningen om cabotagesejlads blev først færdig efter mange års drøftelser, og den er resultatet af et vanskeligt politisk kompromis mellem de nordlige og sydlige medlemsstater. I det store og hele er indenrigsfarten blevet liberaliseret, men der er stadig mange undtagelser. Teksten indeholder en tidsplan for yderligere liberalisering i de sydlige medlemsstater efter sektor eller sejladstype indtil år 2004. Kun en af disse sektorer, nemlig krydstogtsejlad, er siden blevet liberaliseret med virkning fra den 1. januar 1995. Spanien fik tilladelse til beskyttelsesforanstaltninger i et år indtil den 17. februar 1994.

Denne rapport forelægges Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Social Udvalg og Regionaludvalget til underretning.

✓ ben

DEL I: Cabotagesektorens udvikling i EU (1993-1994)

Lovgivningens udvikling

3. Kommissionen har bedt medlemsstaterne oplyse den om forordningens anvendelse og anføre eventuel lovgivning. Den har modtaget svar fra følgende:
- Belgien: Ingen lovgivning vedtaget, da cabotage er fri.
 - Danmark: Ingen særlige henvisninger til forordning 3577/92 i lovgivningen. Den eneste undtagelse fra den frie cabotage, nemlig sejlads med fartøjer under 500 BT, blev ophævet i 1994.
 - Frankrig: Ingen lovgivning vedtaget, men liberaliseret fragt kan transporteres uden tilladelse.
 - Tyskland: Se lov af 15. juli 1994.
 - Grækenland: Se dekret 215/94.
 - Irland: Ingen lovgivning vedtaget, da cabotage er fri.
 - Italien: Ingen lovgivning vedtaget, men regeringen har udstedt et cirkulære om forordning 3577/92 til søfartsmyndighederne.
 - Portugal: Se lovdekret 368/93.
 - Spanien: Se kongeligt dekret 897/93 og bekendtgørelse af 28. juli 1993.
 - UK: Ingen lovgivning vedtaget, da cabotage er fri.

Der er ikke kommet svar fra Luxembourg og Nederlandene, men Kommissionen har forstået, at cabotage har ringe betydning og traditionelt er fri i den sidstnævnte medlemsstat.

Medlemsstaternes lovgivning for cabotage skulle have være tilpasset efter Domstolens domme (1973) sml. 101 Kommissionen mod Italien og (1974) sml. 359 Kommissionen mod Den Franske Republik for at sikre, at ingen national lovgivning, som er i strid med forordningen, forbliver i kraft, og samtidig sørge for, at forordningens lovkraft ikke svækkes ved unødigt gentagelse. Kommissionen undersøger fortsat, om medlemsstaternes love er i overensstemmelse med forordningen.

Den spanske anmodning om beskyttelsesforanstaltninger i henhold til forordningens artikel 5

4. Den 1. januar 1993 indførte de spanske myndigheder ensidigt beskyttelsesforanstaltninger på grundlag af artikel 5 i forordning 3577/92 og anmodede formelt Kommissionen om 12 måneders fritagelse for anvendelse af forordningen i henhold til samme artikel. Kommissionen indrømmede Spanien beskyttelsesforanstaltninger i to på hinanden følgende beslutninger. I den første beslutning (93/125/EØF) fra den 17. februar 1993 fritog Kommissionen det spanske fastland fra forordningens anvendelsesområde, det gjaldt dog ikke feeder services. På grundlag af en undersøgelse af følgerne af fastlandscabotagens liberalisering for den spanske skibsfartssektor, som var blevet foretaget af uafhængige eksperter, tillod Kommissionen ved en ny beslutning (93/396/EØF) fra den 13. juli 1993 Spanien at forlænge beskyttelsesforanstaltningerne for transport af tre varetyper med yderligere seks måneder, men igen med undtagelse af feeder services. I begge tilfælde blev fritagelsens undtagelsesvisse karakter bekræftet ved en artikel, som kræver, at de spanske myndigheder skal tillade andre medlemsstaters fartøjer at tilbyde deres tjeneste, hvis der på et givet tidspunkt ikke står noget spansk fartøj til rådighed.

Økonomiske virkninger

5. Den samlede cabotagesejlads i EU-landene (12) i 1993 androg næsten 224 mio. t. Halvdelen heraf var ø-cabotage, dvs. sejlads mellem fastland og øer eller mellem øer indbyrdes. Den anden halvdel var sejlads mellem fastlandshavne. Oliesektoren tegnede sig for 63% af fastlandssejladsen. *Bilag I* indeholder en detaljeret oversigt over cabotagens udvikling fra 1984 til 1993.

Den samlede EU-cabotage i 1993 (mio. t)

Samlet nordeuropæisk sejlads	100,6
Liberaliseret sydeuropæisk sejlads	22,4
Beskyttet sydeuropæisk sejlads	100,8
I alt	223,8

Kilde: MERC (Maritime Economic Research Centre)

6. Liberaliseringens økonomiske virkninger har i almindelighed været beskedne i den periode, rapporten omfatter. Det skyldes til en vis grad den forholdsvis ringe fragtmængde, der blev lovligt tilgængelig i sydeuropæiske medlemsstater. Det drejede sig om *gods uden strategisk betydning i fastlandscabotage*, og kun hvis den blev transporteret på fartøjer over 650 BT. Den androg kun 18% af deres samlede cabotagesejlads eller 22,4 mio. t.
7. Skønt 22,4 mio. t således var blevet liberaliseret, blev kun 1,3 mio. t eller 6% transporteret af fartøjer, der ikke førte nationalt flag. Denne mængde udgør 1% af de sydlige medlemsstaters samlede cabotagesejlads.
8. Adgangen til de resterende 100,8 mio. t, herunder al fragt i ø-cabotage, er stadig forbeholdt fartøjer, som fører de sydlige medlemsstaters nationalflag. I de sydlige medlemsstater er en række former for fastlandscabotage¹ og hele ø-cabotagen² midlertidigt undtaget fra forordning 3577/92.

¹ Krydstogter skal liberaliseres inden den 1.1.1995, strategiske produkter inden den 1.1.1997, transport med skibe under 650 BT inden den 1.1.1998, fast passager- og færgefart inden den 1.1.1999.

² F, I, P og SP: al sejlads skal liberaliseres inden den 1.1.1999. GR: fast passager- og færgefart og transport med skibe under 650 BT inden den 1.1.2004, al anden sejlads inden den 1.1.1999.

EU-cabotage, som stadig er beskyttet, 1993 (mio. t)
(Beskyttet sydeuropæisk sejlads)

< 650 t	4,4
Strategisk fastlandscabotage	33
Strategisk ø-cabotage	28
Massegoods (ø-cabotage)	14,9
Stykgods (ø-cabotage)	20,5
Beskyttet sejlads i alt	100,8

Kilde: MERC

Virkninger i de enkelte medlemsstater

9. Den liberaliserede fragt i rapportperioden androg ifølge 1993-tallene følgende mængder (i mio. t):

Liberaliseret fragt, iberegnet fragt for egen regning, efter medlemsstat i 1993

Land	Tørt massegoods	Stykgods	Kemikalier/gas	I alt
Frankrig	0,4	--	0,2	0,6
Grækenland	--	--	--	--
Italien	1,9	5,2	0,5	7,6
Portugal	0,1	--	0,1	0,2
Spanien	3,7	4,4	0,7	8,8 ^{b)}
Subtotal	6,1	9,6	1,5	17,2
Frugt for egen regning ^{c)}	5,2	--	--	5,2
I alt	11,3	9,6	1,5	22,4

a) skøn

b) indtil februar 1994 (beskyttelsesforanstaltningernes ophør): 0,5 - 0,8 m

c) fragt for egen regning betyder fragt, der kan forsendes af erhvervsdrivende, som har egne skibe. De kan udbydes på det åbne marked (F: 1 mio., GR: 0,2 mio., I: 3 mio., SP: 1 mio.).

