



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 06.09.1995
KOM(95)383 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET

**Genomförande av förordning 3577/92
om tillämpning av principen om frihet att
tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet
inom medlemsstaterna — 1993–1994**

Innehållsförteckning

Innehåll	Sida
Inledning	1
DEL I: Utvecklingen inom cabotagesektorn i EU (1993—1994)	
Utvecklingen inom lagstiftning	3
Spansk begäran om skyddsåtgärder enligt artikel 5 i förordningen	3
Ekonomiska effekter	4
Effekter för varje medlemsstat	5
Utländsk flagg i liberaliserad trafik	6
Utländsk flagg i icke-liberaliserad trafik	7
Utländsk flagg inom nordeuropeiskt cabotage	7
Cabotageflottor	7
Slutsats	8
DEL II: DIS- och MAR-fartyg och deras verksamhet inom cabotagetrafik inom EU	
DIS- och MAR-flottor	9
DIS- och MAR-fartygs verksamhet	9
Kostnadsjämförelse mellan DIS/MAR och nationella register inom EU	10
Slutsats	11
DEL III: Följder av att förordning 3577/92 utsträcks till att gälla även EFTA-länder	
Bakgrund	13
Kostnader för besättning	13
Finska och svenska fartygs samt EFTA-fartygs cabotageverksamhet inom EU	14
Eventuell konkurrens från NIS-fartyg	15
Slutsats	15

Rapport till kommissionen och rådet

Genomförande av förordning 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna -1993—1994

Inledning

1. Detta är den första rapporten om genomförandet av förordning (EEG) 3577/92 som antogs av rådet den 7 december 1992. Förordningen trädde i kraft den 1 januari 1993. Rapporten består av tre delar:
 - I. En beskrivning av förordningens genomförande, enligt artikel 10 i förordningen. Denna artikel föreskriver även nya förslag om detta anses lämpligt. Kommissionen har tolkat skyldigheten enligt artikel 10 som att den även omfattar en analys av liberaliseringens *ekonomiska effekter*.
 - II. En analys av effekterna av tillträde till marknaden för fartyg som inte uppfyller alla krav för tillträde till cabotage i flaggstaten. Analysen omfattar såväl en undersökning av effekterna på marknaden som *en eventuell snedvridning av konkurrensen* mellan fartyg i cabotagetransport som för gemenskapsflagg. Denna del uppfyller en begäran från rådet som gjordes under antagandet av förordningen och som avser artikel 1.2 i förordningen. Det tillfälliga undantaget i artikel 1.2 är endast tillämpligt på fartyg i Danmarks och Portugals andra register. Kommissionen ombads också att, om nödvändigt, lägga fram förslag före utgången av 1994.
 - III. En undersökning av EFTA-ländernas cabotageflottor med beaktande av kostnader för besättning och verksamhet inom kusttrafik i EU under perioden 1993—1994, då Sverige och Finland fortfarande var medlemmar i EFTA. Förordning 3577/92 ingick inte i det "interimspaket" som uppdaterade EES-avtalet till den lydelse som Gemensamma EES-kommittén antog den 21 mars 1994. Vid detta tillfälle gjorde både EU och EFTA ett uttalande om cabotage då EFTA-sidan beklagade att förordningen inte hade införlivats i avtalet och EU-sidan lovade att överväga att den införlivades vid ett senare tillfälle. I detta syfte ombads kommissionen att, då den utarbetade sin första rapport om förordningens genomförande, ta hänsyn till de eventuella följderna av att *förordningen utsträcks till att även gälla Europeiska ekonomiska samarbetsområdet*.
2. Förordningen om cabotage fastställdes slutgiltigt först efter år av diskussioner och den utgör en väl övervägd politisk kompromiss mellan de nord- och sydeuropeiska medlemsstaternas ståndpunkter. I huvudsak har inhemsk sjöfart liberaliserats men det förekommer fortfarande många avvikelser. Texten innehåller en tidsplan för ytterligare liberalisering inom de sydeuropeiska medlemsstaterna per sektor och typ av trafik fram till år 2004. Endast en av dessa sektorer, kryssningstrafik, har därefter liberaliserats, från och med den 1 januari 1995. Spanien beviljades skyddsåtgärder under ett år, fram till den 17 februari 1994.

Denna rapport läggs i informationssyfte fram inför Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

DEL I: Utvecklingen inom cabotagesektorn i EU (1993—1994)

Utvecklingen inom lagstiftning

3. Kommissionen begärde att medlemsstaterna skulle förse kommissionen med uppgifter om förordningens tillämpning, inklusive antagen lagstiftning. Svar har mottagits från:

- Belgien: Ingen lagstiftning har antagits eftersom cabotage är fritt.
- Danmark: Ingen särskild hänvisning till förordning 3577/92 i lagstiftningen. Det enda undantaget från fritt cabotage, dvs. trafik med fartyg under 500 bruttoton avskaffades 1994.
- Frankrike: Ingen lagstiftning har antagits, men liberaliserade laster får fraktas utan godkännande.
- Tyskland: Se lag av den 15 juli 1994.
- Grekland: Se presidentdekret 215/94.
- Irland: Ingen lagstiftning har antagits eftersom cabotage är fritt.
- Italien: Ingen lagstiftning har antagits men regeringen har utfärdat ett cirkulär om förordning 3577/92 till sjöfartsmyndigheterna.
- Portugal: Se lagdekret 368/93.
- Spanien: Se kungligt dekret 897/93 och påbud av den 28 juli 1993.
- Förenade kungariket: Ingen lagstiftning har antagits eftersom cabotage är fritt.

Inga svar har mottagits från Luxemburg och Nederländerna, men det är känt att cabotage är av liten betydelse och historiskt sett fritt i den senare medlemsstaten.

Medlemsstaternas lagstiftning om cabotage skulle ha anpassats i enlighet med domstolens domar (1973) ECR 101 kommissionen mot Italien och (1974) ECR 359 kommissionen mot Franska republiken för att säkerställa att ingen nationell lagstiftning som strider mot förordningen fortsätter att gälla, samtidigt som man säkerställer att förordningens gemenskapsrättsliga karaktär inte ifrågasätts genom att i onödan upprepa detta. Kommissionens enheter kommer att fortsätta att undersöka om medlemsstaternas lagstiftning överensstämmer med förordningen.

Spansk begäran om skyddsåtgärder enligt artikel 5 i förordningen

4. Från och med den 1 januari 1993 antog de spanska myndigheterna ensidiga skyddsåtgärder enligt artikel 5 i förordning 3577/92 och begärde formellt att kommissionen skulle bevilja Spanien ett 12 månader långt undantag från att tillämpa förordningen, enligt samma artikel. Kommissionen beviljade Spanien skyddsåtgärder genom två följande beslut. I sitt första beslut (93/125/EEG) av den 17 februari 1993 beviljade kommissionen att det spanska fastlandet inte skulle omfattas av förordningen, undantaget anslutningstrafik. På grundval av en studie som utfördes av oberoende konsulter om hur en liberalisering av fastlandscabotage skulle påverka den spanska sjöfartssektorn, beviljades Spanien genom ett andra beslut av kommissionen (93/396/EEG) av den 13 juli 1993 en förlängning med ytterligare en period på sex månader för skyddsåtgärder för transporttjänster för tre typer av varor, återigen med undantag för anslutningstrafik. För att betona att undantaget var

exceptionellt lades varje gång en artikel till som föreskrev att om inget spanskt fartyg fanns tillgängligt vid ett givet tillfälle var de spanska myndigheterna tvungna att tillåta fartyg från andra medlemsstater att erbjuda sådana tjänster.

