



Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

THEMA 7 – 7/2003

Inhalt

Das Wichtigste..... 1

Einleitung 2

Kabotage durch Verkehrsunternehmen der EU 2

Kabotage pro Land, in dem die Kabotage durchgeführt wird 5

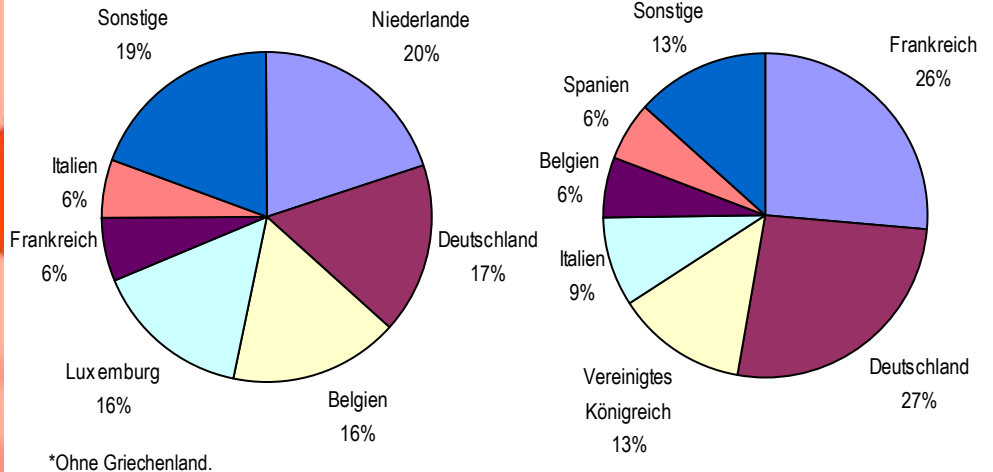


Kabotage im Güterkraftverkehr 1999-2001

Frankreich und Deutschland sind die Länder mit dem größten Kabotagevolumen, während der belgische Markt die höchste Durchdringungsrate aufweist

Josefine Oberhausen

Abb. 1: Die aktivsten Kabotage-Unternehmen* und die Länder, in denen die meisten Kabotagefahrten durchgeführt wurden, 2001



Das Wichtigste

Die Kabotage im Straßengüterkraftverkehr, die von in allen EU-Mitgliedstaaten (mit Ausnahme Griechenlands) zugelassenen Verkehrsunternehmen durchgeführt wird, belief sich im Jahr 2001 auf 10 Milliarden Tonnenkilometer (tkm), was gegenüber 2000 einen Anstieg von 16 % bedeutet.

Auf EU-Ebene stellt das Kabotageaufkommen einen Anteil von 0,76 % des Gesamtgüterkraftverkehrs dar. Für die Güterkraftverkehrsunternehmen der kleineren Mitgliedstaaten mit begrenzten Inlandsmärkten oder mit ausländischen Verkehrsmärkten in geringer Entfernung kann Kabotage jedoch von beträchtlicher Bedeutung sein. Im Jahr 2001 machte sie (in tkm) 18 % der Gesamtleistung der in Luxemburg, 4,4 % der in Irland und 3,1 % der in Belgien zugelassenen Verkehrsunternehmen aus.

Am aktivsten auf dem Kabotagemarkt sind weiterhin die Verkehrsunternehmen der Benelux-Staaten, gehen doch 52 % der gesamten Kabotageleistung im Jahr 2001 auf das Konto von in diesen Ländern zugelassenen Fahrzeugen. Weitere wichtige Kabotage-Unternehmen sind deutsche Verkehrsunternehmen mit einem Anteil von 17 % der Kabotagegesamtleistung.

Für die Durchführung von Kabotagefahrten sind Frankreich und Deutschland beliebte Mitgliedstaaten. Beide Länder stellen über ein Viertel des Gesamtaufkommens. Das Vereinigte Königreich steht mit 13 % an dritter Stelle. Auf die Länder in Randlage der EU, wie Irland, Finnland und Portugal, entfällt nur ein Anteil von deutlich unter 1 %.

Obwohl die meisten Kabotagefahrten (in geleisteten tkm) in Frankreich und Deutschland durchgeführt werden, ist die Kabotage-Durchdringungsrate dort relativ niedrig: nur 1,6 % bzw. 1,1 % des gesamten innerstaatlichen Verkehrs wird von ausländischen Verkehrsunternehmen erbracht. In Belgien, dessen Verkehrsunternehmen selbst sehr aktiv am Kabotageverkehr beteiligt sind, ist deren Bedeutung wesentlich größer: 2,9 % der gesamten innerstaatlichen Verkehrsleistung in Belgien werden von nicht im Land ansässigen Unternehmen abgedeckt.