10. Andre 4,4 mio. t gods uden strategisk betydning blev transporteret på skibe under 650 BT. Dette gods blev naturligvis transporteret i så små mængder, at der ikke var behov for større skibe. Hvis det var blevet transporteret på skibe over 650 BT, ville det også have været frit tilgængeligt.
11. Skibe under fremmed flag har kun deltaget i ringe omfang:

Frankrig: de 0,6 mio. t massegoods havde tilsyneladende ikke interesse for skibe under fremmed flag (som måske var for små eller for specialiserede)

- Grækenland: da næsten al fastlandscabotage består af strategisk gods, industrigods for egen regning eller gods, som transporteres af skibe under 650 BT, var der ikke involveret skibe under fremmed flag
- Italien: markedets erhvervsdrivende må have været stort set uvidende om ændringerne. 11 mio. t gods blev liberaliseret, og alligevel transporterede skibe under fremmed flag (fra EU og tredjelande) kun 0,2 mio. t i 1993. De italienske industrivirksomheders flåde har en kapacitet på 3 mio. t, men her er tale om fragt for egen regning under nationalt flag
- Portugal: den liberaliserede fragtmængde er ubetydelig
- Spanien: da gods uden strategisk betydning, bortset fra gods, som transporteres af fartøjer under 650 BT, først blev tilgængeligt fra den 17. februar 1994³ har det endnu ikke været muligt at vurdere liberaliseringens virkninger.

Fremmede flag i liberaliseret sejlads

12. Skibe under fremmed flag var involveret i forholdsvis stort (12%) omfang i den liberaliserede del af det *spanske* cabotagemarked (bl.a. jernmalm). Det kan skyldes mangel på tilstrækkelig tonnage under nationalt flag, selv om de fremmede skibe ofte var under spansk kontrol. Denne situation eksisterede imidlertid allerede før fastlandscabotagens liberalisering, hvor skibe under fremmed flag sejlede på dispensation.
13. Skibe under fremmed flag har været særlig stærkt involveret (45%) i transporten af *kemikalier* og *gas*, ikke blot i Spanien. Det samme gælder her som under punkt 11: de fremmede skibe havde allerede transporteret denne fragt på dispensation.
14. Der er to andre grunde til liberaliseringens ringe virkninger:
 - størstedelen af det liberaliserede *massegods*, som transporteres mellem fastlandshavnene i Sydeuropa, har ringe interesse for fremmede skibsredere. Enten er fragtraterne for små, eller også er der ingen returlast
 - skibsrederne og befragterne har stadig for ringe viden om den seneste liberalisering. Men selv om befragterne kendte mere til den, ville de alligevel være tilbøjelige til at holde fast ved deres sædvanlige nationale transportører, så længe de udenlandske ikke tilbyder regelmæssig sejlads.

³ Kommissionens beslutninger 93/125/EØF af 17.2.1993 og 93/396/EØF af 13.6.1993 om anvendelse af beskyttelsesforanstaltninger i henhold til artikel 5 i forordning 3577/92.

Fremmede flag i sejlads, som ikke er liberaliseret

15. Mellem 6 og 6,5 mio. t cabotagefragt, som ikke er liberaliseret, blev transporteret på dispensation af skibe under fremmed flag. Det svarer til ca. 6% af de 101,5 mio. t, som stadig er forbeholdt skibe under nationalt flag. Skibe, som transporterede monopoliseret fragt under fremmed flag, blev kun identificeret i Frankrig (0,3-0,5 mio. t), Spanien (1 mio. t) og Portugal 4,9 mio. t). For Portugals vedkommende er skibe, som står opført i Madeiras skibsregister, medtaget under "fremmede skibe", da de skal have dispensation for at drive portugisisk cabotageejlads.

Kommissionen er i færd med at undersøge, om undtagelserne i artikel 6 (sejlads, som ikke er liberaliseret) er berettigede, når medlemsstaternes bestemmelser om dispensation for adgang til denne sejlads ikke omfatter et præferencesystem for EU-flag, således at dispensation kun gives til skibe fra tredjelande, hvis der ikke er EU-skibe til rådighed.

Fremmede flag i nordeuropæisk cabotageejlads

16. Cabotageejladsen i de nordlige medlemsstater er åben for skibe under fremmed flag undtagen i Tyskland, hvor cabotageejlads er forbeholdt skibe fra EU. Skønt det nationale flag er dominerende i Danmark og UK, når det gælder færgesejlads og stykgodstransport, tegner danske og britiske skibe sig kun for 20% af masse-godsfragten. Skibe under britisk flag transporterer imidlertid praktisk talt al den britiske nordsøolie. I Tyskland stod skibe under nationalt flag for 58% af cabotageejladsen i 1993 mod 75% året før.

Cabotageflåder

17. *Bilag II* indeholder oplysninger om medlemsstaternes cabotage- eller kystflåder pr. 1. januar 1994. Skibe, som er registreret i DIS og MAR er ikke medtaget, de omtales i rapportens del II.
18. Det har været vanskeligt at identificere cabotageflåderne i de nordlige medlemsstater, da fartøjerne uden vanskelighed kan skifte fra international sejlads til cabotageejlads. Kystflåderne er derfor blevet benyttet som målestok i denne rapport. Ved kystflåde forstås i almindelighed flåden af skibe under 6 000 BT (10 000 dwt), selv om også større færger kan komme ind under denne kategori. Det anslås, at ca. 80% af al egentlig cabotageejlads, som blev udført af disse fartøjer, fandt sted i de nordlige medlemsstater, især UK og i mindre omfang Tyskland.
19. I de sydeuropæiske medlemsstater kan de deciderede cabotageflåder nemt identificeres, bl.a. ved hjælp af en "begrænset sødygtighedsattest".
20. Det bør bemærkes, at cabotageflåden under fællesskabslandenes flag i almindelighed aftog i størrelse mellem 1992 og 1994. Formindskelsen strækker sig fra at være ubetydelig som i Grækenland og Italien til 30% i Spanien. Både i Nordeuropa (især i Tyskland, Nederlandene og UK) og i Sydeuropa (især i

Spanien) skyldes tilbagegangen de almindelige markedsvilkår og de høje driftsomkostninger med deraf følgende udflagning til åbne registre som Cypern og Malta, Antigua, Bahamas og Vanuatu. I Frankrig blev et øget antal skibe registreret i Kerguelens register.

