



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.4.2002
KOM(2002) 203 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

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)

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

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 (cabotagesejlds) (1999-2000)

INDHOLD

Resumé	4
1. Udviklingen i lovgivningen	5
1.1. Udvikling i lovgivningen i de 15 medlemsstater	5
1.1.1. Adgang til at udføre cabotageejlds.....	5
1.1.1.1. Liberaliserede tjenesteydelser	5
1.1.1.2. Endnu beskyttede tjenesteydelser.....	6
1.1.2. Bemandingsregler.....	6
1.1.3. Forpligtelser til offentlig tjeneste	7
1.2. Udvikling i lovgivningen i EFTA-staterne	8
2. Markedsudvikling.....	9
2.1. Trafikudvikling	9
2.1.1. Godstransport	9
2.1.1.1. Samlet trafik.....	9
2.1.1.2. Kategorier af transporteret gods.....	11
2.1.1.3. Skelnen mellem øtrafik og fastlandstrafik	11
2.1.2. Passagertrafik	12
2.1.2.1. Samlet trafik.....	12
2.1.2.2. Krydstogter	13
2.2. De primære og sekundære registres respektive markedsandele.....	14
2.3. Udenlandske flags markedsandele	14
3. Bemandingsomkostninger	15
4. Konklusion.....	16
4.1. Virkning af liberaliseringen af cabotageejlds	16
4.2. Indkaldelse med henblik på rådgivning om indholdet af de kommende rapporter om anvendelse af cabotageforordningen	16

BILAG 1 Bemandingsregler vedtaget i henhold til cabotageforordningens artikel 3	18
BILAG 2 Forpligtelser til offentlig tjeneste i medlemsstaterne	19
BILAG 3 Oversigt over EU- og EFTA-landenes cabotagebestemmelser.....	22
BILAG 4 Typer af varer, der er transporteret i medlemsstaterne.....	30
BILAG 5 Mængder transporteret i 1999 fordelt på varetyper og på fastslands-/ø-cabotage...	31
BILAG 6 Sammenligning af bemandingsomkostninger for fragtskibe	32
BILAG 7 Sammenligning af bemandingsomkostninger for passagerskibe	33

RESUMÉ

Denne rapport er den fjerde toårsrapport om anvendelse af cabotageforordningen Den vedrører perioden 1999-2000. Som de foregående rapporter er den udfærdiget på grundlag af en undersøgelse, der er udført for Kommissionens regning.

Siden den 1. januar 1999 har praktisk talt al cabotagesejlads været liberaliseret i Europa. Det sidste marked, som stadig er delvis beskyttet, nemlig det græske, vil blive åbnet for fællesskabsrederierne pr. 1. november 2002. Medlemsstaternes lovgivning vil snart være fuldtud tilpasset cabotageforordningens bestemmelser.

I rapportens første del redegøres der for retstilstanden, og det nævnes, hvilke sekundære fællesskabsregistre der kan deltage i cabotagesejlads. Blandt de skibe, der er registreret i en medlemsstat, er det på nuværende tidspunkt kun skibe indført i det italienske sekundære register og passagerskibe indført i det danske sekundære register, der ikke har adgang til at udføre EU-cabotagesejlads. Italien og Danmark tillader ikke sådanne skibe at udføre cabotagesejlads i deres lande. Desuden beskriver rapporten, hvilke bemandingsregler visse medlemsstater pålægger skibe, der udfører cabotagesejlads på øer. Endelig findes der for første gang et bilag med en oversigt over, hvilke forpligtelser til offentlig tjeneste medlemsstaterne har fastsat.

Denne nye fase i liberaliseringen har ikke ført til forstyrrelser på markedet. Der har ikke været de store udsving i de transporterede varemængder (260,99 millioner tons i 1999) og passagerantallet (152 millioner i 1999). De fem medlemsstater, der er berørt af denne nye fase i liberaliseringen (Frankrig, Grækenland, Italien, Portugal og Spanien), er gået ind i den og har hævet kvaliteten af deres flåder. Udenlandske skibes markedsandel i den nationale cabotagesejlads er stadig begrænset i de fleste medlemsstater.

Anden del af rapporten indeholder detaljerede statistiske oplysninger for hvert land, herunder for godstransport, fordelt på de transporterede varers type, alt efter om det drejer sig om ø- eller fastlandscabotage. For godstrafikkens vedkommende er Det Forenede Kongeriges marked det største, efterfulgt af det italienske marked. Flydende styrtgods indtager førstepladsen, når man ser på godstypen. For passagertrafikkens vedkommende er det Grækenland, der skriver sig for den største trafik, efterfulgt af Italien og Det Forenede Kongerige.

Rapportens sidste del omhandler bemandingsomkostningerne for tre typer af fragtskibe og tre typer af passagerskibe. Det dyreste register er det finske register. Det portugisiske sekundære register, MAR-registret, er det billigste i Europa.

Fordi liberaliseringen af markedet snart er fuldstændig, og da det har været svært at indsamle de statistiske oplysninger, der var brug for til at udfærdige denne rapport, gør Kommissionen sig nogle overvejelser i konklusionen, om hvilken form rapporterne om cabotagesejlads skal have fremover. Den mener, at de næste rapporter ville kunne udarbejdes på grundlag af svar, som medlemsstaterne kunne give i et spørgeskema fra Kommissionen. Det ville være den billigste løsning, fordi det ikke ville være nødvendigt med undersøgelser, som jo ofte er kostbare. Der ville så kunne oprettes en solid og ensartet database på området, som alle kunne få adgang til. Kommissionen opfordrer medlemsstaterne og andre interesserede parter til fremsætte deres mening om spørgsmålet.

RAPPORT

Denne rapport er inddelt i tre kapitler. I det første kapitel redegøres der for udviklingen i lovgivningen i de 15 medlemsstater og i EFTA-landene. Det andet kapitel omhandler markedsudviklingen i de nævnte lande. Det tredje kapitel giver en oversigt over bemandingsomkostningerne for de forskellige registre i EØS-landene.

1. Udviklingen i lovgivningen

1.1. Udvikling i lovgivningen i de 15 medlemsstater

1.1.1. Adgang til at udføre cabotagesejlads

Siden den 1. januar 1999 har praktisk talt al cabotagesejlads kunnet udføres af alle, som er omfattet af forordning nr. 3577/92, hvilket i henhold til forordningens artikel 1 vil sige: "*EF-redere, hvis skibe er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag, forudsat at skibene opfylder alle betingelserne for at få adgang til cabotage i denne medlemsstat*".

Datoen den 1. januar 1999 udgør den næstsidste etape i liberaliseringen af cabotagesejladsen i Fællesskabet. Den omfattede **fast passager- og færgefart og ø-cabotagefart i fem medlemsstater** (Frankrig, Grækenland, Italien, Portugal og Spanien).

Liberalisering af cabotagesejladsen vil være fuldtud gennemført, når de to følgende former for ø-cabotagesejlads er blevet liberaliseret i **Grækenland**: fast passager- og færgefart og tjenesteydelser, som udføres af skibe på under 650 BT

1.1.1.1. Liberaliserede tjenesteydelser

På dette område har der været få ændringer i lovgivningen siden den sidste rapport om cabotagesejladsen forelå.

Efter vedtagelsen af lov 2001-43 af 16. januar 2001 er den franske lovgivning i overensstemmelse med forordningen. Derimod er der stadig overtrædelsesprocedurer i gang mod lovgivningen i Spanien (kongeligt dekret 1466/1997), Portugal (lovdekret 194/98 af 10. juli 1998, ændret ved lovdekret 331/99 af 20. august 1999) og Grækenland (artikel 165, stk. 1 og 6, i den græske sølov og cirkulærerne af 4. august 1998, af 18. december 1998 og af 21. december 1998.)

Det spanske kongelige dekret 1466/97 er blevet indanket for de spanske domstole, som har forelagt et præjudicielt spørgsmål for De Europæiske Fællesskabers Domstol. Domstolens afgørelse faldt den 20. februar 2001 (sag C-205/99).

Medlemsstaternes primære registre har alle adgang til cabotage. Hvad angår medlemsstaternes sekundære registres adgang til at udføre EU-cabotagesejlads, er situationen den samme som den, der er beskrevet i den foregående rapport om cabotagesejlads; jf. nedenstående¹.

¹ NB: skibe, der er indført i medlemsstaternes "off shore"-registre er ikke omfattet af cabotageforordningen (registret for Kerquelen/de franske besiddelser i det Sydlige Indiske Ocean og Antarktis, registret for de Nederlandske Antiller, registret for Isle of Man, Bermuda og Caymanøerne).

For at et skib fra en medlemsstat skal kunne udføre cabotagesejlads i en anden medlemsstat, skal det ifølge forordningen først og fremmest opfylde alle betingelserne for at få adgang til cabotage i den medlemsstat, hvor det er registreret.

Det er tilfældet for følgende skibe, der opfylder alle betingelser for fuldtud at deltage i cabotagesejlads i EU-medlemsstaterne:

- skibe, der er registreret i det spanske REC-register
- skibe, der er registreret i det portugisiske MAR-register
- skibe, der er registreret i det danske DIS-register

Skibe, der er registreret i det tyske ISR og finske skibe, der er registreret i "Fortegnelse over handelsskibe i international fart ", har kun begrænset adgang til at udføre cabotagesejlads, idet de ikke kan tilbyde fast rutefart hele året.