Einleitung

Kabotage ist definiert als auf dem Gebiet eines Landes stattfindende Beförderung, die jedoch von in einem anderen Land zugelassenen Verkehrsunternehmen durchgeführt wird.

Anfangs war die Möglichkeit zur Durchführung von Kabotage in der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates „zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind“ enthalten. In dieser Verordnung sind Fahrtenberichtshefte ebenso wie Kabotagegenehmigungen vorgeschrieben. Diese Hefte enthielten bis zum Jahr 1998 die Daten zur Erstellung von Statistiken und stellten die Hauptquelle für „Statistik kurz gefasst“ Nr. 4/2001 (Kabotage im Güterkraftverkehr 1991-1999) dar.

In dieser Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ werden die Ergebnisse der statistischen Erfassung zur Kabotage, die im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates für den Zeitraum 1999-2001 erhalten wurden, vorgestellt. Die Ergebnisse beruhen auf Stichprobenerhebungen, die in den einzelnen Mitgliedstaaten durchgeführt wurden. Daher sind die Daten nicht mit denen der vorigen Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ zur Kabotage vergleichbar.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Kabotage im Verhältnis zum gesamten Straßengüterkraftverkehr kaum ins Gewicht fällt. Berücksichtigt man die in Tonnenkilometern gemessene Leistung im Güterkraftverkehr insgesamt (einschließlich innerstaatlichem, grenzüberschreitendem und Dreiländerverkehr sowie Kabotage), macht die Kabotage einen Anteil von weniger als 1 % (0,67 % im Jahr 2000 und 0,76 % im Jahr 2001) aus.

Für bestimmte Länder kann Kabotage jedoch von beträchtlicher Bedeutung sein. Für flächenmäßig kleine Länder ist der Anreiz in der Tat größer, sich am Kabotagegeschäft zu beteiligen, hauptsächlich weil die heimischen Märkte klein und die Entfernungen zu den Märkten anderer Länder gering sind.

In den folgenden Abschnitten werden sowohl das Interesse an der Erbringung von Kabotageleistungen als auch die relative Bedeutung der Kabotage im Straßengüterkraftverkehr vom Standpunkt der Erbringer von Kabotageleistungen in den einzelnen Ländern sowie der Einfluss der Kabotage auf die Verkehrsmärkte der Mitgliedstaaten dargestellt.

Kabotage durch Verkehrsunternehmen der EU

Tabelle 1: Kabotage durch Verkehrsunternehmen aus Meldeländern, in 1000 tkm

	1999	2000	2001
Belgien	937 571	1 365 845	1 635 484
Dänemark	101 504	248 394	186 862
Deutschland	1 532 768	1 407 873	1 688 306
Spanien	271 475	245 667	350 247
Frankreich	756 388	814 535	607 043
Irland	415 751	725 118	537 354
Italien	349 788	273 395	599 436
Luxemburg	1 039 332	1 229 934	1 555 918
Niederlande	1 631 633	1 696 800	2 002 437
Österreich	221 521	345 499	449 349
Portugal	99 008	39 009	147 912
Finnland	:	49 118	45 971
Schweden	:	119 216	163 524
Ver.Königreich	44 140	110 125	58 791
EU-15*	:	8 670 528	10 028 635

* EU-15: ohne Griechenland.

Im Jahr 2001 belief sich die Kabotage durch Verkehrsunternehmen aus allen Mitgliedstaaten (außer Griechenland) auf 10 Mrd. tkm, was im Vergleich zum Jahr 2000 einem Anstieg von 16 % und einer Wachstumsrate ähnlich der des Vorjahres (15 %) entspricht. Obwohl die Daten für die einzelnen Mitgliedstaaten von einem Jahr zum anderen Schwankungen unterworfen sind, erweisen sich absolut gesehen die Verkehrsunternehmen aus den Benelux-Staaten und Deutschland, die jeweils über 1 Mrd. tkm pro Jahr erbringen (siehe Tabelle 1), im Verlauf des Beobachtungszeitraums als die aktivsten auf dem Kabotagemarkt.

Wie bereits erwähnt, fällt die Kabotage insgesamt kaum ins Gewicht. Aus Tabelle 2 ist ersichtlich, dass sie im Jahr 2001 in neun der 14 Mitgliedstaaten (für Griechenland

Tabelle 2: Entwicklung der Kabotage als Anteil am Gesamtverkehr*, nach Meldeland, in %

	1999	2000	2001
Belgien	2.51	2.68	3.08
Dänemark	0.44	1.03	0.84
Deutschland	0.55	0.50	0.58
Spanien	0.20	0.17	0.22
Frankreich	0.37	0.40	0.29
Irland	4.07	5.91	4.36
Italien	0.20	0.15	0.32
Luxemburg	16.46	16.16	17.89
Niederlande	1.95	2.13	2.55
Österreich	0.65	0.98	1.20
Portugal	0.38	0.14	0.44
Finnland	:	0.15	0.15
Schweden	:	0.33	0.48
Ver.Königreich	0.03	0.07	0.04
EU-15**	:	0.67	0.76

* Gesamtverkehr = kumulierte Leistung des innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und Dreiländer-Güterkraftverkehrs sowie der Kabotage.