21. Siden den 1. juli 1993 har spanske skibe kunnet registreres på De Kanariske Øer. Så kan de imidlertid ikke deltage i de dele af den spanske cabotagesejlads, som stadig omfattes af restriktioner⁴. Mellem 1992 og 1993 svandt den spanske cabotageflåde ind fra 124 fartøjer til 85. Antallet af søfolk faldt fra 3 000 til 2 100, dvs. en tilbagegang på 30%. Det formodes, at udsigterne til øget liberalisering på det spanske marked var medvirkende til, at nogle af de spanske redere traf deres beslutning. Der er ingen forlydender om, at skibsrederne i andre sydlige medlemsstater har truffet lignende dispositioner.

Konklusion

22. Det kan i almindelighed forventes, at yderligere liberalisering af cabotagen i de kommende år vil føre til øget effektivitet i denne sektor, og at det vil give cabotagesejladsen øget konkurrencedygtighed i forhold til andre transportformer. F.eks. er de græske cabotageredere ved at forberede sig på fuld liberalisering. Forordning 3577/92 vil stille national cabotagesejlads på lige fod med intra-europæisk søfart over kortere afstande, når der ses bort fra flagkravet. Da den sidste transportform i stigende grad betragtes som et alternativ til især vejtransport over større afstande, er det ikke usandsynligt, at en del af transporten omlægges til cabotagesejlads. Det betyder imidlertid ikke blot en fordel for befragteren, men forudsætter også tilstrækkelig skibskapacitet på det rette tidspunkt. Det kræver, at rederierne sætter mere ind på at vinde befragternes tillid. På nuværende tidspunkt har cabotagesektoren i nogle medlemsstater et dårligt ry, mens infrastrukturprojekter for landtransport (rørledninger, nye veje) øger landtransportens tiltrækning.

⁴ Krydstogtsejlads er blevet liberaliseret med virkning fra den 1.1.1995, men liberaliseringen for fartøjer, som er registreret på De Kanariske Øer, havde allerede fundet sted (1.1.94).

DEL II: DIS⁵ og MAR⁶ fartøjer og deres deltagelse i EU-cabotagesejlads

DIS- og MAR-flåden

23. I *bilag III* beskrives DIS- og MAR-flådens sammensætning. Det antal skibe, som er registreret i DIS, forblev nogenlunde det samme i 1993 og 1994. Af et samlet antal fartøjer på 478 pr. 1. juli 1994 kan 223 *potentielt* deltage i cabotagesejlads uden for Danmark. Flåden er forholdsvis ny: 84% er under 15 år. Bortset fra skibsføreren er der ingen restriktioner for søfolkenes nationalitet. I praksis er størstedelen af søfolkene på danske kystfartøjer imidlertid danske. Når filippinere og indere forhyres, svarer lønnen ifølge de pågældende kollektive overenskomster til ITF's (det internationale transportarbejderforbunds) "grundløn for besætningsmedlemmer" (i modsætning til ITF's "Fjernøstenlønsats" som er lavere). Søfolk på DIS-fartøjer er fritaget for indkomstskat.
24. MAR-flåden er forholdsvis lille og bestod i 1994 af 35 skibe. Tankskibe udgør alene halvdelen af fartøjerne og langt størstedelen af dødvægttonnagen. Ca. 40% af flåden er udenlandsk ejet. Ni skibe ejes af spanske selskaber. Skibsføreren og halvdelen af besætningen skal være portugisiske statsborgere eller statsborgere i andre af Fællesskabets medlemsstater, men der kan gives dispensation. Søfolk er fritaget for indkomstskat.
25. DIS- og MAR-fartøjer må ikke deltage i national cabotagesejlads, men der kan gives dispensation. Da forordning 3577/92 kun giver skibe, som må deltage i national cabotagesejlads, ret til at tilbyde cabotagetjeneste, måtte der en undtagelse til, for at DIS- og MAR-skibe kunne få adgang til cabotage i andre medlemsstater. Denne undtagelse gælder indtil den 31. december 1996 (forordningens artikel 1, stk. 2). Rådet har anmodet Kommissionen om at undersøge DIS- og MAR-fartøjernes deltagelse i medlemsstaternes cabotagesejlads og den *konkurrenceforvridning, den eventuelt forvolder*, og at behandle undersøgelsens resultater i sin første rapport.

DIS- og MAR-fartøjers deltagelse

26. Skønt 223 DIS-skibe *potentielt* kunne have deltaget i udenlandsk cabotage, anslås det, at der i virkeligheden højst deltog 50 skibe i EU-cabotage uden for Danmark. De fleste af dem deltog i britiske eller tysk indenrigsfart. Nogle af fartøjerne blev benyttet i fransk, portugisisk eller spansk cabotage, fortrinsvis i tilfælde, hvor der ikke var national tonnage til rådighed. Det drejede sig især om transport af kemikalier og gas. Da DIS-skibenes deltagelse i denne sejlads voksede lidt i 1994, kan det formodes, at liberaliseringen har haft en vis virkning. DIS-flådens indtægt på cabotage anslås imidlertid til 1-2% af den samlede indtægt, og kun en fjerdedel heraf stammer fra sejlads i Sydeuropa.

⁵ DIS: Dansk Internationalt Skibsregister.

⁶ MAR: Madeiras Internationale Skibsregister.

27. MAR-fartøjerne deltager fortrinsvis i portugisisk cabotage på grundlag af dispensationer. Nogle få ture blev foretaget i britisk kystsejlad. Transporten gælder olie, gas og kemikalier. Både i 1992 og i 1993 blev næsten al transport af disse produkter i Portugal foretaget af MAR-skibe. Det vides endnu ikke, hvordan situationen så ud i 1994.

Omkostningssammenligning mellem DIS/MAR og EU's og EØS' nationale registre

28. *Bilag IV* indeholder en oversigt over søfolks *lønninger* i 1993, opdelt i lønninger for officerer og menige. *Bilag V* giver oplysninger om de forholdsmæssige *bemandingsomkostninger* for tre fartøjstyper. Ved beregningen af disse omkostninger er der blevet taget hensyn til eventuelle støtteforanstaltninger. I denne rapport betragtes det tyske ISR⁷ på grundlag af forskellige kilder som repræsentant for de gennemsnitlige omkostninger.
29. Den dispensation, som DIS- og MAR-fartøjerne har fået indtil den 31. december 1996, har givet anledning til en vis bekymring, da disse skibe menes at have omkostningsfordele i forhold til skibe i EU's andre nationale registre.
30. Det fremgår klart af tabellerne i bilag V, at meget afhænger af, hvorledes bemandingsreglerne anvendes, og af, om skibet i praksis bemandses med søfolk fra Fællesskabet eller helt eller delvist med fremmede. For mange af cabotagefartøjerne i DIS, MAR og andre registre kommer oplysningerne om bemandingsomkostningerne fra International Shipping Federation. For DIS-fartøjernes vedkommende går der ud fra en "minimal" og en "realistisk" situation, som afspejler henholdsvis de minimale bemandingsomkostninger ifølge DIS-reglerne, og den situation, der efter forlydende faktisk gælder på kystfartøjer. I det sidste tilfælde bemandses et DIS-skib på 3 300 BT med 14 personer, dvs. ti danskere og 4 filipinske søfolk. Følgende tabel, som er et uddrag af bilag V (2), viser dette.

⁷ ISR: Det tyske internationale skibsregister.