Ekonomiska effekter

5. Den totala volymen för cabotagetransport i de 12 EU-länderna under 1993 var nästan 224 miljoner ton. Hälften bestod av ö-transport, dvs. transport mellan fastlandet och öar eller mellan öar. Den andra hälften bestod av transport mellan hamnar på fastlandet. Oljesektorn utgjorde 63 % av transporten på fastlandet. *Bilaga 1* innehåller en detaljerad tabell om cabotageutvecklingen från 1984 till 1993.

Total volym EU-cabotage, 1993 (miljoner ton)

Totalt för nordeuropeisk trafik	100,6
Liberaliserad sydeuropeisk trafik	22,4
Skyddad sydeuropeisk trafik	100,8
Totalt	223,8

Källa: MERC (Maritime Economic Research Centre)

6. I allmänhet har de ekonomiska effekterna av liberaliseringen varit blygsamma under de perioder som denna rapport handlar om. Detta beror delvis på den relativt lilla andel last som enligt lag blev tillgänglig i de sydeuropeiska medlemsstaterna. Detta gällde *icke-strategisk last* i trafik på *fastlandet* och endast om den fraktades av fartyg på *mer än 650 bruttoton*. Detta uppgick till endast 18 % av deras totala cabotagetransport, motsvarande 22,4 miljoner ton.
7. Fastän 22,4 miljoner ton liberaliserades, fraktades dock endast 1,3 miljoner ton eller 6 % av fartyg som inte förde nationell flagg. Denna volym utgör *en procent* av den totala cabotagen i de sydeuropeiska medlemsstaterna.
8. Tillträde till återstående 100,8 miljoner ton, inklusive alla laster inom ö-transport är fortfarande förbehållet de fartyg i de sydeuropeiska medlemsstaterna som för nationell flagg. Förordning 3577/92 innehåller ett tillfälligt undantag för ett antal cabotagetransporter på fastlandet för de senare medlemsstaterna¹ och all deras ö-transport².

¹Kryssningstrafik kommer att liberaliseras från och med den 1.1.1995; strategiska varor från och med den 1.1.1997; trafik med fartyg på mindre än 650 bruttoton från och med den 1.1.1998; reguljär passagerar- och färjetrafik från och med den 1.1.1999.

²F, I, P och SP: all trafik kommer att liberaliseras från och med den 1.1.1999. GR: reguljär passagerar- och färjetrafik samt trafik med fartyg på mindre än 650 bruttoton från och med den 1.1.2004; all annan trafik från och med den 1.1.1999.

Cabotage inom EU som fortfarande är skyddat, 1993 (miljoner ton)
(Skyddad sydeuropeisk trafik)

< 650 ton	4,4
Strategiskt fastland	33
Strategiska öar	28
Bulklast (öar)	14,9
Styckegods (öar)	20,5
Totalt för skyddad trafik	100,8

Källa: MERC

Effekter för varje medlemsstat

9. Volymen för liberaliserade laster under översynsperioden var, grundat på siffror från 1993, följande (i miljoner ton):

Liberaliserade laster, inklusive laster på "inlåsta" marknader, för varje medlemsstat under 1993.

Land	Torr bulk	Styckegods	Kemikalier/gaser	Totalt
Frankrike	0,4	--	0,2	0,6
Grekland	---	--	--	--
Italien	1,9	5,2	0,5 ^a	7,6
Portugal	0,1	--	0,1	0,2
Spanien	3,7	4,4	0,7	8,8 ^b
Delsumma	6,1	9,6	1,5	17,2
"inlåst" (egen räkning) ^c	5,2	--	--	5,2
Totalt	11,3	9,6	1,5	22,4

^a Uppskattning.

^b Till och med februari 1994 (skyddsåtgärderna upphör): 0,5—0,8 m.

^c Med "inlåst" (egen räkning) avses laster som kan fraktas av en industriidkare med egen flotta. Laster som kan erbjudas på den öppna marknaden (F: 1 m, GR: 0,2 m, I: 3 m, SP: 1 m).

10. Ytterligare 4,4 miljoner ton icke-strategisk last fraktades av fartyg på mindre än 650 bruttoton. Denna last fraktades uppenbarligen i så små volymer att större fartyg inte behövdes; om den hade fraktats av fartyg som var större än 650 bruttoton skulle även dessa laster ha varit fritt tillgängliga.

11. Den verksamhet som fartyg under utländsk flagg stod för var av liten betydelse:

Frankrike: Volymen på 0,6 miljoner ton bulklast var uppenbarligen inte av intresse för transportföretag som för utländsk flagg (kanske var den för liten eller för särartad).

Grekland: Eftersom praktiskt taget all trafik på fastlandet består av strategiska laster, industrilaster på en "inlåst" marknad eller laster som fraktas av fartyg som är mindre än 650 bruttoton, berördes inga fartyg som förde utländsk flagg.

Italien: Marknadsaktörerna måste i hög grad ha varit omedvetna om förändringarna: 11 miljoner ton last liberaliserades, ändå fraktade fartyg som förde utländsk flagg (EU och icke-EU) bara 0,2 miljoner ton under 1993. De italienska industriföretagens flotta har en kapacitet på 3 miljoner ton, vilket är last för en "inlåst" marknad under nationell flagg.

Portugal: Volymen för liberaliserad last är försumbar.

Spanien: Eftersom icke-strategiska laster, undantaget last som fraktas av fartyg på mindre än 650 bruttoton, blev tillgängliga först från och med den 17 februari 1994³ har det ännu inte varit möjligt att fastställa den påverkan som denna liberalisering har haft.

Utländsk flagg i liberaliserad trafik

12. Andelen utländsk flagg var förhållandevis hög (12 %) inom den liberaliserade delen av den *spanska* marknaden för cabotage (bl.a. järnmalm). Detta kan ha orsakats av att det inte fanns tillräckligt mycket tonnage som förde nationell flagg, fastän de utländska fartyg som användes ofta var spanskkontrollerade. Denna situation förelåg dock redan före liberaliseringen av trafiken på fastlandet, då fartyg som förde utländsk flagg drevs enligt särskilt tillstånd.

13. Andelen utländsk flagg inom transport av *kemikalier och gaser* har varit särskilt hög (45 %) och inte bara i Spanien. Här gäller det samma som i punkt 11: utländska fartyg användes redan för att frakta dessa laster enligt särskilt tillstånd.

14. Det finns ytterligare två anledningar till den blygsamma effekten av den nuvarande liberaliseringen:

- De flesta *bulk*laster som transporteras mellan hamnar på fastlandet i Sydeuropa är av litet intresse för utländska rederier. Antingen är fraktsatserna för låga eller så finns det ingen last för återfärden.

³Kommissionens beslut 93/125/EEG av den 17.2.1993 och 93/396/EEG av den 13.6.1993 om tillämpning av skyddsåtgärder enligt artikel 5 i förordning 3577/92.

- Rederier och speditörer har fortfarande otillräcklig kännedom om den liberalisering som nyligen har ägt rum; även om de kände till den bättre tenderar speditörer att stanna kvar hos sina traditionella nationella transportföretag så länge som utlänningar inte erbjuder reguljär trafik.