** EU-15: ohne Griechenland.

liegen keine Daten vor) weniger als 1 % der Gesamtverkehrsleistung ausmachte. In den Benelux-Staaten und in Irland, und zu einem geringeren Grad auch in Österreich, besteht ein relativ großes Interesse an der Durchführung von Kabotage. Aufgrund der geringen Größe des Verkehrsmarkts in Luxemburg und der Nähe der Märkte Frankreichs, Deutschlands und Belgiens ist Kabotage für luxemburgische Güterkraftverkehrsunternehmen besonders attraktiv. Im Jahr 2001 entfielen fast 18 % ihrer Gesamtverkehrsleistung auf Kabotage.

Tabelle 3 zeigt, dass die drei genannten Märkte die Hauptziele der luxemburgischen Verkehrsunternehmen sind. 87 % der gesamten Kabotageleistung werden in diesen drei Ländern erbracht, wobei Deutschland mit 718 Mio. tkm den wichtigsten Markt darstellt.

Tabelle 3: Kabotage innerhalb der EU durch in den EU-Mitgliedstaaten zugelassene Verkehrsunternehmen, 2001 – in 1000 tkm

Kabotage durch Verkehrsunternehmen aus:	Kabotage in:															GESAMT Intra-EU
	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	
Belgien		v	284 875	-	55 447	924 866	v	40 932	8 816	190 978	v	-	-	v	85 719	1 602 082
Dänemark	v		93 384	-	3 055	7 714	-	5 437	-	1 516	v	-	-	57 442	7 599	177 321
Deutschland	21 126	41 290		46 879	166 408	483 938	v	349 204	4 081	60 498	192 222	3 059	-	106 692	121 397	1 596 839
Griechenland	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Spanien	-	-	v	-	-	288 307	-	39 773	-	-	-	v	-	-	v	350 247
Frankreich	55 633	-	135 773	v	115 694		-	152 207	v	v	v	v	-	v	122 321	603 263
Irland	-	-	v	-	v	14 948		v	-	v	-	-	-	v	508 139	532 781
Italien	v	-	227 199	v	91 688	146 769	-		-	-	v	v	-	-	v	532 685
Luxemburg	89 382	38 569	718 201	v	22 906	540 080	-	56 537		5 741	51 928	v	-	v	10 715	1 539 385
Niederlande	437 399	12 421	856 358	v	24 194	173 969	v	44 474	v		9 706	v	v	13 612	411 872	1 985 278
Österreich	3 347	v	217 141	7 001	3 604	5 159	v	194 289	v	1 299		-	-	5 261	3 427	440 614
Portugal	-	-	-	-	113 140	34 772	-	-	-	-	-	-	-	-	-	147 912
Finnland	-	v	v	-	-	-	-	v	-	-	-	-	-	30 011	-	33 335
Schweden	v	v	95 944	-	v	v	-	-	-	v	v	-	31 337		7 003	138 559
Ver. Königreich	2 741	-	5 747	-	-	33 619	10 168	2 559	-	3 956	-	-	-	-	-	58 791
Gesamt	612 640	99 683	2 648 060	78 854	599 516	2 657 655	10 398	888 320	16 253	265 724	291 236	30 251	32 107	216 619	1 291 777	9 739 094

Anm.: „v“ = vertraulich; „Gesamt“ ohne Griechenland.

Tabelle 4: Kabotage außerhalb der EU durch in den Mitgliedstaaten zugelassene Verkehrsunternehmen, 2001 – in 1000 tkm

Kabotage durch Verkehrsunternehmen aus:	Kabotage in:				Gesamt Extra-EU
	CH	NO	BL *	Sonstige **	
Belgien	v	-	v	10 962	33 402
Dänemark	v	7 708	709	330	9 541
Deutschland	29 747	v	43 149	13 613	91 467
Griechenland	:	:	:	:	:
Spanien	-	-	-	-	-
Frankreich	v	-	-	1 609	3 780
Irland	-	-	2 361	2 212	4 573
Italien	v	-	17 428	32 008	66 751
Luxemburg	7 198	v	1 120	8 045	16 533
Niederlande	2 416	2 206	5 024	7 513	17 159
Österreich	1 992	v	6 100	505	8 735
Portugal	-	-	-	-	-
Finnland	-	v	15	1 280	12 636
Schweden	v	24 321	479	-	24 965
Ver. Königreich	-	-	-	-	-
Gesamt	79 332	50 841	81 292	78 077	289 542

Anm.: „v“ = vertraulich; „Gesamt“ ohne Griechenland.