Anslåede besætningsomkostninger for et fartøj på 3 300 bt, som er registreret i ISR, DIS og NIS⁸ (i 1 000 USD og indeks ISR = 100)

Register	Besætning (antal)		Årlige omkostninger	
	Officerer	Menige	1 000 USD	Indeks
Tysk - ISR	Tyskere (3) Filippinere (2)	Tyskere (1) Filippinere (4)	709	100
DIS - minimalt	Danskere (11) Filippinere (5)	Filippinere (8)	334	40
DIS - realistisk	Danskere (6)	Danskere (4) Filippinere (4)	876	106
NIS	Nordmænd (1) Filippinere (5)	Filippinere (8)	356	43

Kilde: Tecnecon (Economic and Transport Consultants)

31. I almindelighed udgør besætningsomkostningerne for kystskibe en forholdsvis stor del af de samlede omkostninger i forhold til havgående skibe. Et godt eksempel er, at et hollandsk kystfartøj har lavere besætningsomkostninger end et dansk skib i den "realistiske" situation, fordi det har en mindre besætning, hvad der også har betydning for omkostningerne i forbindelse med ferier, sygeorlov og uddannelse. Filippinske søfolk på hollandske kystskibe betales efter de kollektive hollandske arbejdsoverenskomster. De må ikke ansættes til hjemlandets lønninger.

Konklusion

32. Driftsomkostningerne varierer betydeligt efter de enkelte registre. Det kan give anledning til særlig skarp konkurrence, når medlemsstater med forholdsvis dyre registre åbner deres cabotagesejlads for konkurrence for første gang. Mens MAR-flåden, der hovedsagelig sejler i den portugisiske cabotagesejlads, ikke vil få afgørende indflydelse på Fællesskabets marked, kan DIS-fartøjerne få betydelige fordele i forhold til andre registre. Det afhænger af, om antallet af fremmede besætningsmedlemmer nærmer sig den maksimalt tilladte procentdel. Da dette stadig er en mulighed, og da vurderingstiden hidtil kun har været kort, og alt for få sejlads er blevet åbnet i de sydlige medlemsstater, er Kommissionen ikke i stand til at foreslå en ændring af forordning 3577/92 med henblik på at give DIS- (og MAR-)fartøjer permanent adgang til EU-cabotagesejlads.
33. Denne konklusion bør imidlertid ledsages af tre bemærkninger:
- DIS-fartøjer i den realistiske situation er muligvis allerede stærkt konkurrencedygtige og attraktive for befragterne af andre grunde end de

⁸ NIS: Det norske internationale skibsregister.

potentielt lave besætningsomkostninger, heriblandt teknologiske fordele, effektivitet, pålidelighed og punktlighed

- der er andre registre i EU - andet *og selv* første registre - der kan være yderst konkurrencedygtige inden for cabotagesejlads, således som det fremgår af bilagene. At denne sejlads lykkes for DIS- og MAR-fartøjer fra den 1. januar 1997 udelukker ikke skarp priskonkurrence, selv om DIS-fartøjer, der vælger den "minimale" omkostningssituation, kan påvirke denne konkurrence mest
- det afgørende spørgsmål er derfor, om skibe, der ikke har tilladelse til at deltage i hjemlandets cabotagesejlads, bør have permanent adgang til andre medlemsstater. Hvis dette spørgsmål besvares negativt, kan ændring af den nationale lovgivning for sådanne registre være en af de måder, hvorpå DIS- og MAR-fartøjer kan få permanent adgang til andre medlemsstateres cabotagesejlads.

DEL III: Følgerne af forordning 3577/92's udvidelse til EFTA-landene

Baggrund

34. Den 21. marts 1994 vedtog det fælles EØS-udvalg en beslutning om, at al relevant ny EU-lovgivning, der var blevet vedtaget mellem EØS-forhandlingernes afslutning og EØS-aftalens ikrafttrædelse, skulle integreres i aftalen. Forordning 3577/92 var således ikke omfattet. Den Europæiske Union fremsatte en erklæring, hvori den gik ind på, at Kommissionen,
- "når den udarbejder sin første rapport om forordningens gennemførelse, også skal tage hensyn til følgerne af forordningens eventuelle udvidelse til også at omfatte EØS. Samtidig skal det fælles EØS-udvalg undersøge spørgsmålet om forordningens indføjelse i EØS-aftalen."
35. Under tiltrædelsesforhandlingerne med Norge blev det aftalt, at NIS-fartøjer (som ifølge loven ikke kan deltage i norsk cabotagesejlads) ikke skulle være omfattet af undtagelsen i forordning 3577/92, artikel 1, stk. 2. Norge forpligtede sig til ikke at ændre NIS-lovgivningen før den 1. januar 1997.
36. Den Europæiske Unions udvidelse den 1. januar 1995 betyder, at forordningen nu også gælder for Østrig, Finland og Sverige. Da Kommissionen udarbejdede sin rapport, indhentede den oplysninger om lovgivningen i EØS's dengang fire vigtigste søfartslande, se *bilag VI*. Det viste sig, at både Finland og Sverige har begrænsninger for cabotagen. Finland har imidlertid indført en lovgivning, som skal åbne dets kystsejlds for skibe under andre EU-landes flag (lov 1362/94). Sverige har allerede indgået bilaterale aftaler med seks EU-medlemsstater om gensidig adgang for skibe i første og andet register. Det er nu i færd med ved lov at ophæve alle begrænsninger for skibe under EU-landenes flag.
37. En undersøgelse af de nuværende og tidligere EFTA-landes flåder omfattede oplysninger om finske og svenske *skibes deltagelse* i EU-cabotagesejlads, og de vigtigste resultater findes i denne del og i *bilag VII*. NIS-fartøjernes deltagelse fremgår af *bilag VIII*.

Bemandingsomkostninger

38. Oplysninger om bemandingsomkostningerne på finske, svenske, islandske og norske skibe findes i *bilag IV og V*, som der refereres til ovenfor i DEL II. *Bilag IV og V* viser, at finske og islandske skibe skal klassificeres sammen med de EU-fartøjer, hvis omkostninger ligger på mellemniveau eller højt niveau, mens de svenske skibe kan konkurrere på lige fod med de forholdsvis omkostningslave andet registre i andre EU-stater, f.eks. det tyske ISR og DIS (i den "realistiske" situation). Det svenske flagregister og de finske andet register tillader refusion af skatter og socialsikringsbidrag og sætter således rederne i stand til at spare 25-30% af bemandingsomkostningerne.

39. Det norske første register - NOR - ser ud til at være dyrere end andre EØS-flagregistre og næsten samtlige EU-registre. Derimod er bemandingsomkostningerne på skibe, som er registreret i *Det Norske internationale skibsregister (NIS)*, lavere end på skibe i alle andre første og andet registre i Europa bortset fra DIS i den "minimale" situation. Disse omkostninger er 30-40% lavere end på skibe, som er registreret i de forholdsvis omkostningslave EU-registre. De er kun på 20% af de dyreste EU-registres omkostninger.

