



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 22.4.2014
COM(2014) 231 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET

Femte rapport om gennemførelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlds) (2001-2010)

{SWD(2014) 143 final}

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET

Femte rapport om gennemførelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (2001-2010)

Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads)¹ blev vedtaget den 7. december 1992. Formålet med forordningen har været gradvis at gennemføre denne frie udveksling og dermed skabe et indre marked for levering af cabotagesejlads.

I henhold til forordningens artikel 10 forelægger Kommissionen hvert andet år Rådet en rapport om forordningens gennemførelse, i givet fald ledsaget af de nødvendige forslag.

Dette er den femte rapport. Efter høring af medlemsstaterne om rapporternes indhold og hyppighed som bekendtgjort i den foregående rapport² og i lyset af Rådets konklusioner³ besluttede Kommissionen at lade denne rapport omfatte årene 2001-2010 og senere i tilgængeligt omfang. Det var der to grunde til. For det første ville Kommissionen foretage en fuld vurdering af konsekvenserne af liberaliseringen af cabotagesejlads i Grækenland, som var den sidste medlemsstat, der åbnede sit marked. For det andet ville den analysere cabotagesejladsen i medlemsstater, som tiltrådte EU efter vedtagelsen af den foregående rapport i 2002 (dvs. udvidelserne 1. maj 2004⁴, 1. januar 2007⁵ og 1. juli 2013⁶).

Denne rapport har fokus på lande, som har adgang til havet⁷. Den bygger på undersøgelser udført af uafhængige konsulenter⁸, resultaterne fra høringer af interessenter og medlemsstater, som Kommissionen afholdt i 2009, og svarene fra medlemsstaterne på et spørgeskema, som Kommissionen sendte til dem i 2012.

Rapporten falder i fire kapitler. Det første fremstiller nylig retspraksis fra Domstolen og den lovgivningsmæssige udvikling i medlemsstaterne og EFTA-landene. Det andet omhandler

¹ EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

² Fjerde rapport om gennemførelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (1999-2000) af 24.4.2002, KOM(2002) 203.

³ Rådets konklusioner af 5.11.2002.

⁴ Cypern, Estland, Litauen, Letland, Malta, Polen, Slovenien, se også fodnote 7.

⁵ Bulgarien og Rumænien.

⁶ Kroatien.

⁷ Østrig, Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Luxembourg og Slovakiet indgår ikke.

⁸ Consultrans (medlem af ECORYS Lead Framework Contract Consortium), "Study in view of the preparation of the 5th periodical report on the implementation of Regulation No 3577/92. Economic part 2001-2005", juli 2007. Gomez-Acebo & Pombo Abogados, "Study on the implementation of Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within the Member States. Legal developments (2001-2005)", juni 2007.

markedstendenser i medlemsstaterne og EFTA-landene. Det tredje opsummerer de tilgængelige data om beskæftigelsen inden for cabotagesejlads. På grund af mangel på pålidelige og endelige tal indeholder dette kapitel ikke længere statistik over besætningsomkostninger. Det fjerde kapitel belyser resultaterne af de høringer, der blev afviklet i anledning af udarbejdelsen af denne rapport. Endelig indeholder det sidste kapitel konklusionerne og præsenterer Kommissionens synspunkt om fremtidens rapporter.

Arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager denne rapport, indeholder flere detaljerede statistiske data og en analyse af visse spørgsmål, der er nævnt i denne rapport.

Denne rapport forelægges sammen med Kommissionens fortolkningsmeddelelse om forordning (EØF) nr. 3577/92⁹.

1. UDVIKLINGEN INDEN FOR LOVGIVNINGEN

I dette kapitel analyseres Domstolens retspraksis og udviklingen i EU-medlemsstaterne (1.1) og EFTA-landene (1.2) inden for de forskellige kategorier af liberaliserede tjenesteydelser, adgang til cabotagesejlads, regler om bemanning, forpligtelse til offentlig tjeneste og kontrakter om offentlig tjeneste i referenceperioden. I tabel 1 i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager denne rapport, gives en mere detaljeret beskrivelse af udviklingen inden for lovgivningen.

1.1. Udviklingen inden for lovgivningen i EU's medlemsstater

1.1.1. Liberaliserede tjenesteydelser

Næsten alle kategorier af tjenesteydelser inden for søtransport – cabotagesejlads – har siden 1. januar 1999, da de fleste undtagelser i henhold til artikel 6 i forordning (EØF) nr. 3577/92 udløb, været åbne for alle, der er omfattet af forordningen.