Skibe, der er registreret i det italienske sekundære register, og passagerskibe, der er registreret i det danske sekundære register, har ikke adgang til at udføre EU-cabotage.

1.1.1.2. Endnu beskyttede tjenesteydelser

Som nævnt vil liberaliseringen af cabotagesejladsen vil være fuldtud gennemført, når de to følgende former for ø-cabotagesejlads er blevet liberaliseret i **Grækenland**: fast passager- og færgefart og tjenesteydelser, som udføres af skibe på under 650 BT. I henhold til cabotageforordningen er disse tjenesteydelser omfattet af en undtagelse indtil 2004.

Det største lovgivningsmæssige fremskridt siden sidste rapport vedrører lige præcis disse tjenesteydelser. **Grækenland har nemlig besluttet at åbne dem for EF-rederier inden fristens udløb i 2004.** I del I i lov nr. 2932/2001, offentliggjort den 27. juni 2001, er det fastsat, at de vil blive liberaliseret **pr. 1. november 2002.** Der vil dog forsat være pålagt forpligtelse til offentlig tjeneste. Denne lov er nyskabende i den forstand, at den pålægger en uafhængig myndighed at føre kontrol med sektoren.

I overensstemmelse med artikel 9 i cabotageforordningen har de græske myndigheder meddelt lovteksten til Kommissionens tjenestegrene. Disse har sendt deres spørgsmål til de græske myndigheder, hvori de har rejst tvivl om, hvor vidt visse af lovens bestemmelser vil være i overensstemmelse med cabotageforordningen i 2004.

1.1.2. Bemandingsregler

Kun fem medlemsstater har ønsket at gøre brug af cabotageforordningens artikel 3, stk. 2, der gør det muligt for den stat, hvor cabotagesejladsen udføres, (værtsstaten) at bestemme, hvilke regler der skal gælde for bemanning af skibe som udfører ø-cabotage, og af skibe på under 650 BT, undtagen for fragtskibe, hvis den pågældende søtransport følger efter eller går forud for en søtransport til eller fra en anden medlemsstat.

Følgende nationale forskrifter om værtsstatens bemandingsregler er blevet anset for at være i overensstemmelse med cabotageforordningen: det franske dekret nr. 99/195 af 16. marts 1999, den spanske anordning af 22. juli 1999, det italienske dekret og cirkulære af 25. november 1999. De vigtigste regler heri er anført i bilag 1.

Derimod er der åbnet overtrædelsesprocedurer mod lovgivningen i Portugal (lovdekret 194/98 af 10. juli 1998, ændret ved lovdekret 331/99 af 20. august 1999) og i Grækenland (cirkulære af 21. december 1998). Overtrædelsesproceduren mod Portugal er ved at blive afsluttet.

Ifølge cabotageforordningen burde **den endelige bemandingsordning** efter forslag fra Kommissionen have været vedtaget af Rådet inden den 1. januar 1999 på grundlag af en grundig undersøgelse af de økonomiske og sociale virkninger af liberaliseringen af ø-cabotage. Den 17. juni 1997 forelagde Rådet Kommissionen en rapport på området og den 29. april 1998 fremsatte den et forslag til forordning (KOM (1998) 251 endelig udg.) Forslaget tog sigte på generelt at overføre ansvaret for bemandingsbestemmelserne til flagstaten. Værtsstatens resterende kompetenceområde vedrørte skibe på 650 BT og fastsættelsen af, hvilken andel af besætningen der skal være EU- statsborgere, når det drejer sig om skibe, som udfører fast passager- og færgefart (herunder blandede tjenesteydelser og krydstogter efter en fast sejlplan). For søfolk fra tredjelande, der arbejder om bord på denne type skibe, burde der gælde samme ansættelsesvilkår som for søfolk med bopæl i medlemsstaterne. Kommissionens forslag fik ikke en positiv modtagelse i medlemsstaterne. Derfor foreslog Kommissionen at trække sit forslag tilbage den 11. december 2001.

1.1.3. Forpligtelser til offentlig tjeneste

Forordningens artikel 4 bemyndiger medlemsstaterne til at pålægge forpligtelser til offentlig tjeneste og indgå kontrakter herom for faste farter fra og til øer og mellem øer, forudsat at disse forpligtelser er nødvendige, og at det sker uden forskelsbehandling af EF-rederne.

I alt er der kun fire medlemsstater ud af de femten, der ikke pålægger nogen forpligtelser til offentlig tjeneste. Det drejer sig dels om Luxembourg og Østrig, der jo af indlysende geografiske årsager ikke er berørt heraf, dels om Belgien og Nederlandene, som ikke har nogen offentlig tjeneste inden for søtransporten.

Blandt de medlemsstater, der pålægger forpligtelser til offentlig tjeneste, har nogle valgt at gøre det på grundlag af en ordning med bevillinger eller licenser. Det er for tiden tilfældet i Grækenland (udstedelse af licenser), i Spanien, Portugal og Sverige (bevillingsordning for bestemte tjenesteydelser).

Det princip om ikke-forskelsbehandling, der er fastsat i forordningen, er blevet juridisk bindende for alle medlemsstaterne (undtagen for bestemte sejlads i Grækenland) pr. 1. januar 1999, som er den dato, fra hvilken liberaliseringen af ø-cabotage blev fuldstændig. Det fik størstedelen af medlemsstaterne til at lancere udbudsprocedurer med henblik på udvælgelse af operatører, der skulle varetage offentlig tjeneste på området.

Forordningens bestemmelser om offentlig tjeneste er dog endnu ikke bragt i fuld anvendelse i praksis. Visse kontrakter om offentlig tjeneste, der var indgået før den 1. januar 1993 (datoen for forordningens ikrafttrædelse), er nemlig endnu ikke udløbet. Og forordningen fastsætter, at disse **kan forblive i kraft, indtil de udløber**² Derudover er der stadig visse medlemsstater, som kun delvis overholder forordningen. Efter klager har Kommissionen måttet indlede flere **overtrædelsesprocedurer.**

Efter forelæggelse af et præjudicielt spørgsmål traf Domstolen i sag C-205/99 den 20. februar 2001 sin første afgørelse om, hvordan forordningens bestemmelser om offentlig tjeneste skal fortolkes. Den tog bl.a. stilling til berettigelsen af en ordning med at kræve forudgående godkendelse til præstering af tjenesteydelser og muligheden for på samme rute pålægge forpligtelser til offentlig tjeneste og samtidig indgå kontrakter om offentlig tjeneste.

Hvad angår det første spørgsmål, anførte Domstolen, at det ikke efter forordningen er muligt at kræve forudgående administrativ godkendelse til præstering af regelmæssige tjenesteydelser i forbindelse med cabotagesejls til og fra øer og mellem øer, medmindre:

- det godtgøres, at der som følge af utilstrækkelige faste søtransportforbindelser i en situation med fri konkurrence er et reelt behov for offentlig tjeneste
- det tillige godtgøres, at denne ordning med forudgående administrativ godkendelse er nødvendig og forholdsmæssig efter det tilstræbte formål
- en sådan ordning bygger på objektive kriterier, der ikke er udtryk for forskelsbehandling, og som i forvejen er de berørte virksomheder bekendt.

Til det andet spørgsmål anførte Domstolen, at forordningen skal fortolkes således, at en medlemsstat på samme rute eller samme distance kan pålægge rederier forpligtelser til offentlig tjeneste og samtidig med andre virksomheder indgå kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende varetagelsen af den samme regelmæssige trafik til, fra og mellem øer, såfremt der kan godtgøres et reelt behov for offentlig tjeneste, og såfremt denne samtidige anvendelse sker på en måde, der ikke er udtryk for forskelsbehandling, og er begrundet efter det tilstræbte almennyttige formål.

I tabellen i bilag 2 findes en oversigt om situationen i de forskellige medlemsstater vedrørende forpligtelser til offentlig tjeneste.

1.2. Udvikling i lovgivningen i EFTA-staterne

Vilkårene for adgang til markedet i EFTA-landene har ikke ændret sig i den berørte periode.

Etableringsreglerne og reglerne for besætningernes nationalitet samt de beskatningsregler, der gælder for de enkelte registre findes i tabellen i bilag 3.

² Jf. f.eks. den aftale, som de franske myndigheder indgik i 1976 med SNCM for sejlads på Korsika, der udløb den 31. december 2001, eller aftalerne af 1991 mellem de italienske myndigheder og Tirrenia-virksomhederne, der udløber den 31. december 2008.

2. Markedsudvikling

Indledningsvis bør der redegøres for de vanskeligheder, som Kommissionen har haft med at indsamle de nødvendige oplysninger til udarbejdelsen af denne rapport. Medlemsstaterne indsamler nu ikke længere så detaljerede statistiske oplysninger, som de plejede at gøre. Det har ikke altid været muligt at opnå oplysninger for år 2000.

Liberaliseringen af de endnu beskyttelse cabotagetjenesteydelser (fast passager- og færgefart og ø-cabotage i Spanien, Frankrig, Italien, Portugal og - delvis - i Grækenland) pr. 1. januar 1999 har ikke betydet nogen trafikforøgelse eller øget markedsandel for skibe, der sejler under udenlandsk flag, på de nationale markeder. Derimod ser det ud til, at kvaliteten af de præsterede tjenesteydelser er blevet forbedret.