Finske, svenske og EFTA-fartøjers deltagelse i EU cabotagesejlad

40. *Bilag VII og VIII* indeholder oplysninger om finske, svenske og EFTA-fartøjers *anslåede* deltagelse i EU cabotageejlads i tidsrummet november 1993 - november 1994. Der er blevet foretaget en analyse af svenske, finske og NOR-fartøjer på den ene side og NIS-skibe på den anden. Svenske og finske skibe har nu adgang til cabotageejlads i alle medlemsstater, og NOR-skibe vil få det, hvis forordning 3577/92 udvides til at omfatte EFTA. Det samme gælder ikke NIS-skibe, medmindre den norske lovgivning ændres. NIS-fartøjers deltagelse er kun blevet undersøgt i de medlemsstater, som har en åben kystlinje. Det er imidlertid ikke umuligt, at nogle skibe er blevet chartret til sejladser i de sydlige medlemsstater.
41. Oplysningerne i bilagene bygger på en analyse af skibstrafikken, en frasortering af skibe, som var klart uegnede til cabotage-sejlads, og samtaler med ejerne af de tiloversblevne skibe, der fortrinsvis er små lastskibe og olie- og kemikalietankere. Tallene viser den samlede bruttotonnage for de skibe, som deltog i disse sejladser, men viser ikke de nordiske fartøjers *andel* af den samlede sejlad. Følgende tabel, som er blevet udarbejdet af det britiske transportministerium, viser imidlertid andelen på det britiske marked:

EFTA-fartøjers andele i den britiske kystsejlads i 1993

Flag	Mængde transporteret tørlast (mio. t)	% af den britiske sejlad	Mængde transporteret flydende last (mio. t)	% af den britiske sejlad
NIS	0,16	0,9	2,95	7,0
Sverige	*	*	1,77	4,2
Norge	*	*	0,56	1,2
Finland	*	*	0,54	1,2
I alt	0,16	0,9	5,82	13,6

* ubetydelig

42. Bilag VII og VIII viser, at *norske* (NIS) og *svenske* olie- og kemikalietankere spillede en fremtrædende rolle i EU's kystsejlads, især i UK, som naturligvis er et vigtigt olieproduktmarked. Disse skibe var også aktive i Danmark, Tyskland

og Nederlandene. Det er ikke sandsynligt, at al skibstrafik gjaldt sejlads, der kan betragtes som egentlig cabotage.

43. Ovenstående tabel over markedsandelene i den samlede britiske kystsejlads viser, at EFTA-fartøjerne som gruppe har en samlet markedsandel på næsten 14% af flydelasttransporten, og at NIS-skibenes andel er 7%. NIS-skibene har en andel på 5,2% af den samlede britiske transport, hvad der er forholdsvis beskedent. Forklaringen er, at den britiske kystsejlads er åben for skibe under *alle* flag, og britiske skibe, skibe fra andre nordlige medlemsstater, EFTA- (heriblandt NIS) skibe og skibe under andre tredjelandes flag, heriblandt bekvemlighedsflag, kan konkurrere frit.

Eventuel konkurrence fra NIS-skibe

44. Selv om NIS' markedsandel ikke er særlig høj i de nordeuropæiske medlemsstater, anslås det antal skibe, der *eventuelt kunne* benyttes til cabotagesejlads i samtlige EU-stater, til mellem 200 og 420 fartøjer⁹. Ca. 250 skibe er på over 10.000 DWT (6.000 BT), men under 30.000 DWT. Nogle spanske skibe af den størrelse deltager i spansk cabotagesejlads, selv om større fartøjer af denne slags som regel opererer på det internationale marked. Mange skibe, især fartøjer, der er bygget til bestemte formål, kan ikke uden videre overføres til andre former for sejlads. Desuden sejler de fleste, om ikke alle små NIS- og NOR-skibe ifølge de norske myndigheder udelukkende for norsk import- eller eksporthandel. Til trods herfor bør mulighederne i forbindelse med så mange skibe, der drives med yderst lave omkostninger, ikke undervurderes. De mindre NIS-fartøjer af flerformålstypen vil muligvis søge at finde yderligere markeder, hvis de nuværende restriktioner ophæves.

Konklusion

45. EØS-aftalen går ud på at skabe og opretholde et homogent europæisk økonomisk samarbejdsområde, der især omfatter alle fire friheder. For at opnå dette skal der ske en stadig udvidelse af al relevant fællesskabslovgivning, så den kommer til at omfatte EØS. Spørgsmålet om, hvorvidt forordning 3577/92 hører til den relevante fællesskabslovgivning, hænger sammen med løsningen på følgende problemer.

Hvis NIS-fartøjer fortsat udelukkes fra fri deltagelse i EF-cabotage, som de skal ifølge forordningens artikel 1, stk. 1, vil forordningens udvidelse til EFTA/EØS ikke medføre store forandringer af det nuværende EF-cabotagemønster. Det bør gøres klart, at undtagelsen i forordningens artikel 1, stk. 2, ikke bør gælde NIS-fartøjer, da den på forordningens vedtagelsestidspunkt kun tog sigte på EU's medlemsstater. Desuden bør Norge forpligte sig til ikke at ændre sin NIS-lovgivning før den 1. januar 1997. På det tidspunkt har Kommissionen med sin anden gennemførelsesrapport haft mulighed for at analysere virkningen af

⁹ Ro-ro- og passagerfærger er ikke medregnet, da de ofte afsættes til tjeneste på bestemte ruter.

cabotage-sejladens liberalisering på et bredere faktisk grundlag. Norge havde allerede accepteret begge dele i tiltrædelsesforhandlingerne. Hvis Norge overvejer at give NIS-fartøjer adgang til hjemmemarkedet efter 1. januar 1997, må situationen tages op til fornyet overvejelse på grundlag af de bemandingsregler og den praksis, som gælder i Norge på det tidspunkt.

BILAG I

OVERSICHT OVER CABOTAGE-SEJLADSENS UDVIKLING I DE ENKELTE MEDLEMSSTATER (MIO. T)