Utländsk flagg i icke-liberaliserad trafik

15. Mellan 6 och 6,5 miljoner ton icke-liberaliserade cabotagelaster fraktades enligt särskilt tillstånd av fartyg som förde utländsk flagg. Det är cirka 6 % av de 101,5 miljoner ton som fortfarande är reserverade för fartyg under nationell flagg. Fartyg under utländsk flagg som fraktar reserverad last har enbart påvisats i Frankrike (0,3—0,5 m ton), Spanien (1 m ton) och Portugal (4,9 m ton). I fråga om Portugal har de fartyg som är registrerade i Madeiras fartygsregister räknats som "utländska fartyg" eftersom de behöver särskilt tillstånd för att vara verksamma inom portugisiskt cabotage.

Kommissionen undersöker om de undantag som har medgivits enligt artikel 6 (icke-liberaliserad trafik) är berättigade i fortsättningen då medlemsstaternas bestämmelser om särskilt tillstånd för tillträde till denna trafik inte omfattar ett förmånssystem till fördel för EU-flagg genom vilket särskilt tillstånd bara skulle beviljas fartyg som inte förde EU-flagg om inget fartyg med EU-flagg fanns att tillgå.

Utländsk flagg inom nordeuropeiskt cabotage

16. Cabotagetrifiken i de nordeuropeiska medlemsstaterna är öppen för utländsk flagg med undantag för Tyskland där cabotagetrifika förbehållet fartyg som för EU-flagg. Fastän nationell flagg dominerar inom färjetrafiken och för transporter av styckegods i Danmark och Förenade kungariket, fraktar fartyg från dessa länder bara 20 % av bulklasterna. Fartyg med UK-flagg fraktar dock praktiskt taget all brittisk nordsjöolja. I Tyskland utförde fartyg som förde nationell flagg 58 % av cabotagetransporterna under 1993 jämfört med 75 % under föregående år.

Cabotageflottor

17. *Bilaga 2* innehåller uppgifter om medlemsstaternas cabotage- eller "kustflottor" per den 1 januari 1994. Fartyg som är registrerade i DIS och MAR ingår inte; de ingår i del II i denna rapport.
18. Det har varit svårt att identifiera cabotageflottor i de nordeuropeiska medlemsstaterna, eftersom fartygen i fråga lätt kan gå över från internationell trafik till cabotagetrifika. Därför har "kustflottan" varit måttstock för denna rapport. Med denna avses i allmänhet flottan med fartyg på mindre än 6 000 bruttoton (10 000 dödviktston), fastän även större färjor kan beaktas i detta syfte. Det uppskattas att cirka 80 % av alla äkta cabotagetransporter som gjordes av fartygen i fråga ägde rum inom de nordeuropeiska medlemsstaternas trafik, särskilt i Förenade kungariket och i mindre omfattning i Tyskland.

19. I de sydeuropeiska medlemsstaterna kan specialiserade cabotageflottor lätt fastställas, t.ex. på grundval av ett "begränsat sjövärdighetscertifikat".
20. Det bör framhållas att den cabotageflotta som förde gemenskapsflagg i allmänhet minskade i storlek under perioden mellan 1992 och 1994. Minskningen varierade från att vara obetydlig som i Grekland och Italien till 30 % i Spanien. Både i Nordeuropa (särskilt i Tyskland, Nederländerna och Förenade kungariket) och i Sydeuropa (särskilt Spanien) tillskrivs nedgången allmänna marknadsvillkor och den höga driftskostnaden som medförde utflaggning till öppna register som Cypern och Malta, Antigua, Bahamas och Vanuatu. I Frankrike registrerades allt fler fartyg i Kerguelenregistret.
21. Efter den 1 juli 1993 har spanska fartyg tillstånd att vara registrerade på Kanarieöarna; de har dock inte tillstånd att vara verksamma inom sådan spansk cabotagetrafik där begränsningar fortfarande gäller⁴. Mellan 1992 och 1993 krympte den spanska cabotageflottan från 124 till 85 fartyg. Antalet besättningsmän minskade från 3 000 till 2 100, en minskning med 30 %. Det antas att möjligheten att den spanska marknaden skulle liberaliseras alltmer bidrog till de beslut som en del spanska ägare fattade. Att rederier i de andra sydeuropeiska medlemsstaterna skulle ha fattat liknande beslut har inte rapporterats.

Slutsats

22. Man kan i allmänhet förvänta sig att ytterligare liberalisering av cabotage under kommande år kommer att leda till ökad effektivitet inom denna sektor vilket kommer att leda till en förbättring vad avser konkurrenskraften hos aktörer inom cabotage jämfört med aktörer inom andra transportsätt. Det framgår t.ex. att grekiska ägare till cabotagefartyg förbereder sig för en fullständig liberalisering. Förordning 3577/92 jämställer nationell cabotagetrafik med korta sjötransporter inom Europa, med undantag av kravet om flagg. Eftersom det senare transportsättet i allt högre grad ses som ett alternativ, särskilt för långa vägtransporter, är det inte otroligt att en del av lasten kommer att föras över till cabotage. Detta ger inte bara speditören en fördel utan innebär också att tillräcklig fartygskapacitet finns att tillgå vid rätt tidpunkt. Detta kommer att kräva en större insats från rederiernas sida för att få speditörernas förtroende. För närvarande lider cabotagesektorn i en del medlemsstater av dåligt anseende medan infrastrukturprojekt i inlandet (pipeliner, nya vägar) ökar de landbaserade handelsflödenas attraktionskraft.

⁴Kryssningstrafiken har liberaliserats för alla aktörer med verkan från och med den 1.1.1995, fastän liberaliseringen för fartyg som är registrerade på Kanarieöarna ägde rum tidigare (1.1.1994).

DEL II: DIS⁵- och MAR⁶-fartyg och deras verksamhet inom cabotagetrafik inom EU

DIS- och MAR-flottor

23. *Bilaga 3* beskriver DIS- och MAR-flottornas sammansättning. Antalet fartyg som var registrerade i DIS förblev mer eller mindre det samma under åren 1993 och 1994. Av sammanlagt 478 den 1 juli 1994 kunde 223 fartyg *tänkas* utföra cabotage utanför Danmark. Flottan är relativt ung: 84 % är yngre än 15 år. Det finns inga begränsningar för besättningens nationalitet, bortsett från befälhavaren. I praktiken är dock de flesta besättningsmän på danska kustfartyg danska. I den utsträckning som filippinare och indier anställs är lönerna enligt kollektivavtalen i fråga jämförbara med ITF:s (Internationella transportarbetarfederationen) "grundlön för besättningsmän" (till skillnad från ITF:s "Fjärran Östern-lön" som är lägre). Besättningsmän på DIS-fartyg behöver inte betala inkomstskatt.
24. MAR-flottan är relativt liten, 35 fartyg 1994. Tankersektionen utgör ensam hälften av fartygen och den allra största delen av dödviktstonnaget. Ungefär 40 % av flottan ägs av utländska intressenter. Nio fartyg ägs av spanska företag. Befälhavaren och hälften av besättningen måste vara portugisisk eller medborgare i en annan medlemsstat i gemenskapen men dispens kan ges. Besättningsmän behöver inte betala inkomstskatt.
25. DIS- och MAR-fartyg får inte gå i cabotagetrafik i sina hemländer även om särskilt tillstånd kan beviljas. Eftersom förordning 3577/92 endast ger frihet att tillhandahålla cabotagetransporter för fartyg som har tillåtelse att utföra cabotage i sitt hemland, behövde DIS- och MAR-fartyg medges undantag för att få tillträde till cabotage i andra medlemsstater. Detta undantag har beviljats fram till den 31 december 1996 (artikel 1.2 i förordningen). Rådet begärde att kommissionen skulle börja göra en analys av verksamheten och av *en eventuell snedvridning av konkurrensen* som orsakades av DIS- och MAR-fartyg som gick i cabotagetrafik i medlemsstaterna samt avsätta en del av dess första rapport till de resultat man kommit fram till.