2.1. Trafikudvikling

2.1.1. Godstransport

2.1.1.1. Samlet trafik

Som det fremgår af nedenstående tabel, blev der i 1999 i alt transporteret 260,99 mio. tons varer ved cabotageejlads i EU.

Den transporterede godsmængde i de fem medlemsstater, som var berørt af liberaliseringsfasen pr. 1. januar 1999, var lidt højere end den mængde, der blev transporteret i de ti medlemsstater, hvor trafikken allerede var liberaliseret. Markedet ser nu ud til at have stabiliseret sig.

Liberaliseringen af ø-cabotagen i de fem ovennævnte stater har ikke ført nye godsstrømme. I modsætning til markedet for fastlandscabotage ser der ikke ud til at være de store udviklingsmuligheder.

Samlede mængder (mio. tons)			
	1995	1997	1999
I alt for lande, hvor cabotagen var liberaliseret pr. 1./1./1999	120,89	125,39	122,19
I alt for lande, hvor cabotagen blev liberaliseret pr. 1./1./1999	134,3	139,45	138,8
I alt	255,19	264,84	260,99

Kilde: PWC

Det er Det Forenede Kongeriges marked, der er det største med næsten en tredjedel af den samlede trafik. Det udgør også 70% af det gods, der transporteres i de nordlige medlemsstater. Det næststørste³ marked er det italienske marked, nemlig en fjerdedel af den samlede trafik. Italien alene skriver sig mængdemæssigt for ca. halvdelen af det transporterede gods i de sydlige medlemsstater.

³ Det italienske marked kommer ind på førstepladsen, hvis man ser bort fra off-shoretrafikken i Det Forenede Kongerige.

Samlet mængde (i mio. tons)				
	1995	1997	1999	2000
Østrig	-	-	-	-
Belgien	0,05	0,05	0,05	Foreligger ikke
Danmark	19,2	19,3	12,8 ⁴	Foreligger ikke
Finland	5,9	7,1	6,6	Foreligger ikke
Tyskland	3,9	4,0	5,35	5
Irland	0,7	0,75	0,85	Foreligger ikke
Luxembourg	-	-	-	-
Nederlandene	0,04	0,04	0,04	Foreligger ikke
Sverige	13,6	12,95	13,2	Foreligger ikke
Foren. Kongerige ⁵	77,5	81,2	83,3	Foreligger ikke
De nordlige lande ialt	120,89	125,39	122,19	Foreligger ikke
Frankrig	7,9	7,8	8,6	9
Grækenland	21,9	21,05	22,5	Foreligger ikke
Italien	60,3	68,0	66,2	Foreligger ikke
Portugal	6,0	5,5	6,7	5,7
Spanien	38,2	37,1	34,8	38
De sydlige lande ialt	134,3	139,45	138,8	Foreligger ikke
I alt	255,19	264,84	260,99	Foreligger ikke

Kilde: PWC

For EFTA-landenes vedkommende er den islandske trafik, der er meget lille, forblevet konstant, mens mængden af gods transporteret i Norge meget stor. Den varierer i forhold til off-shoretrafikken for olieprodukter.

Samlet mængde (i mio. tons)			
	1995	1997	1999
Island	0.4	0.45	0.4
Norge	39.9 (17.9)	48 (20)	46 (20)

Kilde: PWC - Tallene i parentes vedrører de mængder, der er transporteret uden for off-shoretrafikken.

⁴ Denne nedgang i trafikken skyldes åbningen af storebæltsbroen.

⁵ Inklusive trafik til en havn.

2.1.1.2. Kategorier af transporteret gods

Hvis man ser på arten af de varer, der transporteres, konstaterer man, at flydende styrtgods fortsat kommer ind på førstepladsen. Det udgør gennemsnitlig 55% af den samlede trafik (76% i Det Forenede Kongerige, men kun 18% i Danmark). Andelen af tørt styrtgods og diverse varer er større i de sydlige lande end i de nordlige.

Fordeling efter godstype (mio. tons)									
Gods	Tørt styrtgods			Flydende styrtgods			Almindelig fragt		
	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Nordlige lande i alt	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Sydlig lande i alt	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
I alt	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Kilde: PWC

De detaljerede oplysninger fordelt på lande findes i bilag 4.

For EFTA-landenes vedkommende er det transporten af tørt styrtgods, der er den fremherskende i Norge. Der bør dog mindes om den rolle, som off-shoretrafikken spiller i dette land (jf. tabellen under punkt 2.1.1.1.), eftersom den mængdemæssigt overstiger transporten af "sædvanlige" varer.

Fordeling efter godstype i EFTA-landene i 1999 (mio. tons)				
Gods	Tørt styrtgods	Flydende styrtgods	Almindeligt gods	I alt
Island	0,05	0,3	0,05	0,4
Norge	15,1	4,0	0,9	20
I alt	15,15	4,3	0,95	20,4

Kilde: PWC

2.1.1.3. Skelnen mellem øtrafik og fastlandstrafik

64% af de transporterede varemængder i de fem medlemsstater, der er berørt af liberaliseringsfasen pr. 1. januar 1999, vedrører ø-cabotage. Bag den samlede procentdel skjuler der sig store forskelle mellem landene, idet 78% af cabotageejladsen i Italien er ø-cabotage, mens 86% af de transporterede varemængder i Frankrig er transport mellem to havne på fastlandet.

Mængder transporteret i 1999 i de fem sydlige medlemsstater fordelt på fastlandscabotage og ø-cabotage (i % afrundet)						
Land	Frankrig	Grækenland	Italien	Portugal	Spanien	De 5 lande i alt
Ø-cabotage	14	52	78	39	65	64
Fastlandscabotage	86	48	22	61	35	36

Går man mere i detaljer i analysen og ser på, hvilke typer af varer, der transporteres, må man konstatere, at det er først og fremmest diverse varer, der transporteres som led i ø-cabotagen (op mod 86%). Fordelingen mellem ø-cabotage og fastlandscabotage er mere ligelig, når det drejer sig om tørt og flydende styrtgods.

Samlede mængder transporteret i 1999 i de fem sydlige medlemsstater fordelt på varetyper, hvor der skelnes mellem fastlandscabotage og ø-cabotage (i % afrundet)			
Varetyper	Tørt styrtgods	Flydende styrtgods	Diverse varer
Ø-cabotage	58	56	86
Fastlandscabotage	42	44	14

De statistiske oplysninger, der har dannet grundlag for udarbejdelsen af disse tabeller, er anført i bilag 5.

2.1.2. Passagertrafik

2.1.2.1. Samlet trafik

Ligesom godstrafikken synes passagertrafikken generelt at være uændret. Der er transporteret 152 millioner mennesker i 1999, hvoraf 60% i de fem medlemsstater, der er berørt af liberaliseringsfasen pr. 1. januar 1999. Det græske marked er det største nationale marked for passagerbefordring (ca. 30% af den samlede trafik), efterfulgt af det italienske og det britiske marked (ca. en fjerdedel hver af den samlede trafik).

Efterspørgselen er steget i de sydlige lande i den pågældende periode. Det skyldes tilsyneladende en forbedring af de tjenesteydelser, der tilbydes. Til gengæld er passagertrafikken dalet i de nordlige lande. Især er der registreret en trafiknedgang i Danmark, som skyldes ibrugtagningen af Storebæltsbroen (der skaber landforbindelse mellem København og kontinentet).

Transporterede passagerer (millioner)				
	1995	1997	1999	2000
Østrig	-	-	-	-
Belgien	-	-	-	-
Danmark	21,5	16,4	10,5	Foreligger ikke
Finland	4,0	3,4	4,0	4,18
Tyskland	5,0	5,0	5,0	Na
Irland	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-
Nederlandene	-	-	-	-
Sverige	1,1	1,1	1,2	1,3
Det Forenede Kongerige ⁶	40	40	37,6	Foreligger ikke
De nordlige lande i alt	71,6	65,9	58,3	Foreligger ikke
Frankrig	1,3	1,28	1,5	1,39
Grækenland	36,0	41,3	44,1	Foreligger ikke
Italien	38,0	37,2	39,9	Foreligger ikke
Portugal	0,4	0,35	0,4	Foreligger ikke
Spanien	7,1	6,5	7,9	Foreligger ikke
De sydlige lande i alt	82,8	86,6	93,9	Foreligger ikke
I alt	154,4	152,5	152,2	Foreligger ikke

Kilde: PWC

For EFTA-landenes vedkommende er passagerantallet meget højt i Norge. Det overstiger det antal passagerer, der er transporteret i Grækenland.

Transporterede passagerer (millioner)			
	1995	1997	1999
Island	0.3	0.4	0.4
Norge	43.2	44.6	46.0

Kilde: PWC

2.1.2.2. Krydstogter

Den samlede flåde af krydstogtskibe i verden har en kapacitet på ca. 8,5 millioner BT. Af disse 8,5 millioner sejler 2,5 millioner (ca. 30%) under EØS-flag. Den største flåde i Europa sejler under britisk flag (750 BT), efterfulgt af Italien, Norge og Nederlandene (ca. 500 000 BT hver).

Mængdemæssigt er der flest internationale krydstogter.

Blandt de medlemsstater, som er bestemmelsessted for krydstogterne indtager Grækenland - for antallet af anløb - og Italien - for antallet af ombordstigninger - førstepladsen.