Kategori Land	TØRLAST		FLYDENDE LAST		ALMINDELIG LAST		I ALT		I ALT
	Hovedland	Øer	Hovedland	Øer	Hovedland	Øer	Hovedland	Øer	
Belgien									
1984	NA	-	NA	-	NA	-	NA	-	NA
1992	NA	-	NA	-	NA	-	NA	-	NA
1993	NA	-	0,05	-	-	-	0,05	-	0,05
Danmark									
1987*	3,90	3,00	0,50	2,60	-	8,60	4,40	14,20	18,60
1992*	5,25	2,05	0,55	2,65	-	8,20	5,80	12,90	18,70
1993*	4,25	1,90	0,45	2,50	-	9,50	4,70	13,90	18,60
Frankrig									
1984	2,40	0,30	7,20	0,30	-	1,20	9,60	1,80	11,40
1992	1,80	0,30	7,20	0,40	-	0,90	9,00	1,60	10,60
1993*	1,60	0,20	6,50	0,30	-	0,90	8,10	1,40	9,50
Vesttyskland									
1987	0,50	-	1,50	-	-	-	2,00	-	2,00
Det samlede Tyskland									
1992	1,45	-	7,35	0,10	0,50	-	8,85	0,60	9,45
1993	0,95	-	6,05	0,10	0,50	-	7,05	0,60	7,65
Grækenland									
1984	3,00	3,55	6,50	0,90	0,60	2,00	10,10	6,45	16,55
1992	3,70	4,10	6,00	2,00	0,40	2,40	10,10	8,50	18,60
1993*	3,70	4,10	6,00	2,00	0,40	2,40	10,10	8,50	18,60
Irland									
1984	0,05	-	0,45	-	-	-	0,50	-	0,50
1992	0,15	-	0,55	-	-	-	0,70	-	0,70
1993*	0,30	-	0,55	-	-	-	0,85	-	0,85
Italien									
1984	4,85	8,35	7,50	21,40	4,00	6,90	16,35	36,65	53,00
1992	5,40	10,80	6,65	23,15	5,85	11,65	17,90	45,60	63,50
1993*	5,00	10,00	6,20	21,50	5,45	10,85	16,65	42,35	59,00
Nederlandene									
1984*	-	1,00	-	-	-	0,15	-	1,15	1,15
1992	0,30	1,45	-	-	-	0,20	0,30	1,65	1,95
1993*	0,40	1,25	-	-	-	0,20	0,40	1,45	1,85
Portugal									
1984	0,10	0,50	3,00	0,20	-	0,40	3,10	1,10	4,20
1992	0,10	0,50	5,00	0,40	-	0,80	5,10	1,70	6,80
1993	0,10	0,50	4,30	0,40	-	0,80	4,40	1,70	6,10
Spanien									
1984	7,60	1,80	18,30	4,70	2,70	4,90	28,60	11,40	40,0
1992	5,60	0,60	13,60	3,90	4,40	5,20	23,60	9,70	33,30
1993	4,75	0,55	10,80	3,85	4,40	5,60	19,95	10,00	29,95
Det Forenede Kongerige (inkl. offshore)									
1984	4,70	-	32,50	30,00	-	8,80	37,20	38,80	76,00
1992	8,50	2,00	26,10	29,70	-	9,00	34,60	40,70	75,30
1993	7,40	2,00	28,90	23,80	-	9,50	36,30	35,30	71,60
Samtlige EU-medlemsstater									
1984/7	27,10	18,50	77,45	60,10	7,30	33,00	111,90	111,60	223,40
1992	32,25	21,80	73,00	62,30	10,70	38,90	116,00	123,00	238,90
1992/3	28,45	20,50	69,80	54,50	10,30	40,30	108,60	115,20	223,80

* omfatter anslæde tal for omfang, område eller varefordeling

Kilde: Merc

BILAG II

De nordlige EU-medlemsstater "kystflåder" pr. 1.1.1994¹

Land	Antal	BRT	DWT	Bemærkninger
Belgien	23	78.000	37.000	Hovedsagelig færger
Danmark	129	199.000	92.000	Hovedsagelig ø-færger
Tyskland	551	774.000	1.040.000	
- nationale	268	312.000	413.000	Hovedsagelig almindelige kystfartøjer
- ISR	283	462.000	627.000	Hovedsagelig almindelige kystfartøjer
Irland	54	95.000	128.000	Den samlede flåde under 10.000 DWT
Luxembourg	12	50.000	84.000	Belgisk ejede, < 10.000 DWT
Nederlandene	237	378.000	602.000	Hovedsagelig almindelige kystfartøjer
Det Forenede Kongerige	*237	*302.000	*463.000	Hovedsagelig fragtfartøjer
De nordlige EU-medlemsstater i alt	*1.243	*1.876.000	*2.446.000	Nordeuropæiske kystflåder i intern europæisk sejlads

* Anslået

Kilde: Merc

De sydlige EU-medlemsstater cabotage-flåder pr. 1.1.1994¹

Land	Antal	BRT	DWT	Bemærkninger
Frankrig	86	538.831	712.387	
- RoRo	14	136.374	*55.000	Roro/færger til/fra Korsika
- Andet	72	402.457	657.387	Hovedsagelig cabotage/intern tankersejlads
Grækenland	448	721.934	365.000	
- RoRo	220	381.934	*185.000	RoRo/færger inklusive 38 hydrofoilsbåde
- Andet	228	*340.000	*180.000	Små fragtfartøjer til intern ø-sejlands
Italien	377	672.500	623.500	
- RoRo	228	385.000	*150.000	RoRo/færger + 53 hydrofoilsbåde
- Andet	149	287.500	473.500	Hovedsagelig tankskibe
Portugal	21	63.000	82.000	Kun tørlastfartøjer
Spanien	172	580.411	702.279	
- hovedlandet	85	198.402	*320.000	Kun fragtfartøjer
- øerne	87	382.039	382.279	Hovedsagelig linieskibe/færger/RoRo
De sydlige EU-medlemsstater ialt	1.104	2.576.676	2.485.166	De sydlige medlemsstaters samlede cabotageflåder

* Anslået

Kilde : Merc

¹ Forskellen på kystflåder og cabotageflåder fremgår af rapportens punkt 17-19.

BILAG III

DIS-FLÅDEN I JULI 1992 OG JULI 1994, EFTER FARTØJSTYPE

Skibstype	Antal		BRT/BT		DWT	
	1.7.1992	1.7.1994	1.7.1992	1.7.1994	1.7.1992	1.7.1994
Trampskibe	237	228	917.548	888.612	1.555.736	1.491.373
Linieskibe	86	98	1.990.075	2.093.198	2.216.618	2.360.305
Tankskibe	100	98	2.159.765	1.567.504	3.965.287	2.740.587
Passagerskibe og færger	6	7	84.120	122.433	16.360	19.875
Andet	44	46	55.663	65.697	64.753	75.058
I alt	473	478	5.207.171	4.737.444	7.818.754	6.687.198

(Kilde: Danmarks Rederiforening)

MAR-FLÅDEN I JULI 1993 OG JULI 1994, EFTER FARTØJSTYPE

Skibstype	Antal		BRT		DWT	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994
Passagerfartøjer	2	2	2.168	13.443	674	2.722
Stykgodsskibe	5	9	10.205	16.021	17.311	29.239
Massegodsskibe	5	3	77.563	21.152	126.112	34.132
Olietankere	16	15	742.623	693.958	1.437.567	1.371.684
Containerskibe	3	3	6.055	6.055	10.941	10.941
Gastankskibe	2	2	7.605	7.605	9.557	9.557
Kemikalietankskibe	-	1	-	3.575	-	6.260
Den samlede flåde	33	35	846.221	761.992	1.602.162	1.464.535

(Kilde : DGPNTM)

BILAG IV (1)**KLASSIFICERING AF LØNUDGIFTER TIL SØFOLK I 1993: OFFICERER**

Nationalitet	Månedligt lønindeks	Indeks for lønninger plus sociale udgifter
EU:		
Danmark	184	156
Tyskland	166	150
Frankrig	126	148
UK	118	115
Danmark (DIS)	103	89
Nederlandene	100	100
Spanien	84	92
Italien	84	90
Belgien (Lux)	79	97
NYE MEDLEMSSTATER:		
Sverige	90	100
Finland	106	102
EFTA:		
Island	98	92
Norge (NOR)	125	120
Norge (NIS)	136	130
Lavtlønnede fremmede (a):		
Inderne (MUI/ITF)	53	43
Inderne (NIS)	43	37
Filippinere (ITF/TCC)	44	36
Filippinere (DIS)	39	33
Filippinere (NIS)	37	32
Polakker (NIS)	43	35

(a) Forkortelserne i parentes angiver aftaletype.