DIS- och MAR-fartygs verksamhet

26. Fastän 223 DIS-fartyg *potentiellt* kunde ha utfört utländskt cabotage gör man uppskattningen att högst 50 fartyg verkligen utförde EU-cabotage utanför Danmark. De flesta av dem gick i brittisk eller tysk inhemsk trafik. En del fartyg användes inom franskt, portugisiskt och spanskt cabotage, i första hand då inget nationellt tonnage fanns att tillgå. Så var fallet främst vad avser tankrar för kemikalier och gas. Eftersom DIS-fartygs verksamhet inom denna trafik ökade i viss omfattning under 1994, kan man anta att liberaliseringen har haft en viss effekt. Den del av DIS-flottans omsättning som kom från cabotage uppskattas till 1–2 % av den totala omsättningen och endast en fjärdedel av detta procenttal härrör från verksamhet i Sydeuropa.

⁵DIS: Det danska internationella fartygsregistret.

⁶MAR: Madeiras internationella fartygsregister.

27. MAR-fartyg som utför cabotage i Portugal har huvudsakligen särskilt tillstånd: några få färder gjordes inom brittisk kusttrafik. Dessa avsåg last av olja, gas och kemikalier; både under 1992 och 1993 fraktades i Portugal praktiskt taget alla dessa laster endast av MAR-fartyg. Det är ännu inte känt hur läget var under 1994.

Kostnadsjämförelse mellan DIS/MAR och nationella register inom EU och i EES-stater

28. *Bilaga 4* innehåller en rankning av *lönkostnader* för besättningsmän under 1993, uppdelat på löner för överstyrmän och matroser. *Bilaga 5* beskriver i detalj jämförbara *kostnader för bemanning* för tre typer av fartyg. Vid beräkningen av dessa kostnader har eventuella stödåtgärder beaktats. I denna rapport har det tyska registret ISR⁷ fått representera ett register med genomsnittliga kostnader, på grundval av olika källor.
29. Det undantag som har beviljats DIS- och MAR-fartyg fram till den 31 december 1996 har gett upphov till en del frågor eftersom sådana fartyg tros ha kostnadsfördelar jämfört med fartyg i övriga nationella register inom EU.
30. Det framgår tydligt av tabellerna i bilaga 5 att mycket beror på hur bemanningsreglerna tillämpas, eller i praktiken om fartyget bemannas med gemenskapsmedborgare eller helt eller delvis med utländsk besättning. Uppgifter om bemanningskostnader mottogs från "Internationella Redarefederationen" avseende flera cabotagefartyg som var registrerade i DIS och MAR samt i de övriga registren. För DIS-fartyg har man antagit en "minimi"-situation och en "realistisk" situation vilka återspeglar minsta möjliga bemanningskostnader enligt DIS-regler respektive den situation som enligt rapporten faktiskt är tillämplig vad avser kustfartyg. I det senare fallet har ett DIS-fartyg på 3 300 bruttoton normalt en besättning på 14 personer, dvs. ett manskap på 10 danskar och 4 filippinare. Följande tabell som är ett utdrag från bilaga 5.2, visar detta.

⁷ISR: Det tyska internationella fartygsregistret.

Beräknade kostnader för besättning för ett fartyg på 3 300 bruttoton som är registrerat i ISR, DIS och NIS⁸ (i 1 000 USD och index ISR=100)

Register	Besättning (antal)		Årliga kostnader	
	Befäl	Manskap	USD 1 000	Index
Tyskland – ISR	tyskt (3) filippinskt (2)	tyskt (1) filippinskt (4)	709	100
DIS – "minimi"	danskt (1) filippinskt (5)	filippinskt (8)	334	40
DIS – realistisk	danskt (6)	danskt (4) filippinskt (4)	876	106
NIS	norskt (1) filippinskt (5)	filippinskt (8)	356	43

Källa: Tecnecon (Economic and Transport Consultants)

31. I allmänhet utgör kostnaderna för besättningar på kustfartyg en förhållandevis hög andel av de totala kostnaderna i jämförelse med situationen för oceangående fartyg. Som ett typiskt fall kan nämnas att nederländska kustfartyg drar nytta av lägre kostnader än danska fartyg i den "realistiska" situationen eftersom de har mindre besättning vilket också påverkar kostnaderna för ledighet, sjukfrånvaro och tid för utbildning. Filippinska besättningsmän på nederländska kustfartyg får en lön som överensstämmer med nederländska kollektivavtal för arbetstagare; de får inte anställas till den lön de skulle ha fått i hemlandet.

Slutsats

32. Driftskostnaderna i de olika registren varierar avsevärt. Detta kan ge upphov till särskilt hård konkurrens då medlemsstater med förhållandevis dyra register öppnar sin cabotagetrafik för konkurrens för första gången. Även om MAR-flottan, som huvudsakligen utför cabotage i Portugal, inte kommer att ha en betydande effekt på gemenskapens marknad så kan DIS-fartyg komma att få en betydande fördel jämfört med övriga register. Detta beror på om antalet besättningsmän som inte är medborgare i en medlemsstat ligger i närheten av det högsta tillåtna procenttalet. Eftersom detta fortfarande är möjligt och tiden för fastställandet än så länge har varit kort samt för lite trafik har öppnats i de sydeuropeiska medlemsstaterna är det inte möjligt för kommissionen att föreslå en ändring av förordning 3577/92 i syfte att ge DIS- (och MAR-) fartyg permanent tillträde till EU-cabotage.
33. Tre anmärkningar bör dock göras till ovanstående slutsats:

⁸NIS: Det norska internationella fartygsregistret.

- DIS-fartyg i den realistiska situationen skulle redan kunna vara mycket konkurrenskraftiga och attraktiva för speditörer av andra anledningar än potentiellt lägre kostnader för besättning, inklusive tekniska fördelar, effektivitet, pålitlighet och punktlighet.
- Det finns ytterligare register inom EU – andra register *och även* första register – som kan vara mycket konkurrenskraftiga inom cabotagetrafik vilket framgår av bilagorna. En utestängning av DIS- och MAR-fartyg från denna trafik från och med den 1 januari 1997 skulle inte utesluta hård priskonkurrens, även om de DIS-fartyg som valde "minimi"-kostnadssituationen mest skulle kunna påverka en sådan konkurrens.
- Den överskuggande frågan förblir därför om fartyg som inte tillåts utföra cabotage i sitt hemland skall ha permanent tillträde till cabotage i andra medlemsstater; om denna fråga besvaras med nej skulle en ändring av nationell lagstiftning om sådana register kunna vara ett sätt att ge DIS- och MAR-fartyg permanent tillträde till andra medlemsstaters cabotagetrafik.