⁶ Uofficielle skønsmæssige tal i 2. og 3. rapport for 1995 og 1997. Af de 37,6 millioner passagerer, der er transporteret i 1999, er de 12 millioner transporteret som led ø-cabotage.

2.2. De primære og sekundære registres respektive markedsandele

De foreliggende oplysninger om de forholdsmæssige andele, som medlemsstaternes primære og sekundære registre skriver sig for i cabotage trafikken, er anført i nedenstående tabel. De vedrører kun fem medlemsstater plus Norge. Det fremgår tydeligt af tabellen, hvilken stor rolle de primære registre spiller for passagertrafikken. Tendensen går dog i retning af en udvikling af de sekundære registres rolle.

Virksomheden af de sekundære registre (% af transport med den nationale flåde) i 1999								
Land	Primære registre				Sekundære registre			
	Passagerer	Tørt styrtgods	Flydende styrtgods	Almindeligt gods	Passagerer	Tørt styrtgods	Flydende styrtgods	Almindeligt gods
Danmark	100	100	-	40	-	-	100	60
Frankrig	100	13	3	100	-	87	97	-
Italien	100	100	100	100	-	-	-	-
Portugal	80	70	7	100	20	30	93	-
Spanien	-	-	-	-	100	100	100	100
Norge	100	100	10	100	0	0	90	0

Kilde: PWC

2.3. Udenlandske flags markedsandele

Liberaliseringen af cabotage sejladsen har generelt ikke ført til at skibe, der sejler under EØS-flag, har opnået en forøget markedsandel på de nationale markeder. Sidstnævnte markeder har holdt sig ved at forbedre deres konkurrenceevne, da liberaliseringen har været ledsaget af en nedgang i omkostningerne for de nationale registre og en modernisering af flåderne. I skrivende stund er markederne i de medlemsstater, der er berørt af liberaliseringen pr. 1. januar 1999, i stort omfang stadig domineret af de nationale flåder: 98% af trafikken i Grækenland⁷, ca. 90% af trafikken i Italien, Portugal⁸ og Spanien. Blandt de fem berørte medlemsstater er det franske marked det mest åbne over for udenlandske skibe, idet 25% af skibene her sejler under EØS-flag og 7% er ikke EØS-flag. I de øvrige lande varierer situationen meget fra Finland, hvor 90% af skibene sejler under nationalt flag, og Irland, hvor det kun drejer sig om 5%. Det er i Det Forenede Kongerige, Irland, Tyskland og Sverige, at der er flest skibe, som sejler under ikke EØS-flag.

⁷ Det høje tal kan forklares ved den ufuldstændige liberalisering af cabotage sejladsen, Grækenlands "perifere" geografiske beliggenhed og flådens konkurrencedygtighed.

⁸ Mange udenlandske selskaber har valgt at lade deres skibe registrere under MAR-flag, som er særdeles konkurrencedygtigt.

Andel af flåden, der deltager i cabotage trafikken									
Fragt	Nationalt flag			Andre EØS			Andre ikke-EEA		
	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Østrig	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belgien	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Danmark	48	48	f.i.	f.i.	f.i.	f.i.	f.i.	f.i.	f.i.
Finland	86,4	88,1	89,9	12,7	11,9	9,8	0,9	0	0,3
Tyskland ⁹	83	68	69	15	9	9	2	23	22
Irland	5	4	5	71	73	71	24	23	24
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nederlandene	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Sverige ¹⁰	84,6	79,2	48	f.i.	6,9	35	f.i.	13,9	17
Det Forenede Kongerige	25,4	13,9	29	28,9	25,2	33	45,7	60,9	38
Frankrig	85	73	68	7	21	25	8	6	7
Grækenland	99,5	99	98	0,25	0,5	1	0,25	0,5	1
Italien	99,5	98,5	91,7	0,2	1,2	4,1	0,3	0,3	4,2
Portugal ¹¹	28,3	99,0	91,2	70,1	0	4,1	1,6	1,0	4,7
Spanien	93,5	84,6	89,1	4,2	6,2	3,4	2,3	9,2	7,5

Kilde: PWC

For EFTA-landenes vedkommende indtager udenlandske skibe stadig en begrænset markedsandel.

Andel af flåden, der deltager i cabotage trafikken				
		Nationalt flag	Andre EØS	Andre ikke-EØS
Island		100	-	-
Norge	Lastet	74.3	14.7	11.0
	Losset	78.3	11.3	10.4

Kilde: PWC

3. Bemandingsomkostninger

Bemandingsomkostningerne varierer i forhold til, hvordan bemandingen er sammensat (antal påmønstrede søfolk, uddannelse og nationalitet) og hvilke fiskale og sociale byrder de nationale myndigheder pålægger.

Bemandingsomkostningerne for fragtskibe er næsten tre gange højere i Finland (det dyreste register på området) end i Portugal. Det portugisiske sekundære register, MAR-registret, er det billigste i Europa.

⁹ Skønsmæssige oplysninger på grundlag af udviklingen i løbet af oktober 2000.

¹⁰ Ændringerne i 1999 skyldes, at de svenske myndigheder opgav oplysningerne for flåden om antallet af cabotageskibe og ikke for mængderne i tons transporterede varer.

¹¹ MAR ikke medtaget under de nationale tal for 1995, men for 1997.

For passagerskibe er afvigelserne mindre.

Detaljerede oplysninger om omkostningerne for hvert især af de europæiske registre findes i bilag 6 og 7.

4. Konklusion

4.1. Virkning af liberaliseringen af cabotagesejladser

Liberaliseringen af de sidste tjenesteydelser inden for cabotageejladser, der er endnu nød beskyttelse (undtagen de to førnævnte segmenter af det græske marked), har fået til følge, at EF-redere nu opererer på markeder, der hidtil var forbeholdt landenes egne statsborgere. Der er dog stadig kun en begrænset andel af udenlandske skibe på markederne i de lande, der er berørt af liberaliseringen pr. 1. januar 1999. På dette felt har forordningens bestemmelser om bemanning og offentlig tjeneste afgjort spillet en dæmpende rolle.

Derudover har liberaliseringen haft positive virkninger, da de nationale flåder i de berørte lande er blevet moderniseret for at kunne holde stand over for den voksende konkurrence.

Nu hvor liberaliseringen er så godt som gennemført, og markedet synes at være stabiliseret, rejser sig spørgsmålet om, hvad de næste rapporter om anvendelse af cabotageforordningen skal indeholde.

4.2. Indkaldelse med henblik på rådgivning om indholdet af de kommende rapporter om anvendelse af cabotageforordningen

Virkingen af den liberalisering af cabotageejladser i Grækenland, der skal finde sted pr. 1. november 2002, vil ikke være kendt før 2004. Og derfor vil den ikke kunne analyseres i toårsrapporten vedrørende 2003-2004.

Så nu er det et spørgsmål om, hvad skal der skrives om i rapporten for 2001-2002 og i de rapporter, der følger efter toårsrapporten for 2003-2004. Skal rapporterne begrænses til kun at omfatte de foreliggende statistiske oplysninger om cabotageejladser, - og de bliver færre og færre - eller skal man afstå fra at benytte en sådan kvantitativ tilgang og snarere vælge at foretage en kvalitativ analyse af de vanskeligheder, der viser sig i forbindelse med anvendelsen af forordningen, og redegøre for hvilke løsninger der er fundet på problemerne? Man kunne også forestille sig at forlænge den periode, som rapporterne omfatter, til at være f.eks. tre eller fire år.

Hvis den kvantitative tilgang opretholdes, og Kommissionen finder det interessant bør man ændre den måde, som cabotagerapporterne udarbejdes på. Medlemsstaterne bør indsamle de statistiske basisoplysninger og meddele dem til Kommissionen, der så påtager sig videreformidlingen.

For at få kastet lys over dette spørgsmål ønsker Kommissionen at vide, hvilke typer statistiske oplysninger der stadig indsamles på nationalt plan, og i hvilket omfang videreformidlingen til alle medlemsstaterne skønnes hensigtsmæssig. Kommissionen opfordrer desuden medlemsstaterne til at meddele den, hvilke overvejelser de gør sig om indholdet af de cabotagerapporter, der skal udarbejdes i de kommende år.

For at Kommissionen kan tage hensyn til dem, inden den påbegynder det forberedende arbejde til toårsrapporten for 2001-2002, ønsker den at modtage eventuelle bemærkninger inden **den 31. maj 2002**. De kan sendes til følgende adresse:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Energi og Transport
Direktoratet for Søtransport
Kontor DM 28 3/50
B-1049 Bruxelles/Brussel

Endelig ønsker Kommissionen i forbindelse med offentliggørelsen af denne rapport at meddele, at den inden udgangen af 2002 agter at offentliggøre en meddelelse om fortolkningen af cabotageforordningen. Meddelelsen vil især omhandle spørgsmål vedrørende offentlig tjeneste, herunder fastlandsforbindelserne og forbindelserne med de små øer.