Kilde : ISF

BILAG IV (2)**KLASSIFICERING AF LØNUDGIFTERNE TIL SØFOLK I 1993: MENIGE SØFOLK**

Nationalitet	Månedlig lønindeks	Indeks for lønninger plus sociale udgifter
EU:		
Tyskland	174	161
Danmark	128	107
Danmark (DIS)	102	86
Nederlandene	100	100
Frankrig	95	118
Italien	91	97
UK	78	73
Belgien (Lux)	75	90
Grækenland	63	61
Portugal	27	25
DE NYE MEDLEMSSTATER:		
Sverige	84	93
Finland	135	129
EFTA:		
Island	115	106
Norge (NOR)	141	128
Norge (NIS)	144	139
Lavtlønnede fremmede (a):		
Indere (NUS/ITF)	33	30
Indere (DIS)	32	28
Indere (NIS)	24	22
Filippinere (ITF/TCC)	30	25
Filippinere (DIS)	38	32
Filippinere (NIS)	29	26
Polakker (NIS)	31	26

(a) Forkortelserne i parentes angiver aftaletype

Kilde: ISF

BILAG V (1)

SAMMENLIGNING AF BEMANDINGSOMKOSTNINGERNE/STYKGODSSKIB 1.500 BRT

Omkostnings- klassificering	Register Fragtfartøj 1.500	Besætning (antal/nationalitet)		Samlede bemandings- omkostninger (a) i 1.000 USD/år	Indeks (tysk ISR = 100)
		Officerer	Menige		
1.	DIS (minimal)	1E + 4F	0E + 5F	266	38
2.	NIS	1E + 4F	0E + 5F	300	42
3.	Madeira (MAR)	3E + 0F	3E + 0F	340	48
4.	Nederlandene	4E + 0F	0E + 3F	448	63
5.	Belgien	3E + 0F	4E + 0F	561	79
6.	Sverige	4E + 0F	6E + 0F	610	86
7.	DIS (realistisk)	5E + 0F	2E + 3F	648	91
8.	Tyskland (ISR)	3E + 2F	1E + 4F	709	100
9.	Italien	4E + 0F	5E + 0F	736	104
10.	Finland	4E + 0F	6E + 0F	769	108
11.	Spanien	5E + 0F	7E + 0F	784	111
12.	Island	4E + 0F	6E + 0F	826	117
13.	Norge (NOR)	4E + 0F	6E + 0F	978	138
14.	Tyskland	3E + 0F	5E + 0F	1 029	145
15.	Frankrig	6E + 0F	6E + 0F	1 454	205

(a) Omfatter sociale udgifter

E EØS-statsborgere

F: Lavtlønnede fremmede

Kilde: TecnEcon/Merc; skøn på grundlag af ISF-data.

BILAG V (2)

SAMMENLIGNING AF BEMANDINGSOMKOSTNINGERNE / STYKGODSSKIB 3.300 BRT

Omkostnings- klassificering	Register Fragtfartøj 3.300	Besætning (antal/nationalitet)		Samlede bemandings- omkostninger (a) i 1.000 USD/år	Indeks (tysk ISR = 100)
		Officerer	Menige		
1.	DIS (minimal)	1E + 5F	0E + 8F	334	40
2.	NIS	1E + 5F	0E + 8F	356	43
3.	Madeira (MAR)	4E + 0F	4E + 0F	470	57
4.	Nederlandene	5E + 0F	0E + 4F	566	69
5.	Sverige	4E + 0F	7E + 0F	655	79
6.	Belgien	5E + 0F	4E + 0F	778	94
7.	Tyskland (ISR)	3E + 2F	2E + 5F	826	100
8.	Finland	4E + 0F	7E + 0F	836	100
9.	DIS (realistisk)	6E + 0F	4E + 4F	876	106
10.	Island	4E + 0F	7E + 0F	896	108
11.	Italien	5E + 0F	8E + 0F	1.015	123
12.	Spanien	7E + 0F	8E + 0F	1.027	124
13.	Norge (NOR)	4E + 0F	7E + 0F	1.055	128
14.	Tyskland	5E + 0F	0E + 7F	1.575	191
15.	Frankrig	7E + 0F	10E + 0F	1.928	233

(a) Omfatter sociale udgifter

E EØS-statsborgere

F: Lavtlønnede fremmede

Kilde: TecnEcon/Merc; skøn på grundlag af ISF-data.

BILAG V (3)

SAMMENLIGNING AF BEMANDINGSOMKOSTNINGERNE / PRODUKTTANKER 9.000 BRT

Omkostnings- klassificering	Register Fragtfartøj 9.000	Besætning (antal/nationalitet)		Samlede bemandings- omkostninger (a) i 1.000 USD/år	Indeks (tysk ISR = 100)
		Officerer	Menige		
1.	DIS (minimal)	1E + 6F	0E + 11F	400	37
2.	NIS	1E + 6F	0E + 11F	413	38
3.	Madeira (MAR)	4E + 0F	4E + 0F	573	52
4.	Nederlandene	6E + 0F	0E + 7F	729	67
5.	Belgien	5E + 0F	4E + 0F	1.063	97
6.	Sverige	7E + 0F	11E + 0F	1.089	100
7.	Tyskland (ISR)	4E + 3F	2E + 11F	1.092	100
8.	DIS (realistisk)	7E + 0F	6E + 5F	1.102	101
9.	Spanien	7E + 0F	10E + 0F	1.285	118
10.	Finland	7E + 0F	11E + 0F	1.379	126
11.	Italien	5E + 0F	8E + 0F	1.410	129
12.	Norge (NOR)	7E + 0F	11E + 0F	1.749	160
13.	Tyskland	6E + 0F	0E + 8F	1.848	169
14.	Frankrig Francia	8E + 0F	12E + 0F	2.248	206

(a) Omfatter sociale udgifter

E EØS-statsborgere

F: Lavtlønnede fremmede

Kilde: TecnEcon/Merc; skøn på grundlag af ISF-data.