Den eneste tilbageværende undtagelse, som gjaldt indtil 1. januar 2004 som fastlagt i artikel 6, stk. 3, i forordningen, vedrørte to kategorier af tjenesteydelser inden for ø-cabotage i **Grækenland**: fast passager- og færgefart og tjenesteydelser, som udføres af skibe på under 650 BT.

Efter vedtagelsen af lov 2932/2001 offentliggjort den 27. juni 2001 liberaliserede Grækenland disse former for cabotagesejlads, hvilket var længe før udløbet af undtagelsesperioden i 2004. Imidlertid bragte Grækenland først i 2011 sin lovgivning i endelig overensstemmelse med forordningen efter at have vedtaget en række ændringsforslag ved henholdsvis ministeriel afgørelse 3323.1/02/08, præsidentielt dekret 38/2011 og 44/2011 samt lov 3922/2011 af 4. marts 2011. Denne lovgivning blev vedtaget i Grækenland i forbindelse med en overtrædelsesprocedure, som Kommissionen afsluttede i 2011.

Desuden har Grækenland liberaliseret sit cabotagemarked endnu mere, end forordningen kræver, ved i 2010 at åbne det for krydstogtskibe registreret i et tredjeland (lov 3872/2010).

⁹ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) af COM(2014) 232.

1.1.2. Adgang til fri udveksling af tjenesteydelser inden for cabotagesejlads

I forordningen bestemmes det, at et skib skal opfylde alle betingelser for at drive cabotagesejlads i den medlemsstat, hvor det er registreret, førend det kan levere tjenesteydelser inden for cabotagesejlads i en anden medlemsstat.

Medlemsstaterne tillader alle fartøjer, der er registreret i deres **primære registre**, at levere cabotageydelser uden begrænsninger. Derfor har disse fartøjer ubegrænset adgang til cabotagesejlads i andre medlemsstater.

Situationen vedrørende fartøjer registreret i **sekundære registre**¹⁰ kan opsummeres som følger:

- fartøjer registreret i det særlige spanske register for skibe og rederier på De Kanariske Øer (REC), Portugals register for Madeira (MAR) og i Gibraltar har ubegrænset adgang
- fragtskibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) har ubegrænset adgang, mens passagerskibe i DIS ikke har adgang til cabotagesejlads
- fartøjer registreret i Tysk Internationalt Skibsregister (ISR) og i den finske Fortegnelse over handelsskibe i international fart har begrænset adgang i enkelte tilfælde, men ikke adgang til fast cabotagesejlads
- Frankrig og Italien gav i referenceperioden begrænset adgang til cabotagesejlads til fartøjer, der var registreret i deres respektive sekundære registre:
 - Fartøjer i **Italiens** sekundære register, som oprindeligt var lukket for cabotagesejlads, har fået tilladelse til at levere sådanne tjenesteydelser i enkelte tilfælde og op til 6 cabotagesejladser om måneden (lov 27, 12/2002 nr. 289), og lov nr. 32 326 af 24. november 2003 tillader som alternativ til de 6 sejlads om måneden at udføre ubegrænsede cabotagesejladser, hvis disse er på over 100 sømil hver
 - **Frankrigs** register over de franske besiddelser i det Sydlige Indiske Ocean (TAAF), som ikke gav adgang til cabotagesejlads, er blevet erstattet af Fransk Internationalt Skibsregister (RIF) ved lov nr. 2005-412 af 3. maj 2005, og fartøjer registreret i RIF har begrænset adgang til fragtcabotage, forudsat at sejladserne ikke udelukkende foregår ad cabotageruter.

1.1.3. Regler om bemanning

Ifølge artikel 3, stk. 2, i forordningen finder værtsstatens regler om bemanning anvendelse på fartøjer på under 650 BT og fartøjer, der driver ø-cabotagesejlads, undtagen fragtskibe over 650 BT, når den pågældende sejlads følger efter eller går forud for en sejlads til eller fra en anden stat.

I 2004 klarlagde Domstolen anvendelsesområdet for artikel 3, stk. 2, i henseende til krydstogtskibe¹¹. Ifølge Domstolen har flagstaten ansvaret for alle anliggender vedrørende

¹⁰ Som nævnt i den foregående rapport er medlemsstaternes oversøiske registre ikke omfattet af forordningen (f.eks. for De Nederlandske Antiller, øen Man, Bermuda og Cayman-øerne), da EU-retten ikke finder anvendelse på disse territorier.

¹¹ Sag C-288/02, *Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod Den Helleniske Republik*, Sml. 2004 I, s. 10071.

bemanning af krydstogtskibe på over 650 BT, uanset om de driver fastlands- eller ø-cabotage. Værtsstatens regler måtte kun anvendes på krydstogtskib på under 650 BT.

I 2006 præciserede Domstolen endvidere definitionen af en "søtransport, der følger efter eller går forud for en cabotage" således¹²: "*enhver søtransport fra eller til en anden stat, uanset om der er en last om bord*".

Reglerne om bemanning, jf. artikel 3, kan sammenfattes på følgende måde:

Flagstat	Værtsstat
- fartøjer over 650 BT, der udfører fastlandscabotage - krydstogtskibe over 650 BT - fragtskibe over 650 BT, der udfører ø-cabotage, når den pågældende cabotagesejlads følger efter eller går forud for en sejlads til eller fra en anden stat	- fartøjer på under 650 BT - fartøjer, der udfører ø-cabotage (undtagen fragtskibe over 650 BT, der udfører ø-cabotage, når den pågældende cabotagesejlads følger efter eller går forud for en sejlads til eller fra en anden stat)

Kun seks medlemsstater anvender værtsstatsreglerne: Frankrig, Italien, Spanien (som det var tilfældet i den foregående rapport), Portugal¹³, Grækenland¹⁴ og Bulgarien¹⁵.

De primære regler i de respektive nationale lovgivninger om bemanning er vist i tabel 2 i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager denne rapport.

1.1.4. Forpligtelse til offentlig tjeneste og kontrakter om offentlig tjeneste

Ifølge betragtning 9 i forordningen kan det være berettiget at indføre offentlige tjenesteydelser, der indebærer visse rettigheder og forpligtelser for de berørte redere, for at sikre passende og regelmæssig trafik til, fra og mellem øer, forudsat at der ikke sker nogen forskelsbehandling på grundlag af nationalitet eller bopæl. Forordningens artikel 4 tillader medlemsstaterne at "*indgå kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægge rederier, der deltager i fast fart til, fra og mellem øer, forpligtelser til offentlig tjeneste som betingelse for adgang til at udføre den pågældende transport*", forudsat at disse forpligtelser pålægges uden forskelsbehandling af EU-redere.

En afgørelse fra Domstolen i 2001 klarlagde, at artikel 4, stk. 1, skal fortolkes således, at en medlemsstat må pålægge visse rederier forpligtelse til offentlig tjeneste og samtidig indgå

¹² Sag C-456/04, *Agip Petroli SpA mod Capitaneria di porto di Siracusa m.fl.*, Sml. 2006 I, s. 03395.

¹³ I Portugal finder værtsstatsreglerne ifølge dekret nr. 7/2006 anvendelse på regelmæssig fragttrafik med gods i containere og stykgods mellem fastlandet og øerne Madeira og Azorerne.

¹⁴ I Grækenland er alle anliggender vedrørende bemanning af skibe, der udfører ø-cabotage, omfattet af værtsstatsreglen og reguleret af græsk lovgivning.

¹⁵ I Bulgarien er skibe på under 650 BT ifølge artikel 4 i bekendtgørelse nr. 10 omfattet af den bulgarske bemanningslovgivning.

kontrakter om offentlig tjeneste med andre på samme linje eller rute for at sikre regelmæssig trafik til, fra og mellem øer¹⁶.

Artikel 4 i forordningen blev yderligere præciseret i 2006. Domstolen afgjorde, at den spanske lovgivning var ulovlig, idet den: 1) gør det muligt at give koncession på søtransporttjenester til en enkelt erhvervsdrivende i en periode på 20 år, 2) bestemmer, at et af tildelingskriterierne for koncessionen er erfaring med transport på den pågældende rute, 3) giver mulighed for, at de regelmæssige transporttjenester mellem havnene på fastlandet pålægges offentlige tjenesteydelsesforpligtelser¹⁷.

I referenceperioden er der i hovedtræk sket følgende udvikling i national lovgivning om offentlig tjeneste:

- **Grækenland** har erstattet det administrative godkendelsessystem med en simpel erklæringsordning (lov 3922/2011 af 4. marts 2011 om ændring af lov 2932/2001).
- **Spanien** erstattede kongeligt dekret nr. 1466/97 med kongeligt dekret nr. 1516/2007 af 16. november 2007. Det nye dekret fastlægger reglerne for faste cabotageruter og tjenesteydelser i offentlighedens interesse. De Kanariske Øers regionale myndigheders dekret 9/2009 af 27. januar 2009 og Balearernes regionale myndigheders lov 11/2010 af 2. november 2010 fuldender denne retlige ramme.
- **Frankrig** har indført finansielle sanktioner over for redere, der leverer cabotagesejlads til øer, hvis de ikke overholder forpligtelsen til offentlig tjeneste (dekret af 18. september 2008).

Situationen vedrørende forpligtelse til offentlige tjeneste og kontrakt om offentlig tjeneste gengives i tabel 3 i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager denne rapport.

1.2. Udviklingen inden for lovgivningen i EFTA-landene

Den 1. januar 2005 indførte Norge en undtagelse fra kravet om arbejdstilladelse for ikke-EØS-søfolk, som arbejder på udenlandske skibe, der transporterer gods eller passagerer mellem norske havne. Men kravet om arbejdstilladelse blev genindført i maj 2010. Dette krav om arbejdstilladelse gælder ikke for EØS-statsborgere eller ikke-EØS-statsborgere, der arbejder om bord på EØS-registrerede skibe.

Som det blev nævnt i den foregående rapport, har skibe registreret i Norsk Internationalt Skibsregister (NIS) ikke adgang til cabotagesejlads.

De primære regler om cabotagesejlads i EU's medlemsstater og EFTA-landene er vist i tabel 4 i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager denne rapport.

2. MARKEDSUDVIKLINGEN

Kommissionen stødte på vanskeligheder i indsamlingen af de data, der var nødvendige for at udarbejde denne del af rapporten, idet de statistiske værktøjer, der bruges til at registrere cabotagesejlads i medlemsstaterne, bliver mere og mere utilstrækkelige og upålidelige. Som

¹⁶ Vedtaget efter afgørelsen i sag C-205/99, *Analir mod Administración General del Estado*, Sml. 2001 I, s. 1271.

¹⁷ Sag C-323/03, *Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod Kongeriget Spanien*, Sml. 2006 I, s. 2161.

det blev påpeget i den foregående cabotagerapport, indsamler medlemsstaterne ikke længere så detaljerede statistikker som førhen. Da markedet desuden er blevet liberaliseret, er det blevet vanskeligere for de nationale forvaltninger at registrere markedsrelaterede data. Det medfører ofte, at den statistiske dækning bliver en intern opgave for private aktører, som af forretnings- og fortrolighedshensyn er tøvende med hensyn til at udlevere data til de kompetente myndigheder.

Kommissionen overvejer i øjeblikket at udvikle en metodologi til indsamling af detaljerede og rettidige statistikker om søtransport, herunder cabotagesejlads.

Denne del af rapporten viser udviklingen i trafikken, herunder de generelle tendenser inden for fragtcabotage (2.1.1) og passagercabotage (2.1.2), de primære og sekundære registres markedsandele (2.2) og udenlandsk registrerede skibes indtrængen (2.3).

2.1. Trafikudviklingen

2.1.1. Godstrafik

Ifølge de data, der er leveret af medlemsstaterne som svar på Kommissionens spørgeskema, suppleret med Eurostat-data i perioden 2001-2007 var fragtcabotagen generelt stabil, og i flere lande var mængderne støt stigende. Siden 2008 er trafikmængden faldet betydeligt på grund af virkningerne af den økonomiske krise. Tendensen har været tydeligst i **Grækenland** og **Italien**. I **Spanien** har krisens virkninger været mest mærkbare for stykgods på grund af faldet i forbruget generelt og for tørlast i bulk på grund af opbremsningen i byggebranchen.

Som i tidligere år har fragtcabotagen været domineret af **Det Forenede Kongerige** (stor andel af flydende bulkvarer), **Spanien** (stor andel af stykgods) og **Italien** (stor mængde trafik med flydende bulkvarer). Med hensyn til EFTA-landene ligger fragtmængderne i **Norge** stadig højt, primært på grund af offshoreolietrafikken (se tabel 1). De tilgængelige data om kategorier af fragtransport findes i tabel 5 i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager denne rapport.

Tabel 1: Fragtcabotage

	Samlet mængde (mio. t)									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DE	-	8,4	8,4	8,4	7,8	7,2	7,9	8,1	6,9	6,3
DK*	13,5	12,0	13,7	13,0	14,6	17,0	17,8	16,9	13,2	14,8
EE*	-	0,4	0,5	0,7	0,5	0,3	0,7	0,2	0,1	0,2
EL*	23,4	30,5	36,3	35,0	32,4	33,7	34,3	30,8	27,2	22,2
ES	76,9	76,3	78,7	86,3	87,6	87,0	91,4	86,0	76,6	80,7
FI	5,8	6,1	5,5	5,3	5,0	5,7	6,1	6,1	5,3	8,0
FR	9,1	9,8	10,1	10,4	10	9,3	9,9	9	8,7	8,1
IE	-	-	-	-	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0	0,9
IT	70,2	67,6	59,9	66,1	103	73,8	72,7	67,6	60,7	58,6
LT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PT*	5,6	5,6	5,7	5,8	6,8	6,8	7,7	8,0	7,1	8,3
RO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE	12,2	11,6	11,9	11,3	13,1	11,4	12,5	12,1	9,9	11
SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UK*	105,	102,	96,4	95,7	97,0	88,7	88,0	84,6	79,6	71,3
IS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NO*	-	46,7	45,0	46,2	46,7	49,0	48,2	46,2	44,0	42,5

* Kilde: Eurostat. Data indsamlet af Eurostat omfatter oplysninger om havnes håndtering af over 1 mio. t gods årligt.

2.1.2. Passagerbefordring

Cabotagesejlads med passagerer forekommer stabil med konsoliderede globale tal, der ikke afviger meget fra tidligere rapporter. Der er ikke registreret større stigninger i denne type trafik, og selv de turistbestemte sæsonudsving ses ikke i nogen betydelig grad i de samlede mængder. På grund af virkningerne af den økonomiske krise er antallet af passagerer faldet i de sidste tre år (tallene for **Spanien** i 2010 er faldet til niveauet i 2004-2005, i **Grækenland** til niveauet i 2001).

Cabotagesejlads med passagerer er i stigende grad blevet koncentreret om de to største markeder **Grækenland** og **Italien**, fulgt af **Spanien**. Passagertrafikken i **Danmark** har været faldende på grund af åbningen af Storebæltsforbindelsen fra midt i 1990'erne, men synes nu at have stabiliseret sig på et lavere antal passagerer, der svinger mellem 8 og 9 mio. passagerer årligt (se tabel 2).

Der findes ingen statistikker over passagertrafikken i EFTA-landene.

Tabel 2: Cabotagesejlads med passagerer

Samlet antal passagerer (i mio.)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CY	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
DE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DK*	8,4	8,7	8,9	8,9	8,8	9,1	8,9	8,7	8,3	8,2
EE	-	-	-	-	-	-	2,0	2,0	1,9	1,8
EL	50	60	55	66	75	74	76	76	61	52
ES	16,6	16,0	17,0	18,5	18,3	19,4	20,1	19,7	18,4	18,2
FI	0,6	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
FR*	5,0	5,0	4,5	3,7	4,0	4,2	4,5	4,8	-	-
IE	-	-	-	-	-	-	0,4	0,4	0,5	0,5
IT	34,4	35,9	32,4	36,9	36,4	42,2	41,0	37,3	38,9	39,0
LT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MT	3,1	3,3	3,4	3,5	3,5	3,6	3,8	3,4	3,8	4,0
NL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PT*	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3
RO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,5	1,6	1,7
SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UK*	4,0	4,2	4,1	3,7	3,2	3,1	3,3	3,1	3,0	3,1

* Kilde: Eurostat. Data indsamlet af Eurostat omfatter oplysninger om havnes håndtering af over 200 000 passagerer årligt.

2.2. De primære og sekundære registres respektive markedsandele

Det primære register dominerer passagertrafikken inden for cabotagesejlads. Kun **Spanien** og **Portugal**, som tillader cabotagesejlads med passagerer med fartøjer i deres sekundære registre, har registreret en beskedent andel for skibe i dette register.

De sekundære registres rolle er større inden for fragtcabotage. I **Italien** er der i tillæg til lempelsen af betingelserne for adgang til cabotagesejlads for skibe registreret i Italiensk Internationalt Skibsregister sket en betydelig stigning i disse skibes andel af fragtcabotagen. Ifølge de italienske myndigheder ser denne tendens ud til at fortsætte i den nærmeste fremtid.

2.3. Udenlandsk registrerede skibes indtrængen

Tilstedeværelsen af udenlandsk registrerede skibe er mest synlig inden for fragtcabotage. I **Finland** er tilstedeværelsen af ikkefinske EØS-flag steget fra 25 % i 2001 til 36 % i 2005 og 47 % i 2010. I **Italien** er tilstedeværelsen af ikkeitalienske EØS-flag inden for transport af gods inden for fastlandscabotage steget fra ca. 43 % i 2001 til næsten 47 % i 2009. I **Tyskland** transporteres gennemsnitligt over halvdelen af den samlede godsmængde af ikketyske EØS-skibe, og mens denne andel var 52 % i 2002, var den i 2010 steget til næsten 56 %.

De nationale flags dominans er fortsat stor inden for passagercabotage med **Grækenland** som særtilfælde, idet stort set hele markedet er dækket af nationalt registrerede skibe (ud af ca. 300 skibe, der driver passagercabotage, fører kun fire ikke græsk flag, men er dog græsk ejet).

De tilgængelige data vises i tabel 6 i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager denne rapport.

3. BESKÆFTIGELSE

De tilgængelige oplysninger om beskæftigelsen inden for cabotagesejlads er meget sparsomme.

I **Finland** og **Portugal** er der sket et mindre fald i antal ansatte inden for cabotagesejlads i 2005 (i Finland et fald fra 1 697 i 2000 til 1 562 i 2005, i Portugal fra 167 i 2000 til 149 i 2005)¹⁸.

I **Spanien** er antallet af søfolk på cabotagefartøjer under spansk flag faldet med 49,5 % fra 5 350 i 2001 til 2 649 i 2010, primært på grund af faldet i antal skibe (små cabotagefartøjer er skiftet ud med et lavere antal moderne skibe med større tonnage).

I **Malta** er beskæftigelsen inden for cabotagesejlads på 240 personer (inklusive søfolk) og ifølge de maltesiske myndigheder er der et stort vækstpotentiale. Det vurderes, at yderligere 500 personer skal ansættes i de kommende år.

4. HØRING

I 2009 og 2012 hørte Kommissionen også medlemsstaternes søfartsmyndigheder og andre berørte parter¹⁹ med henblik på at vurdere virkningen af forordningen.

Høringen afdækkede, at cabotagemarkedet er meget forskelligartet på tværs af EU. Høringsbidragene viste, at forordningen synes at tage hensyn til denne forskellighed og de enkelte medlemsstats demografiske og geografiske særtræk.

Det ser ikke ud til, at fjernelse af hindringer for adgang til cabotagemarkedet har medført nogen betydelig stigning i antal redere, der er interesserede i at levere tjenesteydelser inden for cabotagesejlads. Dette kunne skyldes cabotagemarkedets særlige karakteristika, som med få undtagelser i form af ruter af meget stor kommerciel interesse²⁰ består i temmelig små mængder passagertrafik og begrænsede godsmængder. Desuden giver den geografiske placering ikke leverandører af søtransport nogen fordele sammenlignet med landtransport, idet der kan være tale om specifikke tekniske krav til skibene (f.eks. skal skibe, der sejler i Nordeuropa, ofte være i en isklasse).

Desuden skal det nævnes, at visse skibsrederier sikrer deres tilstedeværelse på andre medlemsstats cabotagemarked ved at købe andele i nationale rederier²¹ frem for fysisk at indsætte egne skibe i cabotagesejladsen.

¹⁸ Kilde: Consultrans.

¹⁹ Conference of Peripheral Maritime Regions (CRPM), European Community Shipowners' Association (ECSA), European Sea Ports Organisation (ESPO) og European Transport Workers' Federation (ETF) har bidraget til denne rapport.

²⁰ Cabotagesejladsen mellem det franske hovedland og Korsika, som førhen kun blev drevet af SCNM, har f.eks. tiltrukket andre redere, nemlig Corsica Ferries og i 2010 Moby Lines.

²¹ F.eks. købte det italienske rederi Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA i 2008 en yderligere andel i Greek Minoan Lines S.A. og blev dermed rederiets hovedaktionær.

De indsendte bidrag understregede, at det med forordningen er lykkedes at danne en retlig ramme om kontrakter om offentlig tjeneste og forpligtelse til offentlig tjeneste og bidrage til større åbenhed i tildelingen heraf.

I flere bidrag lagdes der vægt på, at bestemmelserne i forordningen om kontrakter om offentlig tjeneste og forpligtelse til offentlig tjeneste sætter offentlige myndigheder i stand til at forhandle med redere, som er i en forholdsvis stærk stilling, og giver forvaltningerne et element af kontrol med prisniveauet. Denne generelle vurdering skal imidlertid nuanceres med eksempler på ø-ruter af ringe kommerciel interesse. Ifølge de græske søfartsmyndigheder synes manglen på effektiv konkurrence på visse ruter at have medført større udgifter til varetagelse af offentlige tjenester i Grækenland²².

Høringen afslørede, at undtagelsen i artikel 3, stk. 2, i forordningen om anvendelse af værtsstatsreglen i bemandingsanliggender har stor betydning for flere medlemsstater. Bidragene understregede, at denne undtagelse garanterer lige konkurrencevilkår. Men Kommissionen blev klar over, at manglen på nem adgang for redere til værtslandets lovgivning om bemandingskrav kunne udgøre en hindring for yderligere udvikling af ø-cabotage.

Endelig angav visse høringsdeltagere, at åbningen af cabotagemarkedet på kommercielle ruter i nogle tilfælde har sat skub i moderniseringen af flåden og bidraget til en bedre kvalitet i udbuddet af tjenesteydelser.

5. KONKLUSIONER

5.1. Virkningen af liberaliseringen

Næsten al cabotagesejlads i EU er blevet liberaliseret siden 1. januar 1999. Det græske marked, som var det sidste, der var delvist beskyttet, har været liberaliseret siden 1. november 2002.

Indtil 2007 var markedet for cabotagesejlads generelt stabilt med støt stigende fragtmængder og passagertal i flere lande. Siden 2008 har der været et betydeligt fald på grund af virkningerne af den økonomiske krise.

Som i tidligere år er det største marked for godstrafik det britiske fulgt af det spanske og det italienske. Flydende bulk udgør fortsat den største fragtmængde.

På passagertrafikken er Grækenland størst fulgt af Italien.

Udenlandske skibes indtrængen på nationale markeder er steget i omfang inden for fragtcabotage, mens fænomenet forbliver begrænset inden for passagercabotage.

Det fremgår af høringerne, som Kommissionen har afholdt, at liberaliseringen har haft en samlet beskeden, men positiv virkning, som i visse medlemsstater har affødt en modernisering af den nationale flåde i en situation, hvor denne stod over for skærpet konkurrence.

5.2. Yderligere foranstaltninger

Efter høringerne i 2009 og 2012, der nævnes i afsnit 4 i denne rapport, og på baggrund af erfaringer fra flere års anvendelse af forordningen mener Kommissionen, at forordningen opfylder sit formål og ikke kræver en revision. Men Kommissionen anerkender, at mange af

²² I Grækenland lå statens udgifter til offentlig tjeneste på 24 mio. EUR før gennemførelsen af forordningen mod over 100 mio. EUR i årene 2009-2011, hvilket er en stigning på over 400 % årligt sammenlignet med 2000.

spørgsmålene i høringsbidragene vidner om problemer med fortolkning og gennemførelse. Derfor har Kommissionen behandlet disse spørgsmål i sin nye fortolkningsmeddelelse om cabotagesejlads²³.

Da de tilgængelige statistiske oplysninger om cabotagesejlads er blevet sparsomme, og da liberaliseringen nu er fuldstændig og markedet stabilt, foreslår Kommissionen, at der kun rapporteres om økonomisk og lovgivningsmæssig udvikling, når der sker betydelige forandringer i disse på området, og under alle omstændigheder ikke senere end 2018 for fuldt ud at kunne vurdere virkningen af liberaliseringen af cabotagemarkedet i Kroatien, som nyder godt af den midlertidige undtagelse fra visse bestemmelser i forordningen frem til 31. december 2014.

²³

Se fodnote 9.