BILAG 1 Bemandingsregler vedtaget i henhold til cabotageforordningens artikel 3

Land/For-skrifter	EØS-statsborgere (andel) Minimumskrav	Social sikkerhedsordning		Uddannelse	Arbejdsvilkår	
		EU-/EØS-statsborgere	Tredjelandstatsborgere		Arbejdstid	Løn
Spanien Anordning af 22/71999	Mindst 50% af mandskabet samt skibsføreren og overstyrmand Anvendelse af SOLAS-konventionen	Dækning i en af EU-/EØS-staterne (forordning (EØF) 1408/71)	Dækning på samme niveau som i Spanien for ulykker, sygdom, moderskab, alderdom, invaliditet og arbejdsløshed		De samme som om bord på nationale skibe, der udfører lignende tjenester	Mindst den i Spanien gældende mindsteløn
Italien Dekret nr. 529 af 25./11./1999, cirkulære af 25./11./1999	100% EU/EØS (undtagelser for mindre kvalificeret personale) Anvendelse af SOLAS-konventionen	Dækning i en af EU-/EØS-staterne		STCW Personale med ansvar for sikkerheden skal have et tilstrækkeligt kendskab til italiensk (anvendelse af direktiv 94/58)	De samme som om bord på nationale skibe, der udfører lignende tjenester	Mindst den mindsteløn, der er fastsat ved lov eller i de kollektive overenskomster
Frankrig Dekret nr. 99-195 af 16./3/1999	100% EU/EØS Anvendelse af SOLAS-konventionen	Dækning i en af EU-/EØS-staterne		STCW Anvendelse af direktiv 94/58	De samme som om bord på nationale skibe, der udfører lignende tjenester	Den garanterede mindsteløn (SMIC for søfolk)

BILAG 2 Forpligtelser til offentlig tjeneste i medlemsstaterne

Land	Rute/område	Startdato	Varighed	Udløbsdato	Bemærkninger
Danmark	Assens-Båge	1/1/01	5 år	31/12/05	Drives af Assens-Båge Færgen A/S - Lønninger: 1.578.690 DKK/år
	Bøjden – Fynshav	1/5/98	5 år	30/4/03	Drives af Scandlines Sydfynske A/S - Lønninger: 11.613.552 DKK/år
	Spodsbjerg – Tårs	1/4/00	5 år	31/3/05	Drives af Scandlines Sydfynske A/S - Lønninger: 7.918.669 DKK/år
	Fåborg-Bjørnø	1/1/01	5 år	31/12/05	Drives af Bjørnø Færgen – Lønninger 1.000.000 DKK/år
	Fåborg-Lyø-Avernakø				Drives af Ø-Færgen A/S – Lønninger 3.200.000 DKK/år
	Strynø- Rudkøbing	1/1/01	5 år	31/12/05	Drives af Strynø-Rudkøbing Færgefart A/S - Lønninger: 2.141.000 DKK/year
	Marstal-Birkholm	1/1/01	5 år	31/12/05	Drives af Gustav Anneberg Jensen - Lønninger: 310.000 DKK/year
	20 ruter til 26 øer				Disse ruter drives i de fleste tilfælde af de lokale myndigheder
	2 yderligere ruter til Samsø	30/11/98	5 years	1/12/03	Drives af Samsø Linien ApS
	Sjælland:				Lønninger: 16.304.220 DKK/år
	Jylland:	1/1/01	3 years	1/12/03	Lønninger: 13.000.000 DKK/år
	1 rute til Havnsø.	1/7/01	5 years	30/6/06	Fire færger
Finland	Sydvestlige øhav				14 skibe i drift
Frankrig	Fastlandet – Korsika	31/12/1976	25 år	31/12/01	Drives af SNCM-CMN.
	(flere ruter)	1/01/02	5 år	31/12/06	Kontrakt om offentlig tjeneste Marseilles-Korsika (operatør: SNCM/CMN Lønninger: FF 414 millions) & lette forpligtelser til Nice-Korsika og Toulon-Korsika.
	Atlantehavskysten				Finistère – 4 øer, Morbihan – 6 øer, Loire Atlantique – 1 ø, Charente maritime – 1 ø.

Land	Rute/område	Startdato	Varighed	Udløbsdato	Bemærkninger
Tyskland	Niedersachsen (5 ruter)	1/01/1997	15	31/12/2011	Intet udbud.
Grækenland	Ministeriet for Det Ægæriske Hav 31 ruter		år		Hyppighed: op til 8 gange om ugen. Lønninger: Fra 35.000 GRD/år til 9.500.000 GRD/år
	Ministeriet for Handelsmarinen 11 rutes		1 år		Hyppighed: op til 1 gang om dagen. Lønninger: Fra 420.000 GRD/måned til 2.550.000 GRD/måned
Italien	19 nationale ruter 11 til Sardinien 6 til Sicilien 2 til Sardinien & Sicilien			31/12/08	
	46 lokale ruter til øer				
Irland			1 til 4 år		Disse tjenesteydelser er i udbud.
Portugal	Portugal til Madeira og Acorerne		Fortsat tjeneste må garanteres for mindst 1 år		Forpligtelse til offentlig tjeneste kun for fragt. Bevillingsordning.
Spanien	9 + 1 linjer mellem fastlandet og De Kanariske Øer /Balearerne / Ceuta / Melilla		Nuværende kontrakt 3 ½ år		Færge- og passagerfart – Lønninger: 5,7 Mio. EUR/år
	Mellem de Kanariske Øer 5 ruter		Mindst 5 år		Udbud via de regionale myndigheder

Land	Rute/område	Startdato	Varighed	Udløbsdato	Bemærkninger
Sverige	Fastlandet – Gotland 2 ruter: Visby – Nynäshamn Visby – Oskarshamn	1/1/98	4+2 år	31/12/03	Drives af Destino Gotland AB
United Kingdom	Nordirland Ballycastle – Rathlin Island – 1 rute	1/4/97	5 år	31/3/02	
	Nordlige øer Fastlandet – Orkney/ Shetlands – 2 ruter	1/10/1997	5 år	1/10/2002	Drives af P&O Scottish Ferries. Lønninger: 11 millioner GBP/year
	Clyde og Hebriderne: -28 ruter	1960 (nyeste foretagende: 1995)	Ikke tidsbegrænset	ingen	Drives af et statsejet selskab (CalMac). Lønninger: 20 millioner GBP/år Udbud under forberedelse for at blive bragt i overensstemmelse med EU-reglerne.

BILAG 3 Oversigt over EU- og EFTA-landenes cabotagebestemmelser

Land	Gældende grundprincip for cabotagesejlads	Bemærkning	Undtagelser	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				Primærregister	Sekundærregister	Primærregister	Sekundærregister	
Østrig	Ingen cabotagesejlads	-	Ikke relevant	Ingen forhandlet for enkelte skibe	Ikke relevant	Skibet ejet/administreret af EU-statsborger/-selskab med hjemsted i Østrig	Ikke relevant	Ingen særlige regler for skibsfarten.
Belgien	Ingen begrænsninger	-	Ikke relevant	Captain should be Belgian citizen, waivers given in case of non-availability	Ikke relevant	Skibet ejet af belgisk/EU-statsborger eller ikke-EU-borger med hjemsted i Belgien eller af et selskab med hovedkontor i EU. Skibet skal administreres fra Belgien	Ikke relevant	Fritagelse fra betaling af sociale bidrag (fuld fritagelse fra arbejdsgiverbidrag og delvis fritagelse fra bidrag til søfolk på EU-skibe).
Danmark	Ingen begrænsninger undtagen for DIS-passagerskibe Bestemmelser om, at trafik med skibe på under 500 BRT forbeholdes nationale befragtere, blev ophævet ved bekendtgørelse nr. 658/94. - Iht. bekendtgørelse nr. 658/94 kan alle udenlandske skibe deltage.	I kraft af lov nr. 464 af 12. juni 1996 fik DIS-fragtskibe adgang til dansk cabotage pr. 1. december 1996. Passagerskibe er fortsat udelukket fra dansk cabotage	Ikke relevant	- Skibsføreren skal være dansk statsborger. Borgere fra tredjelande kan forhyres i henhold til de danske bestemmelser	DIS-register: - Skibsføreren skal være dansk statsborger. - Statsborgere fra tredjelande kan forhyres på lokale lønvilkår.	Skibet ejet af danske eller EU-statsborgere eller selskaber, der administreres fra Danmark.	DIS-register: Se primærregister	Refinansieringsstøtte. Søfolk om bord på DIS-skibe er skattefritaget og får udbetalt nettoløn.

Land	Gældende grundprincip for cabotagesejlad	Bemærkning	Undtagelser	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				Primærregister	Sekundærregister	Primærregister	Sekundærregister	
Finland	<p>Restriktioner:</p> <p>Cabotage reguleret iht. afsnit 4 i lov om restriktiv handelspraksis.</p> <p>- Ikke-EU-skibe kan generelt ikke deltage i indenrigskystfart.</p> <p>Skibe i fortegnelsen over fragtskibe i international trafik har begrænset adgang til cabotage.</p>	<p>I ændringslov nr. 1362/ 94 af 22. december 1994 til loven om restriktiv handelspraksis ophæves restriktionerne vedrørende EU-skibes deltagelse i cabotage pr. 1.1.1995 (i forbindelse med tiltrædelsen).</p> <p>- Bilateral aftale med Norge fra 1.1.97 gælder NIS</p>	<p>Fastlandscabota-ge:</p> <p>- Ikke-EU-skibe kan indhente særlige tilladelser fra MOTC til at deltage i fastlandscabotage, hvis ingen andre egnede skibe er til rådighed.</p> <p>- Udenlandske skibe kan få tilladelser for højst ét år ad gangen til sejlad mellem Åland og fastlandet.</p>	<p>Skibsføreren skal være finsk statsborger</p> <p>Ingen andre restriktioner</p>	<p>- Skibsføreren skal være finsk statsborger.</p> <p>- Mindst halvdelen af mandskabet skal være EØS-/EU-borgere.</p> <p>- Forhyring af ikke-EØS-mandskab er tilladt på visse betingelser ved afvigelse fra de normale overenskomster.</p>	<p>- Registration governed by the Marine Registration Act (512/1993) and Finnish Maritime Code (674/1994) (amendments entered into effect on January 2000)</p> <p>- Mindst 60 % af skibet skal være ejet af finske statsborgere eller finsk registrerede selskaber.</p> <p>- MOTC tillader, at udenlandske skibe registreres i det finske register, forudsat at skibet drives af en finsk statsborger eller et finsk selskab, og at den person eller det selskab, der ejer skibet, har domicil eller er bosat i EØS.</p>	<p>- Fortegnelse over fragtskibe i international fart (lov nr. 1707/1991)</p> <p>- Fragtskibe og skibe, der primært anvendes til fragt, kan indføres, hvis de er registreret i det finske primærregister, forudsat at de primært anvendes til udenlandsk trafik og er mindre end 20 år gamle.</p> <p>Passager-/bilfærger og skibe, der kun udfører cabotage, kan ikke optages i registret.</p> <p>Kun passagerskibe, der opererer mellem tredjelande, og som ikke opererer fast mellem nordiske havne, kan indføres.</p>	<p>Særlig nedsættelse af søfolks indkomstskat for skibe under det finske flag (18% nedsættelse af kommuneskatten og 30% nedsættelse af statsskatten). Staten bidrager desuden til pensionsudbetaling til søfolk.</p> <p>Nedsættelse af søfolks indkomstskat og delvis refusion af sociale bidrag, som udbetales til arbejdsgiveren. Dette gælder skibe, der er opført i det internationale register.</p>

Land	Gældende grundprincip for cabotageejlads	Bemærkning	Undtagelser	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				Primærregister	Sekundærregister	Primærregister	Sekundærregister	
Frankrig	<p>Restriktioner:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Artikel 257, stk. 1, i toldloven af 11/5/77: - EU-/EØS-skibe anses som ligestillet med franske skibe. - Dekret 99-195 fastsætter værtsstatsregler for skibe/krydstogtskibe på under 650 BT, der udfører fastlandscabotage og for skibe, der udfører ø-cabotage, bortset fra skibe, hvor sejladsen følger efter eller går forud for en søtransport til eller fra en anden stat. 		Der kan gives dispensationer til ikke-EU-skibe (Toldlovens artikel 257).	<p>Primærregister (Metropolitan register):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kaptajnen og overstyrmand skal være franske statsborgere. - Øvrige besætning skal være EU- eller EØS-borgere 	<p>TAAF-registret (Kerguelen): 35% af besætningen skal være franske statsborgere, inkl. kaptajn og førstestemaskinmester.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -- 50% af skibet skal være ejet af statsborgere i EU/EØS eller -100% af skibet skal være ejet af et selskab, der har hovedsæde i EU/EØS, og som drives fra en permanent virksomhed i Frankrig. - Fransk lovgivning begrænser investeringer fra ikke-EU/EØS-parter til under 50% af aktierne, hvis skibet skal anses for at være fransk ejet 	<p>TAAF-registret: samme som for primærregistret.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Anlægsafskrivninger for skibsejere. - Skatterefusion for rederiforeninger. - Skattemæssige incitamenter for nye selskaber (uanset økonomisk sektor). - Nye beskatningsregler: Den gamle anpartsordning er blevet afskaffet og erstattet af beskatningsreglerne for økonomiske interessesammenslutninger (EIG).
Tyskland	<p>Restriktioner:</p> <p>Reguleret ved § 5, stk. 2, 3 i lov om kystfart.</p> <p>Skibe, der anvendes i international fart i hovedparten af regnskabsåret, skal være registreret i ISR-registret. (Skibsregisterloven).</p>	Med artikel 5 i loven om ændring af retsforskrifterne vedrørende søgående skibsfart ("Gesetz über Änderung der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt"), som trådte i kraft den 23. juli 1994, blev § 5 bragt i overensstemmelse med forordning 3577/92	<p>Artikel 2.2 og 2.3 i den ændrede lov om kystfart fastslår, at der kun kan gives dispensationer til ikke-EU-skibe, hvis ingen EU-skibe er til rådighed, eller hvis de tilbydes på meget ufavorable vilkår.</p> <p>- Der kan desuden gives dispensationer på basis af gensidighed</p>	<p>- Kravene til besætningsmedlemmer er fastsat i skibsbemanningsloven og gælder alle tyske skibe: Skibsføreren skal være tysk statsborger. 1 eller 2 officerer skal være tyske statsborgere eller EU-statsborgere. Ingen nationalitetskrav til den øvrige besætning.</p>	<p>Det samme, men:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Skibe i ISR-registret (der opererer internationalt i mere end et halvt år) kan mønstre alle udlændinge. - Skibe, der opererer mere end et halvt år i cabotage, kan ikke optages i ISR og kan kun mønstre udlændinge, hvis der ikke er tyske statsborgere til rådighed 	<p>>50% ejerskab/kontrol hos tyske eller EU-statsborgere med repræsentanter, der har hjemsted i Tyskland, eller hos tyske eller EU-selskaber, der har hovedsæde eller central administration i EU. (Artikel 1 & 2 i skibsregisterloven).</p>	ISR - Samme som primærregistret.	<ul style="list-style-type: none"> - Skibe, der kun udfører cabotage: Ingen indkomstskattelettelser og ingen subsidier. - Hvad angår skibe, der opererer internationalt, kan der vælges mellem normal beskatning og tonnageskat. - Disse skibe nyder desuden godt af 40% nedsættelse af indkomstskatten.

Land	Gældende grundprincip for cabotagesejlsads	Bemærkning	Undtagelser	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				Primærregister	Sekundærregister	Primærregister	Sekundærregister	
Grækenland	<p>Restriktioner:</p> <p>- Reguleret ved søfartsloven ("Code of Public Maritime Law" - CPML). Iht. lovdekret 187/73, artikel 165 og 166, forbeholdes græsk passager- og fragtcabotage græske skibe. Denne lovgivning er delvist blevet tilpasset forordning 3577/92.</p> <p>Ved lov 2932/2001 vil græsk cabotage blive fuldt liberaliseret fra november, 2002 (14 måneder tidligere).</p>	<p>Med præsidentdekret 215/94 blev den græske lov delvist harmoniseret med forordning 3577/92.</p> <p>- Andre EU-skibe kan deltage i ikke-strategisk fastlandstrafik med skibe på over 650 BT.</p> <p>Med præsidentdekret 117/97 og 84/98 blev den græske lovgivning yderligere delvist tilpasset forordning 3577/92.</p>	<p>Der kan gives dispensation på betingelse af gensidighed:</p> <p>- Artikel 166 i CPML</p>	100% af besætningen skal bestå af EU-/EØS-statsborgere.	Ikke relevant	<p>Artikel 5 i CPML(ændret ved præsidentdekret nr. 27 -1-2000):</p> <p>> 50% af aktierne i skibet skal være ejet af græske statsborgere eller græske juridiske personer, og mere end halvdelen af disses kapital skal ejes af græske statsborgere.</p>	Ikke relevant	<p>Officerer betaler 9% i indkomstskat.</p> <p>Andre besætningsmedlemmer betaler 6% i indkomstskat.</p> <p>- Nedsat sats mht. sociale bidrag.</p> <p>- Der pålægges tonnageskat på græsk tonnage, der besejler havne uden for Grækenland.</p>
Irland	Ingen restriktioner	-	Ikke relevant	<p>- Officerer skal være irske, britiske, andre EU- eller Commonwealth-statsborgere.</p> <p>- Menige sømænd: Irske, britiske eller andre EU-statsborgere.</p>	Ikke relevant	<p>På baggrund af De Europæiske Fællesskabers Domstols dom fra 12. juni 1997 i sag C-151/97 har Irland vedtaget en lov om handelsskibe ("Merchant Shipping (Miscellaneous provisions) Act, 1998").</p> <p>Skibe skal være ejet af EU-statsborgere eller en juridisk person, der er etableret i og underlagt loven i en medlemsstat, og som har hovedsæde i en medlemsstat</p>	Ikke relevant	<p>- 10% skat på selskabers overskud.</p> <p>- 15% lineær afskrivning i de første 6 år, 10% i det 7. år.</p> <p>- Særlig nedsættelse af indkomstskatten for søfolk, som er på havet i mindst 169 dage om året.</p> <p>- Godtgørelse af udgifter til sociale bidrag udbetalt af arbejdsgivere til søfolk på skibe registreret i en medlemsstat.</p>