DEL III: Följder av att förordning 3577/92 utsträcks till att gälla även EFTA-länder

Bakgrund

34. Den 21 mars 1994 antog Gemensamma EES-kommittén ett beslut om att all ny relevant EU-lagstiftning som har antagits mellan avslutandet av förhandlingarna om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och EES-avtalets ikraftträdande skall införlivas i avtalet. Detta omfattade inte förordning 3577/92. Europeiska unionen gjorde ett uttalande i vilket den samtyckte till att

"kommissionen vid utarbetandet av dess första rapport om genomförandet av förordning ... även skall beakta eventuella följder av att förordningen utsträcks till att även gälla Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Vid den tidpunkten skall Gemensamma EES-kommittén utan dröjsmål undersöka frågan om ett införlivande av förordningen i EES-avtalet".

35. Under förhandlingarna med Norge om anslutning kom man överens om att NIS-fartyg (som enligt lag inte tillåts gå i norsk cabotagetrafik) inte skulle dra nytta av undantaget i artikel 1.2 i förordning 3577/92. Norge åtog sig att inte ändra sin lagstiftning om NIS före den 1 januari 1997.
36. Utvidgningen av den Europeiska unionen den 1 januari 1995 innebär att förordningen nu är tillämplig på Finland, Sverige och Österrike. Då kommissionen utarbetade sin rapport samlade den in uppgifter om lagstiftningen i de dåvarande fyra största sjöfartsnationerna inom EES; se *bilaga 6*. Det visade sig att både Finland och Sverige har begränsningar i fråga om cabotage. Finland antog dock lagstiftning om att öppna sina kusttrafik för andra fartyg med EU-flagg (Lag 1362/94). Sverige har redan slutit bilaterala avtal med sex EU-medlemsstater som ger ömsesidigt tillträde för fartyg som är registrerade i första och andra register. I Sverige pågår för närvarande arbetet med att ändra lagstiftningen så att begränsningar för alla fartyg som för EU-flagg avskaffas.
37. En undersökning om flottorna i de före detta och nuvarande EFTA-länderna omfattade uppgifter om de finska och svenska *flottornas verksamhet inom cabotagetrafik* inom EU och de viktigaste resultaten som man har kommit fram till anges i denna del och i *bilaga 7*. *Bilaga 8* behandlar NIS-fartygens verksamhet.

Kostnader för besättning

38. Uppgifter om kostnader för besättning på finska, isländska, norska och svenska fartyg återfinns i *bilagorna 4 och 5*, som det redan har hänvisats till i del II. *Bilagorna 4 och 5* visar att finska och isländska fartyg, bland fartyg som för EU-flagg, bör rankas som fartyg med medelhöga eller höga kostnader, medan de fartyg som för svensk flagg förefaller att konkurrera åtminstone på lika villkor med övriga EU-staters andra register som har relativt låga kostnader, som t.ex. tyska ISR och DIS (i den "realistiska" situationen). För svensk flagg och Finlands andra register återbetalas skatt och sociala avgifter vilket gör det möjligt för rederier att spara in 25—30 % av kostnaderna för besättning.

39. Norges första register – NOR – förefaller att vara dyrare än andra EES-flagg och nästan alla EU-register. I motsats till detta är kostnaderna för besättning på fartyg som är registrerade i *det norska internationella fartygsregistret (NIS)* lägre än kostnaderna för besättning på fartyg i alla första och andraregister i Europa, bortsett från DIS i "minimisituationen". Dessa kostnader är 30–40 % lägre än kostnaderna för fartyg som är registrerade i EU-register med relativt låga kostnader. De utgör endast 20 % av kostnaderna för de dyraste EU-flaggen.

Finska och svenska fartygs samt EFTA-fartygs cabotageverksamhet inom EU

40. *Bilagorna 7 och 8* innehåller uppgifter om finska och svenska fartygs samt EFTA-fartygs *beräknade* verksamhet inom cabotagetransport inom EU under perioden november 1993 – november 1994. En analys har gjorts av finska och svenska fartyg samt NOR-fartyg å ena sidan och NIS-fartyg å andra sidan; numera har finska och svenska fartyg tillträde till cabotage i alla medlemsstater och NOR-fartyg kommer att få tillträde om förordning 3577/92 utsträcks till att gälla EFTA. Detta kommer inte att vara fallet i fråga om NIS-fartyg så länge som norsk lagstiftning inte ändras. NIS-fartygens verksamhet analyserades bara för de medlemsstater som har en öppen kustlinje. Det är dock möjligt att en del fartyg chartrades för resor i de sydeuropeiska medlemsstaterna.
41. Uppgifterna i bilagorna härrör från en analys av fartygsrörelser, varvid sådana fartyg som uppenbarligen inte är lämpliga för cabotage har uteslutits, och intervjuer med ägare till de återstående fartygen som huvudsakligen är små lastfartyg samt tankrar för olja och kemikalier. Siffrorna visar den sammanlagda bruttodräktigheten för fartyg som går i sådan trafik men de visar inte de nordiska fartygens *andelar* av samtliga transporter. Följande tabell, som har utarbetats av Förenade kungarikets departement för transporter, visar dock marknadsandelar i Förenade kungariket.

Marknadsandelar för fartyg i kusttrafik som för EFTA-flagg i Förenade kungariket 1993

Flagg	Volym torr last som tagits ombord (mt)	Procentuell andel av trafiken i Förenade kungariket	Volym flytande last som tagits ombord (mt)	Procentuell andel av trafiken i Förenade kungariket
NIS	0,16	0,9	2,95	7,0
Sverige	*	*	1,77	4,2
Norge	*	*	0,56	1,2
Finland	*	*	0,54	1,2
Totalt	0,16	0,9	5,82	13,6

* obetydlig

42. Bilagorna 7 och 8 visar att tankrar för olja och kemikalier som för *norskt* (NIS) och *svenskt* flagg dominerade i kusttrafik inom EU, särskilt i Förenade kungariket som givetvis är en viktig marknad för oljeprodukter. Dessa fartyg var också verksamma i Danmark, Tyskland

och Nederländerna. Det är inte troligt att alla fartygsrörelser skedde i samband med resor som skulle kunna anses vara äkta cabotage.

43. Ovanstående tabell över marknadsandelar för samtliga transporter inom kusttrafiken i Förenade kungariket visar att EFTA-fartygen som grupp hade en total marknadsandel på nästan 14 % vad avser transporter av flytande bulklast, med en andel på 7 % för NIS-fartyg. NIS-fartygen stod för en andel på 5,2 % av alla transporter inom Förenade kungariket, vilket verkar vara relativt blygsamt. Förklaringen till detta är att kusttrafiken i Förenade kungariket är öppen för *alla* typer av flagg och brittiska fartyg, fartyg från andra nordeuropeiska medlemsstater, EFTA-fartyg (inklusive NIS) och fartyg som förde annan flagg än EU-flagg, bl.a bekvämlighetsflagg, kunde konkurrera fritt.

Eventuell konkurrens från NIS-fartyg

44. Fastän NIS:s marknadsandel inte verkar vara stor i de nordeuropeiska medlemsstaterna uppskattades antalet fartyg som kunde ses som *potentiellt* lämpliga för cabotage i alla EU-stater att vara mellan 200 och 420 fartyg⁹. Cirka 250 av dessa är fartyg över 10 000 dödviktston (6 000 bruttoton) men under 30 000 dödviktston. En del spanska fartyg av den storleken utför spansk cabotage men vanligtvis är sådana större fartyg verksamma på den internationella marknaden. Som regel kan många fartyg, särskilt fartyg som är byggda för en viss typ av trafik, inte med lätthet användas i annan trafik. Dessutom går enligt norska myndigheter de flesta, om inte alla, små NIS- och NOR-fartyg enbart i trafik för norsk import och export. Trots detta bör potentialen i så många fartyg som är verksamma under extremt låga kostnadsvillkor inte underskattas. Den mindre typen av NIS-fartyg med flera användningsområden kan komma att försöka hitta ytterligare marknader om de nuvarande begränsningarna tas bort.