BILAG VI

RETSGRUNDLAG - OVERSIGT

Land	Grundlæggende cabotageprincip	Kommentar	Bilaterale aftaler, som vedrører cabotage	Nationalitetskrav til besætningen		Ejendomskrav		Skattenedsættelser
				Første register	Andet Register	Første register	Andet register	
Finland	Lukket for fremmede skibe. Fra tiltrædelsen åbent for EU.	Begrænsede undtagelser.	Ingen aftaler med hverken EU eller EFTA som giver gensidig adgang til cabotage.	Finske statsborgere.	Kan mønstre fremmede besætningsmedlemmer på visse betingelser som undtagelse fra de sædvanlige kollektive arbejdsoverenskomster. Halvdelen af besætningen kan bestå af statsborgere fra EØS.	60% af fartøjet ejes af finske statsborgere eller finskregistrerede selskaber.	Som førsteregister. Registrering ikke tilladt for passager/bilfærger eller fartøjer, som udelukkende driver cabotage-sejls.	En del af de skatter og socialsikringsbidrag, som betales af ejeren, kan refunderes for fartøjer, der er registreret i det parallelle register.
Sverige	Lukket for fremmede skibe. Fra tiltrædelsen åbent for EU.	Bilaterale aftaler gør det muligt for skibe under forskellige fremmede flag at deltage i cabotagesejladsen. Undtagelser kan i visse tilfælde indrømmes af den svenske søfartsstyrelse.	Omfatter Norge, Belgien, Irland, Nederlandene, Portugal, Frankrig og UK og tillader gensidig cabotage. Aftalen med Norge omfatter også NIS-fartøjer.	Ingen. Alle besætningsmedlemmer er omfattet af de kollektive lønoverenskomster uanset nationalitet.	Ingen.	Over 50% ejet af svenske statsborgere eller selskaber, men staten har ret til at tillade fremmede fartøjer at føre svensk flag.	-	Skibsrederne får fuld refusion for skat af søfolkernes indtægt og et yderligere kontant beløb på 29 000 SEK pr. fuldtidsansat for socialsikringsbidrag. Ca. 25% besparelser på de samlede bemandingsomkostninger.
Island	Åben kystlinje	-	Ingen, som berører kystfart.	EØS-borgere	-	Åbent for EØS-borgere.	Finder ikke anvendelse. Ejere kan chartre skibe under fremmed flag til cabotagesejls.	-
Norge	Åben kystlinje	NIS-registrerede fartøjer udelukket. Fast rutesejls med passagerer kræver tilladelse.	Omfatter Sverige, Island, Danmark, UK og Portugal, men en åben politik over for cabotage betyder, at særlige aftaler ikke er påkrævet.	Ingen, bortset fra at skibsføreren skal være norsk. Alle besætningsmedlemmer omfattes af de kollektive lønoverenskomster.	Almindeligt krav om norsk skibsfører. Undtagelser for andre nationaliteter fås dog uden vanskelighed.	Ejeren er norsk statsborger eller bosiddende i Norge eller et ubegrænset partnerskab, hvoraf mindst 60% ejes af norske statsborgere, eller ejeren er et aktieselskab, hvor mindst 60% af kapitalen og driftsmyndigheden er i norske hænder.	60% ejet af norske statsborgere eller selskaber eller aktieselskaber med hovedkontor i Norge eller partnerskaber med norsk baseret administrerende ejer eller ejeren har udpeget en repræsentant til at acceptere skrivelser på ejerens vegne.	Alle norske søfolk får en særlig skattenedsættelse på indtil 30% af bruttoindkomsten, dog højst 70 000 NOK om året. Begrænset til søfolk med en minimal sejlsperiode. Rederne kan få skattelettelser for besætningsmedlemmer, som er bosat i Norge og/eller skat skyldige i Norge. Begrænset til NOR-fartøjer med mindre hele besætningen på NIS-fartøjer opfylder bosteds-/skat skyldighedskravene.

Kilde: Tecnecon

BILAG VII SVENSK, FINSK OG EFTA-FARTØJERS ANSLÅEDE DELTAGELSE I EU-CABOTAGESEJLADS EFTER FARTØJSTYPER (UNDTAGEN NIS), NOVEMBER 1993 - NOVEMBER 1994

Del I

Land	Flag	Stykgods		Massegods		Tankskibe		LPG/LNG		Kemikalietankskibe		I alt	
		Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT
Belgien	FIN	4	10.190	-	-	-	-	1	6.726	-	-	5	16.916
	NOR	6	6.156	-	-	-	-	-	-	2	4.779	8	10.935
	SVE	2	3.842	-	-	-	-	-	-	1	4.311	3	9.153
	I alt											16	36.004
Danmark	FIN	11	23.017	-	-	-	-	-	-	1	13.974	12	37.081
	NOR	43	38.184	1	1.199	-	-	-	-	3	3.967	47	43.350
	SVE	22	18.631	1	8.383	26	91.347	-	-	7	30.013	56	148.374
	I alt												
Den Irske Republik	FIN	1	4.303	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4.303
	NOR	1	493	-	-	-	-	-	-	-	-	1	493
	SVE	4	3.810	-	-	-	-	-	-	-	-	4	3.810
	I alt											6	8.606
Frankrig	FIN	1	3.826	-	-	-	-	-	-	1	6.763	2	10.589
	NOR	3	5.228	-	-	1	3.998	-	-	5	11.388	9	20.614
	SVE	3	3.758	-	-	1	7.285	-	-	2	11.303	6	22.346
	I alt											17	53.549
Tyskland	FIN	10	28.291	-	-	-	-	-	-	-	-	10	28.291
	NOR	16	11.148	1	1.199	1	3.998	-	-	3	9.790	21	26.135
	SVE	14	15.311	-	-	12	53.841	-	-	4	22.218	30	91.370
	I alt											61	145.796

Del II

Land	Flag	Stykgods		Massegods		Tankskibe		LPG/LNG		Kemikalietankskibe		I alt	
		Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT
Grækenland	NOR	3	2.477	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2.477
	I alt											3	2.477
Italien	FIN	1	4.303	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4.303
	SVE	2	11.691									2	11.691
	I alt											3	15.994
Nederlandene	FIN	13	38.171	-	-	1	8.773	1	6.726	1	6.763	16	60.433
	NOR	20	19.248	-	-	2	4.497	-	-	8	17.519	30	41.264
	SVE	9	20.577	-	-	13	52.960	-	-	4	17.467	26	91.004
	I alt											72	192.701
Portugal	NOR	11	8.351	-	-	-	-	-	-	-	-	11	8.351
	SVE	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5.774	1	5.774
	I alt											12	14.125
Spanien	FIN	2	8.606	-	-	-	-	-	-	-	-	2	8.606
	NOR	8	15.734	-	-	-	-	-	-	-	-	8	15.734
	SVE	4	6.676	-	-	-	-	-	-	1	5.774	5	12.450
	I alt											15	36.790
UK	FIN	10	45.023	-	-	2	56.584	2	11.505	1	6.763	15	119.875
	NOR	28	37.425	-	-	2	4.497	-	-	7	16.219	37	58.141
	SVE	14	32.475	3	27.773	19	116.840	-	-	9	56.246	45	233.334
	I alt											97	411.350

Kilde: Tecnecon, på grundlag af LMIS-data

BILAG VIII NIS-FARTØJERS ANSLÅEDE DELTAGELSE I EU-CABOTAGESEJLADS

Land	Stykgods		Masse gods		Tank skibe		LPG/LNG		Kemikalietank skibe		Containerskibe		I alt	
	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT
Belgien	15	28.133	1	2.468	-	-	2	9.210	4	14.306	-	-	22	54.117
Danmark	42	65.167	3	8.022	6	75.670	2	13.593	2	13.593	1	2.282	56	178.723
Den Irske Republik	9	11.090	1	18.839	1	6.973	-	-	1	2.564	-	-	12	34.466
Nederlandene	44	65.026	3	14.242	10	108.297	3	12.699	8	30.639	2	5.904	70	236.807
UK	69	142.800	7	76.716	16	229.494	13	86.683	23	152.400	3	7.078	131	695.171

Kilde : TecEcon, på grundlag af LMIS-data

ISSN 0254-1459

KOM(95) 383 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 11

Katalognummer : CB-CO-95-407-DA-C

ISBN 92-77-92241-9

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg