

## Bilag til f. t. l. vedr. tonnageskatteloven

**Resultater af foranstaltninger, der er foreslået af medlemsstaterne og godkendt af Kommissionen, i forhold til målsætningerne i de reviderede retningslinjer fra 1997**

a) *Udvikling i flåden af skibe, der fører fællesskabsflag (flådens konkurrenceevne)*

Ifølge medlemsstaternes svar på Kommissionens spørgeskema medio 2002 og ud fra de seneste statistiske oplysninger<sup>3)</sup> har medlemsstater, som indførte støtteforanstaltninger, især i form af skattelempler, opnået genregistrering under nationalt flag af et betydelig tonnagevolumen i alle registre tilsammen. I procent øgedes flåden, der er optaget i medlemsstaternes registre således: antallet af skibe med 0,4 % i gennemsnit på årsbasis, tonnage med 1,5 % og container-skibe med 12,4 %. Selv om antallet af enheder, der blev optaget i de første registre, praktisk taget overalt faldt i løbet af perioden 1989-2001, kan tallene ses som en vending i den tendens til udflagnig, som var blevet konstateret indtil 1997.

I løbet af den samme periode faldt medlemsstaternes registres andel i den samlede tonnage i verden dog en lille smule. Skibsfarten verden over øgedes, men væksten i den flåde, der drives fra Fællesskabet, men er registreret under tredjelandes flag, var hurtigere end, hvad der var tilfældet for den flåde, der blev registeret under medlemsstaternes flag.

b) *Beskæftigelsestendenser*

Ifølge de seneste skøn faldt antallet af søfolk om bord på skibe, der fører fællesskabsflag, fra 188 000 i 1996 til ca. 180 000 i 2001.<sup>4)</sup> Det samlede antal statsborgere i Fællesskabet, der er ansat om bord på skibe, som fører EU-flag, beløber sig for tiden til ca. 120 000, hvilket er 40 % mindre end i 1985, mens antallet statsborgere fra tredjelande, der er ansat om bord på fællesskabsskibe er steget fra 29 000 i 1983 til omkring 60 000 i dag. Når nedgangen i det samlede antal af søfolk skal vurderes, må der tages hensyn til følgende faktorer:

– for det første har produktiviteten pr. skib været stigende. Derfor er det blevet muligt at transportere den samme, eller en

større mængde end tidligere med en mindre besætning

– for det andet er flåden, der fører fællesskabsflag, blevet fornyet i løbet af perioden 1997-2001. Gennemsnitsalderen for skibe faldt fra 22,9 år til 17,2 år. 35 % af den flåde, der var i drift den 1. januar 2001, var blevet bygget i perioden 1996-2000. På nye skibe med mere avanceret teknologi er der behov for bedre uddannede, men mindre besætninger.

Der er dog ikke desto mindre klare forskelle mellem medlemsstaterne, hvad angår beskæftigelsestallene for EU-søfolk. Men intet i disse tal viser, at der skulle være indtrådt en vending i den hidtidige tendens til, at flåden, der fører EU-flag er mere og mere afhængig af søfolk fra tredjelande. Dette blev allerede understreget i Kommissionens meddelelse fra 2001 om uddannelse og tilgang af søfarende.<sup>5)</sup>

c) *Bidrag til den økonomiske aktivitet i sin helhed*

De maritime erhverv er uløseligt knyttet til søtransport. Denne tilknytning er et stærkt argument, der taler for positive foranstaltninger, der har til formål at opretholde en flåde, der hviler på Fællesskabets skibsfart. Fordi søtransport generelt indgår som et led i transportkæden og specielt i kæden af de maritime erhverv, har foranstaltninger, der sigter på at opretholde EU-flådens konkurrenceevne også følger for investeringer på land inden for søfartsrelaterede erhverv<sup>6)</sup> og for søfartens bidrag til økonomien i Fællesskabet som helhed og for beskæftigelsen i almindelighed.

Betydningen af skibsfarten og hele det dertil knyttede maritime varierer i høj grad fra land til land. Men omfanget af det europæiske maritime kompleks og dets direkte økonomiske indvirkning kan klart illustreres ved følgende tal: 1,550 millioner direkte ansatte, en omsætning på 160 mia. EUR i 1997 (ca. 2 % af BNP i Fællesskabet).<sup>7)</sup> Data for Danmark (3 % af BNP kan tilskrives det maritime kompleks), Grækenland (2,3 %) og Nederlandene (2 %) er gode eksempler herpå.