Slutsats

45. Avtalet föreskriver att ett homogent Europeiskt ekonomiskt samarbetsområde som särskilt omfattar alla de fyra friheterna skapas och bibehålls. För att uppnå detta måste relevant gemenskapslagstiftning kontinuerligt och övergripande utsträckas till att gälla EES. Frågan om hur förordning 3577/92 kan utgöra en del av den relevanta gemenskapslagstiftningen är förknippat med att man hittar en lösning på följande frågor.

Under förutsättning att NIS-fartyg fortsätter att vara uteslagna från fri verksamhet inom EG-cabotage, vilket skulle vara fallet enligt artikel 1.1 i förordningen, kommer troligtvis inte en utsträckning av förordningen till att gälla även EFTA- och EES-stater att ge upphov till betydande förändringar i den nuvarande cabotagetrafiken inom EG. Det bör göras klart att undantaget i artikel 1.2 i förordningen inte bör tillämpas på NIS-fartyg eftersom det endast var avsett för EU-medlemsstater då förordningen antogs. Dessutom bör Norge förplikta sig att inte ändra sin lagstiftning om NIS före den 1 januari 1997. Tills dess har kommissionen haft möjlighet att, inom ramen för sin andra rapport om genomförandet,

⁹Roro- och passagerarfärjor har inte beaktats eftersom de ofta är avsedda för särskild trafik.

analysera liberaliseringens påverkan på cabotage utifrån ett bredare faktaunderlag. Norge har redan godtagit båda punkterna under anslutningsförhandlingarna. Om Norge skulle överväga att ge NIS-fartyg tillträde till deras egen inhemska marknad efter den 1 januari 1997, så kan situationen behöva omprövas mot bakgrund av då tillämpliga norska bemanningskrav och -praxis.

BILAGA 1

ÖVERSIKT ÖVER CABOTAGEUTVECKLINGEN FÖR VARJE MEDLEMSSTAT INOM EU (MILJONER TON)

Kategori	TORR BULK		FLYTANDE BULK		STYCKEGODS		TOTALT		TOTALT
Land	fastland	öar	fastland	öar	fastland	öar	fastland	öar	
Belgien									
1984	NA	-	NA	-	NA	-	NA	-	NA
1992	NA	-	NA	-	NA	-	NA	-	NA
1993	NA	-	0,05	-	-	-	0,05	-	0,05
Danmark									
1987*	3,9	3,0	0,5	2,6	-	8,6	4,4	14,2	18,6
1992*	5,25	2,05	0,55	2,65	-	8,2	5,8	12,9	18,7
1993*	4,25	1,9	0,45	2,5	-	9,5	4,7	13,9	18,6
Frankrike									
1984	2,4	0,3	7,2	0,3	-	1,2	9,6	1,8	11,4
1992	1,8	0,3	7,2	0,4	-	0,9	9,0	1,6	10,6
1993*	1,6	0,2	6,5	0,3	-	0,9	8,1	1,4	9,5
Västtyskland									
1987	0,5	-	1,5	-	-	-	2,0	-	2,0
efter återföreningen									
1992	1,45	-	7,35	0,1	0,5	-	8,85	0,6	9,45
1993	0,95	-	6,05	0,1	0,5	-	7,05	0,6	7,65
Grekland									
1984	3,0	3,55	6,5	0,9	0,6	2,0	10,1	6,45	16,55
1992	3,7	4,1	6,0	2,0	0,4	2,4	10,1	8,5	18,6
1993*	3,7	4,1	6,0	2,0	0,4	2,4	10,1	8,5	18,6
Irland									
1984	0,05	-	0,45	-	-	-	0,5	-	0,5
1992	0,15	-	0,55	-	-	-	0,7	-	0,7
1993*	0,3	-	0,55	-	-	-	0,85	-	0,85
Italien									
1984	4,85	8,35	7,5	21,4	4,0	6,9	16,35	36,65	53,0
1992	5,4	10,8	6,65	23,15	5,85	11,65	17,9	45,6	63,5
1993*	5,0	10,0	6,2	21,5	5,45	10,85	16,65	42,35	59,0
Nederländerna									
1984*	-	1,0	-	-	-	0,15	-	1,15	1,15
1992	0,3	1,45	-	-	-	0,2	0,3	1,65	1,95
1993	0,4	1,25	-	-	-	0,2	0,4	1,45	1,85
Portugal									
1984	0,1	0,5	3,0	0,2	-	0,4	3,1	1,1	4,2
1992	0,1	0,5	5,0	0,4	-	0,8	5,1	1,7	6,8
1993	0,1	0,5	4,3	0,4	-	0,8	4,4	1,7	6,1
Spanien									
1984	7,6	1,8	18,3	4,7	2,7	4,9	28,6	11,4	40,0
1992	5,6	0,6	13,6	3,9	4,4	5,2	23,6	9,7	33,3
1993	4,75	0,55	10,8	3,85	4,4	5,6	19,95	10,0	29,95
Förenade kungariket (inklusive offshore)									
1984	4,7	-	32,5	30,0	-	8,8	37,2	38,8	76,0
1992	8,5	2,0	26,1	29,7	-	9,0	34,6	40,7	75,3
1993	7,4	2,0	28,9	23,8	-	9,5	36,3	35,3	71,6
Alla EU-medlemsstater									
1984/7	27,1	18,5	77,45	60,1	7,3	33,0	111,9	111,6	223,4
1992	32,25	21,8	73,0	62,3	10,7	38,9	116,0	123,0	238,9
1992/3	28,45	20,5	69,8	54,5	10,3	40,3	108,6	115,2	223,8

* innehåller uppskattade värden om transporterade volymer, områden eller varor.

Källa: Merc

BILAGA 2

"Kustflottorna" i de nordeuropeiska EU-medlemsstaterna per 1.1.1994¹⁰

Land	Nr.	BRT	DWT	Anmärkningar
Belgien	23	78 000	37 000	huvudsakligen färjor
Danmark	129	199 000	92 000	huvudsakligen färjor mellan öar
Tyskland	551	774 000	1 040 000	
- nationellt	268	312 000	413 000	huvudsakligen vanliga kustfartyg
- ISR	283	462 000	627 000	huvudsakligen vanliga kustfartyg
Irland	54	95 000	128 000	total flotta under 10 000 dwt
Luxemburg	12	50 000	84 000	belgiskägd, < 10 000 dwt
Nederländerna	237	378 000	602 000	huvudsakligen normala kustfartyg
Förenade kungariket	*237	*302 000	*463 000	huvudsakligen lastfartyg
Totalt nord-europeiska EU-medlemsstater	*1243	*1 876 000	*2 446 000	Nordeuropeiska kustflottor som är verksamma inom Europa

*uppskattad

Källa: Merc

Cabotageflottorna i de sydeuropeiska EU-medlemsstaterna per 1.1.1994¹

Land	Nr.	BRT	DWT	Anmärkningar
Frankrike	86	538 831	712 387	
- roro	14	136 374	*55 000	roro/färjor från/till Korsika
- övriga	72	402 457	657 387	huvudsakligen cabotage/tankrar i internationell trafik
Grekland	448	721 934	365 000	
- roro	220	381 934	*185 000	roro/färjor inklusive
- övriga	228	*340 000	*180 000	38 hydrofoilbåtar / flotta av små lastfartyg för trafik mellan öar
Italien	377	672 500	623 500	
- roro	228	385 000	*150 000	roro/färjor + 53 hydrofoilbåtar
- övriga	149	287 500	473 500	huvudsakligen tankrar
Portugal	21	63 000	82 000	endast fartyg för torr last
Spanien	172	580 411	702 279	
- fastland	85	198 402	*320 000	endast lastfartyg
- öar	87	382 039	382 279	huvudsakligen linjefartyg/ färjor / roro
Totalt syd-europeiska EU-medlemsstater	1104	2 576 676	2 485 166	Totala cabotageflottor i sydeuropeiska medlemsstater

*uppskattad

Källa: Merc

¹⁰För skillnaden mellan "kust"-flottor och cabotageflottor se punkt 17—19 i rapporten.

BILAGA 3**DIS-FLOTTAN, JULI 1992 OCH JULI 1994, EFTER FARTYGSTYP**

Fartygstyp	Nr.		BRT/BT		DWT	
	1.7.1992	1.7.1994	1.7.1992	1.7.1994	1.7.1992	1.7.1994
Trampfartyg	237	228	917 548	888 612	1 555 736	1 491 373
Linjefartyg	86	98	1 990 075	2 093 198	2 216 618	2 360 305
Tankrar	100	98	2 159 765	1 567 504	3 965 287	2 740 587
Passagerarfartyg och färjor	6	7	84 120	122 433	16 360	19 875
Övriga	44	46	55 663	65 697	64 753	75 058
Totalt	473	478	5 207 171	4 737 444	7 818 754	6 687 198

(Källa: Danmarks Rederiförening)

MAR-FLOTTAN, JULI 1993 OCH JULI 1994, EFTER FARTYGSTYP

Fartygstyp	Nr.		BRT		DWT	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994
Passagerarfartyg	2	2	2 168	13 443	674	2 722
Styckegods	5	9	10 205	16 021	17 311	29 239
Bulkfartyg	5	3	77 563	21 152	126 112	34 132
Oljetankrar	16	15	742 623	693 958	1 437 567	1 371 684
Containerfartyg	3	3	6 055	6 055	10 941	10 941
Gasfartyg	2	2	7 605	7 605	9 557	9 557
Tankrar för kemikalier	-	1	-	3 575	-	6 260
Total flotta	33	35	846 221	761 992	1 602 162	1 464 535

(Källa: DGPNTM)

BILAGA 4.1**RANKNING AV LÖNEKOSTNADER FÖR BESÄTTNINGSMÄN 1993: ÖVERSTYRMÄN**

Nationalitet	Månatlig inkomst Index	Inkomst plus sociala avgifter, Index
EU:		
Danmark	184	156
Tyskland	166	150
Frankrike	126	148
Förenade kungariket	118	115
Danmark (DIS)	103	89
Nederländerna	100	100
Spanien	84	92
Italien	84	90
Belgien (Luxemburg)	79	97
NYA MEDLEMSSTATER:		
Sverige	90	100
Finland	106	102
EFTA:		
Island	98	92
Norge (NOR)	125	120
Norge (NIS)	136	130
Utländska lågkostnadsregister*:		
Indiska (MUI/ITF)	53	43
Indiska (NIS)	43	37
Filippinska (ITF/TCC)	44	36
Filippinska (DIS)	39	33
Filippinska (NIS)	37	32
Polska (NIS)	43	35

*Förkortningar inom parentes avser avtalstyp.

Källa: ISF

BILAGA 4.2**RANKNING AV LÖNEKOSTNADER FÖR BESÄTTNINGSMÄN 1993: MATROSER**

Nationalitet	Månadsinkomst Index	Inkomst plus sociala avgifter, Index
EU:		
Tyskland	174	161
Danmark	128	107
Danmark (DIS)	102	86
Nederländerna	100	100
Frankrike	95	118
Italien	91	97
Förenade kungariket	78	73
Belgien (Luxemburg)	75	90
Grekland	63	61
Portugal	27	25
NYA MEDLEMSSTATER:		
Sverige	84	93
Finland	135	129
EFTA:		
Island	115	106
Norge (NOR)	141	128
Norge (NIS)	144	139
Utländska lågkostnadsregister ^a :		
Indiska (NUS/ITF)	33	30
Indiska (DIS)	32	28
Indiska (NIS)	24	22
Filippinska (ITF/TCC)	30	25
Filippinska (DIS)	38	32
Filippinska (NIS)	29	26
Polska (NIS)	31	26

^a Förkortningar inom parentes avser avtalstyp.

Källa: ISF

BILAGA 5.1

JÄMFÖRELSE BEMANNINGSKOSTNADER / FARTYG FÖR STYCKEGODS PÅ 1 500 BRT

Kostnads- rankning	Register Lastfartyg 1 500	Besättning (antal/nationalitet)		Totala bemannings- kostnader ^a USD 1 000/år	Index (Tyska ISR = 100)
		Befäl	Manskap		
1.	DIS "minimi"	1E + 4F	0E + 5F	266	38
2.	NIS	1E + 4F	0E + 5F	300	42
3.	Madeira (MAR)	3E + 0F	3E + 0F	340	48
4.	Nederländerna	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.	Frankrike	6E + 0F	6E + 0F	1 454	205

- ^a inklusive sociala avgifter
E: medborgare i en EES-stat
F: utländska lågkostnadsregister

Källa: TecEcon/Merc: uppskattningar baserade på uppgifter från ISF.

BILAGA 5.2

JÄMFÖRELSE BEMANNINGSKOSTNADER / FARTYG FÖR STYCKEGODS PÅ 3 300 BRT

Kostnads- rankning	Register Lastfartyg 3 300	Besättning (antal/nationalitet)		Totala bemannings- kostnader ^a USD 1 000/år	Index (Tyska ISR = 100)
		Befäl	Manskap		
1.	DIS "minimi"	1E + 5F	0E + 8F	334	40
2.	NIS	1E + 5F	0E + 8F	356	43
3.	Madeira (MAR)	4E + 0F	4E + 0F	470	57
4.	Nederländerna	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.	Frankrike	7E + 0F	10E + 0F	1 928	233

^a inklusive sociala avgifter
E: medborgare i en EES-stat
F: utländska lågkostnadsregister

Källa: TecnEcon/Merc: uppskattningar baserade på uppgifter från ISF.

BILAGA 5.3

JÄMFÖRELSE BEMANNINGSKOSTNADER / PRODUKTTANKER PÅ 9 000 BRT

Kostnads- rankning	Register Lastfartyg 9 000	Besättning (antal/nationalitet)		Totala bemannings- kostnader ^a USD 1 000/år	Index (Tyska ISR = 100)
		Befäl	Manskap		
1.	DIS "minimi"	1E + 6F	0E + 11F	400	37
2.	NIS	1E + 6F	0E + 11F	413	38
3.	Madeira (MAR)	4E + 0F	4E + 0F	573	52
4.	Nederländerna	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.	Frankrike	8E + 0F	12E + 0F	2 248	206

^a inklusive sociala avgifter
E: medborgare i en EES-stat
F: utländska lågkostnadsregister

Källa: TecnEcon/Merc: uppskattningar baserade på uppgifter från ISF.