Land	Gældende grundprincip for cabotagesejlads	Bemærkning	Undtagelser	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				Primærregister	Sekundærregister	Primærregister	Sekundærregister	
Italien	<p>Restriktioner:</p> <p>Reguleret i artikel 224 i søfartsloven, ændret i lov nr. 30/98. Begrænset til Fællesskabets skibe.</p> <p>Cirkulære af 25. november 1999 fastsætter, hvilke værtsstatsregler der gælder for skibsejere, som udfører deres tjenesteydelser under italiensk cabotage</p>	- Iht. den reviderede artikel 224 kan andre EU-skibe deltage i italiensk cabotage i overensstemmelse med forordning 3577/92.	Transport/Skibsfartm inisteriet kan give dispensation i enkeltager.	- Skibsfører og overstyrmand skal være italienske statsborgere. - Andre besætningsmedlemmer skal være italienske eller EU-statsborgere (Artikel 318 i søfartsloven).	Sekundærregistret blev indført ved lov nr. 30/98. Skibe under sekundærregistret har ikke adgang til cabotage trafikken.	Over 50% af aktierne i skibet skal tilhøre italienske/fællesskabs-statsborgere eller italienske eller EU-selskaber. (Art.143 i søfartsloven, ændret ved lov nr. 30 af 27. februar 1998.	Sekundærregistret giver ikke adgang til cabotagesejlads	<p>Skatteafbrydelse for den treårige periode (1999-2001).</p> <p>Delvis fritagelse fra udgifter til sociale ydelser.</p>
Luxembourg	Ingen cabotagesejlads	-	Ikke relevant	Uafhængigt register, der hovedsagelig anvendes af belgiske ejere. Kaptajnen skal være EU-statsborger med et eksamensbevis, der anerkendes af Luxembourg. Øvrig besætning iht. STCW-bestemmelserne.	Ikke relevant	> 50% ejet af EU-statsborgere eller selskaber med hjemsted i EU, hvis en væsentlig del af administrationen varetages fra Luxembourg.	Ikke relevant	- Nedsat indkomstskat for søfolk.
Nederlandene	Ingen begrænsninger	-	Ikke relevant	Kaptajnen skal være nederlandsk statsborger, øvrig besætning iht. STCW-bestemmelserne, certifikater skal være anerkendt af nederlandske myndigheder.	Ikke relevant	2/3 af skibet skal tilhøre nederlandske statsborgere eller juridiske personer med statsborgerskab i EU/EØS. En væsentlig del af driftsadministrationen skal være organiseret fra Nederlandene iht. artikel 311 i den nederlandske handelslov.	Ikke relevant	<p>- Fritagelse fra betaling af skat og sociale bidrag, som normalt betales af reder/arbejdsgiver.</p> <p>- Valgfrit om der skal beregnes tonnageskat eller selskabsskat af virksomhedens resultat.</p> <p>- Fritagelse fra betaling af skat og sociale bidrag, som normalt betales af reder/arbejdsgiver.</p> <p>- Valgfrit om der skal beregnes tonnageskat eller selskabsskat af virksomhedens resultat.</p>

Land	Gældende grundprincip for cabotagesejlds	Bemærkning	Undtagelser	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				Primærregister	Sekundærregister	Primærregister	Sekundærregister	
Portugal	<p>Restriktioner:</p> <p>Reguleret ved lovdekret 194/98.</p> <p>Lovdekret 331/99 af 20. august gav MAR-registrerede skibe adgang til cabotageejlds på portugisiske øer og fastsætter værtsstatsregler</p>	<p>Lovdekret 331/99 af 20. august</p> <p>-Ophævelse af lovdekret 31/97.</p> <p>-Ny udformning af artikel 15 i lovdekret 96/89 og af artikel 4 og 6 i lovdekret 194/98 af 10. juli.</p>	<p>Iht. artikel5 i lovdekret 194/98 Iht. art..5 i samme lov tillades brug af andre skibe med godkendelse fra generaldirektoratet (DGPNTM), hvis EU-skibe ikke er til rådighed</p>	<p>100% portugisiske eller EU-statsborgere.</p> <p>Kaptajn/overstyrmand skal være portugisisk, medmindre der opnås tilladelse i særlige tilfælde</p>	<p>Madeiras register (MAR): 100% portugisisk eller EU-mandskab for at få adgang til cabotage trafik. Der kan efter særlig tilladelse gives dispensation, hvis andre skibe ikke er til rådighed</p>	<p>Reguleret ved lovdekret 196/98, som fastlægger de lovgivningsmæssige rammer for søtransport:</p> <p>Rederen skal have adresse eller hovedkontor på nationalt territorium og være registreret i DGPNTM.</p>	<p>Madeiras register:</p> <p>-Kontor eller repræsentation på øen Madeira</p>	<p>- Indkomstskat af 30% af rederens overskud</p> <p>- Ingen selskabskat i internationale farvande</p> <p>- Skattefri reserver</p> <p>- Fuld fritagelse for søfolks indkomstskat (MAR).</p>
Spanien	<p>Restriktioner:</p> <p>- Reguleret i lov nr. 27/1992 om statshavne og handelsflåde.</p> <p>REC-skibe har ubegrænset adgang til cabotage.</p> <p>Transportministerens ordre af 22. juli 1999 fastsætter brug af værtsstatsreglerne for skibe, der udfører cabotage på de spanske øer</p>	<p>Iht. kongeligt dekret 2221/98 af 16. oktober 1998 kan REC-skibe deltage i al spansk cabotage trafik (herunder ø-cabotage).</p>	<p>- Artikel 81 i lov nr. 27/1992 regulerer muligheden for dispensationer, hvis spanske/EU-skibe ikke er til rådighed.</p>	<p>- Kaptajn og overstyrmand skal være spanske statsborgere</p> <p>- Andre besætningsmedlemmer skal være EU-statsborgere.</p>	<p>De Kanariske Øers register (REC):</p> <p>- Kaptajn og overstyrmand skal være spanske statsborgere.</p> <p>- Øvrig besætning: Min. 50% skal være EU-statsborgere. Evt. dispensation for yderligere ikke-EU-besætning, hvis EU-statsborgere ikke er til rådighed.</p> <p>- Frem til 1.1.99: Hvis skibet deltager i ikke liberaliseret trafik, skal alle besætningsmedlemmer være EU-statsborgere.</p>	<p>Alle spanske selskaber/statsborgere eller EU-selskaber/-statsborgere med repræsentant i Spanien.</p> <p>(Artikel 76 i lov nr. 27/92).</p>	<p>Ethvert rederi, der er etableret enten i Spanien, EU eller et tredjeland, kan registrere et skib under REC, hvis skibet administreres fra De Kanariske Øer, eller hvis rederiet har permanent kontor på De Kanariske Øer.</p>	<p>Lov nr. 19/1994, som sidst blev ændret i december 1996, giver skattelempler for REC-registrerede skibe.</p> <p>-90% nedsættelse af arbejdsgiverens sociale bidrag.</p> <p>-90% nedsættelse af selskabsskatten.</p> <p>- Fritagelse fra indkomstskat på 50% af søfolkens indkomst.</p>

Land	Gældende grundprincip for cabotagesejlds	Bemærkning	Undtagelser	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				Primærregister	Sekundærregister	Primærregister	Sekundærregister	
Sverige	Restriktioner: Dekret af 1. juli 1995 235/75 med ændringer gav adgang for EU-skibe.	Trafikken blev liberaliseret for EU-skibe i overensstemmelse med forordning 3577/92 fra og med 1.1.95 (i forbindelse med tiltrædelsen). Bilateral aftale med Norge (1989) gælder NIS.	Det svenske søfartsvæsen giver dispensation i de tilfælde, hvor der ikke er egnede svenske/EU-skibe til rådighed. Der gives hvert år ca. 20 dispensationer.	- Kaptajnen skal være svensk statsborger (ingen undtagelser). Ingen andre restriktioner. - Alle besætningsmedlemmer forhyres på grundlag af kollektive lønoverenskomster uanset nationalitet.	Ikke relevant	- Reguleret ved søfartsloven (1994:1009). >50% skal være ejet af svenske statsborgere/selskaber. - Regeringen forbeholder sig ret til at tillade udenlandske skibe at sejle under svensk flag, forudsat at de sejler under svensk kontrol, og at ejerne har permanent bopæl i Sverige. Skibe, der er mere end 50% ejet af EØS-statsborgere eller -selskaber, som har hovedkontor eller central administration i EØS, og som administreres fra Sverige, kan optages i det svenske register.	Ikke relevant	- Skattefri reserer. - Skibsredere får fuldt fradrag for indbetalt indkomstskat for søfolk plus et kontantbeløb på SEK 58.000 pr. fuldtids-ansat til dækning af socialsikringsbidrag. - Særlig skatteordning for søfolk afskaffet i 1998. Søfolk betaler nu fuld indkomstskat af bruttoindtægten.
Det Forenede Kongerige	Ingen restriktioner	-	Ikke relevant	- "Strategiske" skibstyper: Skibsføreren skal være statsborger i Storbritannien, Commonwealth, EØS eller et NATO-land. - Andre skibe: Ingen nationalitetskrav.	Ikke relevant	Skibe >50% ejet af personer eller organisationer, der er registreret i EU eller UK Dependent Territories (afhængige områder)	Ikke relevant	- Refinansieringsstøtte - Fritagelse for søfolk fra Det Forenede Kongerige, som ikke bor i Det Forenede Kongerige i mere end 183 dage om året. -Valgfri tonnageskat, som erstatter selskabsskat.

Land ¹²	Gældende grundprincip for cabotagesejlds	Bemærkning	Undtagelser	Nationalitetskrav til besætningen		Krav til ejerskab		Beskatningsregler
				Primærregister	Sekundærregister	Primærregister	Sekundærregister	
Island	Ingen restriktioner: Åben kystlinie	- Udenlandske handelsskibe har praktisk taget ubegrænsede muligheder for at deltage i cabotageejlds mellem islandske havne. - Fra og med 1.8.1998 gælder forordning 3577/92 (Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 70/97)	Ikke relevant	- Efter oprettelsen af EØS kan statsborgere herfra være besætningsmedlemmer. - Iht. lov nr. 26/1987 om udlændinges ret til beskæftigelse skal alle ikke-EØS-besætningsmedlemmer have en arbejdstilladelse fra Socialministeriet for at kunne forhyres.	Ikke relevant	- Iht. lov nr. 115/1985 om registrering af skibe kunne tidligere kun islandske statsborgere og personer med bopæl på Island få skibe optaget i registret. - Med ændringslov nr. 62/1992 kan også statsborgere/selskaber fra EØS-landene få skibe optaget i registret	Ikke relevant	- Søfolk har følgende skattefordele: - Indkomstskattefradrag på ISK 685 (USD 10,4) x 1,49 for hver dag til søs. - Skibsredere får ingen fradrag/refusion for socialsikringsbidrag
Norge ¹³	Ingen begrænsninger: - Åben kystlinie - NIS-skibe kan i princippet ikke deltage, men der gives tilladelse til fragtskibe, når bestemte krav er opfyldt.	Iht. lov af 1976 om offentlig transport skal alle transportører, der ønsker at udføre passagerfart langs kysten have en tilladelse fra MOTC.. Fra den 5.10.97 gælder forordning 3577/92 for alle EØS-medlemmer (Det Blandede EØS-Udvalgs afgørelse nr. 70/97)	- NIS-skibe kan deltage i visse former for cabotagefragt-fart. Sådanne skibe står opført på en liste i Søfartsdirektoratet. Den nuværende liste indeholder 16 skibe, hovedsagelig højt specialiserede gastankskibe	- Ingen, bortset fra at skibsføreren skal være norsk statsborger. Dette krav er ved at blive ændret. - Alle besætningsmedlemmer forhyres på grundlag af kollektive løvoverenskomster.	NIS-register: - Normalt kræves det, at skibsføreren er norsk statsborger. Det er dog let at få dispensation for andre nationaliteter.	- Det Norske Almindelige Skibsregister (NOR) er reguleret ved søfartsloven. - Registret er kun åbent for EØS-borgere/personer fra EØS med bopæl i Norge eller anpartsselskaber, hvor mindst 60% ejes af EØS-borgere, eller ejeren er et aktieselskab, hvor mindst 60% af kapital og administrativ kontrol er på EØS-hænder.	NIS-registret blev indført ved lov af 12.6.1987 om Norsk Internationalt Skibsregister. - Samme krav til ejerskab som for NOR. Hvis nationalitetskravene ikke er opfyldt, kan også aktieselskaber eller anpartsselskaber med hovedkontor i Norge få skibe registreret; det samme gælder skibsanpartsselskaber, hvis adm. ejere har hjemsted i Norge, og ejere med en udpeget repræsentant med bemyndigelse til at modtage forkyndelse af stævning på ejerens vegne.	- Alle besætningsmedlemmer på NOR- eller NIS-skibe har ret til et særligt skattefradrag på 30% af deres bruttoindkomst, dog højst NKR 70.000 om året. Gælder kun søfolk, der er til søs i en vis minimumsperiode. - Iht. en skatteordning, som blev revideret i 1998 får skibsejere refundert 12% skat på søfolks bruttoløn. Gælder kun for besætningsmedlemmer med bopæl/skattepligt i Norge. Begrænset til NOR-skibe, medmindre hele besætningen på et NIS-skib opfylder kravene om bopæl/skattepligt - Tonnageskatteordning indført i juli 1996.

¹² Afgørelse truffet af Det Blandede EØS-Udvalg Nr. 70/97 af 4. oktober 1997 (EFT L30, af 5.2.98) ændring af Bilag III (Transport) til EØS-aftalen for at fastsætte, at forordning 3577/92 gælder for alle.

¹³ Det norske søfartsdirektorat har fremsat forslag om en ændring til "Forordning af 29.april 1998 nr. 398 om kvalifikationer, krav, udstedelse af certifikattretigheder for personale på norske skibe". Ændringen vil være en formel bekræftelse af den eksisterende praksis, der sikrer ligebehandling af alle EØS-statsborgere, også som øverkommanderende på norsk registrerede skibe.

BILAG 4 Typer af varer, der er transporteret i medlemsstaterne

Fordeling efter godstype (millioner tons)									
Gods	Tørt styrtgods			Flydende styrtgods			Almindeligt gods		
År	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Østrig	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belgien	-	-	-	0,05	0,05	0,05	-	-	-
Danmark	5,9	5,7	4,7	3,8	3,9	2,3	9,5	9,7	5,8
Finland	1,3	1,3	2,5	4,5	5,7	4,0	0,1	0,1	0,1
Tyskland	0,8	1,25	2,25	2,85	2,45	2,7	0,25	0,3	0,4
Irland	0,05	0,05	0,03	0,65	0,7	0,81	-	-	0,01
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nederlandene	0,04	0,04	0,04	-	-	-	-	-	-
Sverige	5,6	5,15	3,1	7,7	7,45	7,4	0,3	0,35	2,7
Forenede Kongerige	7,7	4,7	1,3	62,5	67,7	63,8	7,3	8,8	18,2
Nordlige lande i alt	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Frankrig	1,8	1,9	1,5	5,3	5,1	6,3	0,8	0,8	0,8
Grækenland	10,1	9,25	9,8	9,0	7,9	8,5	2,8	3,9	4,2
Italien	18,7	19,2	19,8	27,5	31,4	30,8	14,1	17,4	15,6
Portugal	0,3	0,3	1,0	4,7	4,0	4,3	1,0	1,2	1,4
Spanien	4,9	4,7	6,8	21,9	19,9	13,8	11,4	12,5	14,2
Sydlig lande i alt	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
I alt	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Kilde: PWC

BILAG 5 Mængder transporteret i 1999 fordelt på varetyper og på fastlands-/ø-cabotage

Land	Tørt styrtgods		Flydende styrtgods		Diverse varer		I alt
	Ø-cabotage	Fastlands-cabotage	Ø-cabotage	Fastlands-cabotage	Ø-cabotage	Fastlands-cabotage	
Frankrig	0,2	1,3	0,2	6,1	0,8	0	8,6
Grækenland	5	4,8	2,1	6,4	3,8	0,4	22,5
Italien ¹⁴	14,1	5,7	26,8	4,0	11,1	4,5	66,2
Portugal	0,7	0,3	0,5	3,8	1,4	0	6,7
Spanien	2,48	4,32	6,15	7,68	13,97	0,25	34,85
I alt	22,48	16,42	35,75	27,98	31,07	5,15	138,85

¹⁴ For tørt styrtgods og diverse varer er der tale om skøn, beregnet på grundlag af et samlet tal for begge typer af varer (25,2 mio. tons for ø-cabotage og 10,2 mio. tons for fastlandscabotage).

BILAG 6 Sammenligning af bemandingsomkostninger for fragtskibe

Bemandingsomkostninger for fragtskibe (EUR/måned)			
	Almindeligt gods 1500 BT	Fast styrtgods 3000 BT	Flydende styrtgods 9000 BT
Finland	72.140	72.140	103.378
Island	66.912	66.912	84.111
NOR	64.821	64.821	122.299
Sverige	62.730	62.730	78.530
Danmark	58.548	58.548	112.169
Frankrig	54.366	54.366	69.157
Belgien	52.275	52.275	63.985
Holland	51.230	51.230	78.216
Kerguelen	50.184	50.184	59.288
Forenede Kongerige	48.093	48.093	58.809
Tyskland	41.820	41.820	57.027
Portugal	41.820	48.100	69.300
NIS	40.775	40.775	77.964
DIS	40.775	40.775	76.184
ISR	39.729	39.729	63.414
Spanien	37.638	55.093	57.821
Irland	35.547	35.547	44.111
Italien	30.738	30.738	48.741
Grækenland	30.612	30.612	48.753
REC	26.300	40.580	53.100
MAR	23.675	27.500	39.750

Kilde: PWC

BILAG 7 Sammenligning af bemandingsomkostninger for passagerskibe

Bemandingsomkostninger for passagerskibe (EUR/måned)			
	Jet foil 1500 BT	Færger 5000 BT	Krydstogtskibe 20.000 BT
Finland	80.627	160.311	631.754
Island	75.178	152.782	535.507
NOR	73.210	151.969	809.891
Sverige	71.217	150.901	540.112
Danmark	66.814	144.418	800.139
Frankrig	62.361	137.425	510.993
Belgien	60.270	135.334	489.130
Nederlandene	59.367	135.760	617.906
Forenede Kongerige	56.297	133.324	494.649
Tyskland	49.200	118.490	494.234
Portugal	49.446	139.223	618.310
NIS	48.450	120.513	715.536
DIS	48.690	123.005	718.669
ISR	47.675	122.277	614.411
Spanien	45.387	172.931	574.998
Irland	43.075	113.750	449.932
Italien	37.428	100.240	509.614
Grækenland	37.455	101.700	522.199
REC	32.334	137.296	582.330
MAR	29.246	94.722	446.083

Kilde: PWC