BILAGA 6

RÄTTSLIG GRUND — SAMMANFATTNING

Land	Grundläggande cabotage-princip	Anmärkning	Bilaterala avtal vad avser cabotage	Krav vad avser besättningens nationalitet		Krav vad avser ägarskap		Skattelättnader
				Första register	Andra register	Första register	Andra register	
Finland	Stängt för utländska fartyg. Efter anslutningen öppet för EU.	Begränsade undantag	Inga avtal vare sig med EU eller övriga EFTA-länder som ger ömsesidigt tillträde till cabotage	Finska medborgare	Utländska besättningsmedlemmar får rekryteras enligt särskilda villkor genom undantag från de vanliga kollektivavtalen. Hälften av besättningen får bestå av medlemmar som är bosatta inom EES.	60 % av fartyget ägs av finska medborgare eller finskregistrerade företag.	Samma krav som för första registret. Registrering är inte tillåten för passagerar- och bilfärjor eller fartyg som bara utför cabotage.	En andel av skatterna hålls inne och sociala avgifter som betalas av ägaren kan återbetalas för fartyg som är registrerade i det parallella registret.
Sverige	Stängt för utländska fartyg. Efter anslutningen öppet för EU.	Bilaterala avtal gör det möjligt för olika fartyg som för utländskt flagg att utföra cabotage. Undantag kan i särskilda fall medges av Sjöfartsverket.	Omfattar Belgien, Frankrike, Förenade kungariket, Irland, Nederländerna, Norge och Portugal och tillåter ömsesidigt cabotage. Avtalet med Norge omfattar även NIS-fartyg	Inga. All besättning anställd enligt kollektiva löneavtal oavsett nationalitet.	Inga.	Mer än 50 % ägs av en svensk medborgare eller företag fastän regeringen förbehåller sig rätten att ge utländska fartyg tillstånd att föra svenskt flagg.	—	Rederier får full lättnad vad avser skatter som betalas på besättningsmäns inkomst och ett ytterligare belopp på kontant SEK 29 000 per heltidsanställd för sociala avgifter. Ungefär en 25-procentig besparing på totala kostnader för besättning.
Island	Öppen kustlinje	—	Inga som avser kustsjöfart	Medborgare i EES-länder	—	Öppet för medborgare i EES-länder.	Inte tillämpliga. Ägare kan chartra fartyg som för utländskt flagg för cabotagetrafik.	—
Norge	Öppen kustlinje	Undantaget fartyg som är registrerade i NIS. Passagerartrafik enligt tidtabell måste ha licens.	Omfattar Danmark, Förenade kungariket, Island, Portugal och Sverige fastän en öppen politik vad avser cabotage innebär att inga särskilda arrangemang krävs.	Inga förutom att befälhavaren måste vara av norsk nationalitet. All besättning anställd enligt kollektiva löneavtal.	Allmänt krav om norsk befälhavare. Undantag för andra nationaliteter medges dock normalt.	Ägaren skall vara norsk medborgare eller bosatt i Norge, eller ägaren skall vara ett partnerskap med obegränsat ansvar där minst 60 % av ägarna är norska medborgare, eller ägaren skall vara ett aktiebolag där minst 60 % av kapitalet och ansvaret för driften är i norska händer.	60 % skall ägas av norska medborgare eller företag, eller ett aktiebolag med huvudkontor i Norge, eller partnerskap mellan rederier med norskt ansvar för driften eller så skall ägaren utse en företrädare som tar emot dokument på ägarens vägnar.	Alla norska besättningsmän får en särskild nedsättning av skatten på upp till 30 % av bruttoinkomsten, dock högst NOK 70 000 per år. Begränsat till besättningsmän som arbetar under ett lägsta antal dagar. Rederier får skattelättnader för den del av besättningen som är bosatt i Norge eller som skall taxeras i Norge. Begränsat till NOR-fartyg, förutom i de fall då NIS-fartygs hela besättning uppfyller de nödvändiga besättnings/beskattningsskraven.

Källa: TecnEcon

BILAGA 7

FINSKA OCH SVENSKA FARTYGS SAMT EFTA-FARTYGS UPPSKATTADE CABOTAGEVERKSAMHET INOM EU, PER FARTYGSTYP (EXKLUSIVE NIS).
NOVEMBER 1993 — NOVEMBER 1994

Del 1

Land	Flagga	Styckegods		Bulk		Tanker		Lpg/Lng		Tanker för kemikalier		Totalt	
		Nr.	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
	SWE	2	3 842	-	-	-	-	-	-	1	4 311	3	8 153
	Totalt											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
	SWE	22	18 631	1	8 383	26	91 347	-	-	7	30 013	56	148 374
	Totalt											115	228 805
Irland	FIN	1	4 303	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4 303
	NOR	1	493	-	-	-	-	-	-	-	-	1	493
	SWE	4	3 810	-	-	-	-	-	-	-	-	4	3 810
	Totalt											6	8 606
Frankrike	FIN	1	3 826	-	-	-	-	-	-	1	6 763	2	10 589
	NOR	3	5 228	-	-	1	3 998	-	-	5	11 388	9	20 614
	SWE	3	3 758	-	-	1	7 285	-	-	2	11 303	6	22 346
	Totalt											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
	SWE	14	15 311	-	-	12	53 841	-	-	4	22 218	30	91 370
	Totalt											61	145 796

Del II

Land	Flagga	Styckegods		Bulk		Tanker		Lpg/Lng		Tanker för kemikalier		Totalt	
		Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT	Antal	BT
Grekland	NOR	3	2 477	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2 477
	Totalt											3	2 477
Italien	FIN	1	4 303	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4 303
	SWE	2	11 691	-	-	-	-	-	-	-	-	2	11 691
	Totalt											3	15 994
Nederländerna	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
	SWE	9	20 577	-	-	13	52 960	-	-	4	17 467	26	91 004
	Totalt											72	192 701
Portugal	NOR	11	8 351	-	-	-	-	-	-	-	-	11	8 351
	SWE	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5 774	1	5 774
	Totalt											12	14 125
Spanien	FIN	2	8 606	-	-	-	-	-	-	-	-	2	8 606
	NOR	8	15 734	-	-	-	-	-	-	-	-	8	15 734
	SWE	4	6 676	-	-	-	-	-	-	1	5 774	5	12 450
	Totalt											15	36 790
Förenade kungariket	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
	SWE	14	32 475	3	27 773	19	116 840	-	-	9	56 246	45	233 334
	Totalt											97	411 350

Källa: TecneEcon, baserat på uppgifter från LMIS.

L2

BILAGA 8

NIS-FARTYGS NUVARANDE UPPSKATTADE CABOTAGEVERKSAMHET INOM EU

Land	Styckegods		Bulk		Tanker		lpg/lng		Tanker för kemikalier		Container		Totalt	
	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
Irland	9	11 090	1	18 839	1	6 973	-	-	1	2 564	-	-	12	34 466
Nederländerna	44	65 026	3	14 242	10	108 297	3	12 699	8	30 639	2	5 904	70	236 807
Förenade kungariket	69	142 8	7	76 716	16	229 494	13	86 683	23	152 400	3	7 078	131	695 171

Källa: TecnEcon, baserat 1995-09-01 på uppgifter från LMIS.

ISSN 1024-4506

KOM(95) 383 slutlig

DOKUMENT

SV

07 11

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

ISBN 92-77-92250-8

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg

29