* BL = Beitrittsländer, siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

** Andere: für eine Liste dieser Länder: siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Niederländische Verkehrsunternehmen, die in Bezug auf die gesamte Kabotageleistung den größten Anteil verbuchen, haben ihre Hauptmärkte in Deutschland, Belgien und dem Vereinigten Königreich. Für belgische Verkehrsunternehmen stellt Frankreich bei weitem den Hauptkabotagemarkt dar (57 % des Kabotage-Gesamtaufkommens Belgiens). Abbildung 2 gibt einen Überblick über die Hauptkabotagemärkte der Benelux-Staaten.

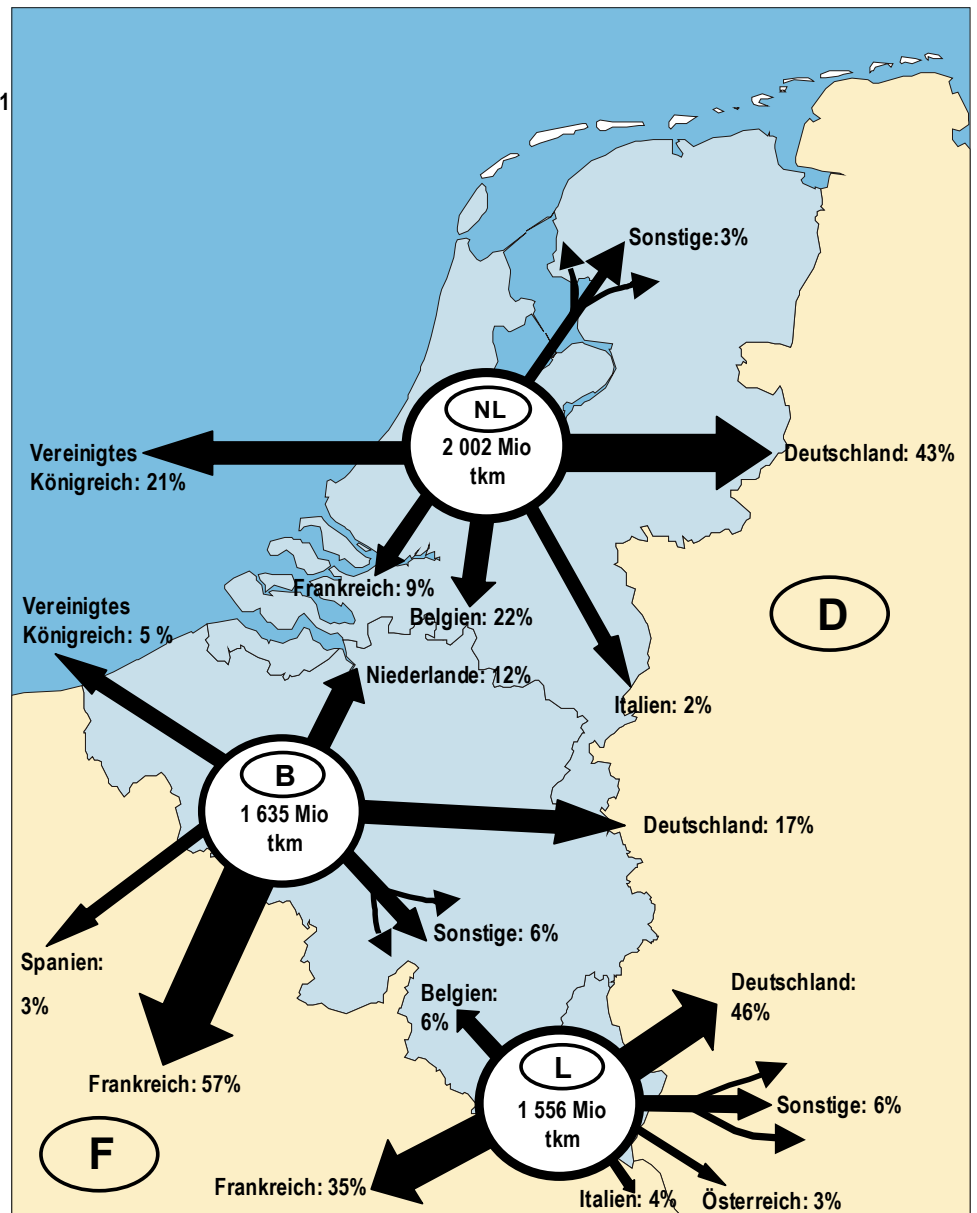
Tabelle 5: Kabotage-Gesamtaufkommen durch in den Mitgliedstaaten zugelassene Verkehrsunternehmen, 2001

Kabotage durch Verkehrsunternehmen aus:	Intra-EU		Extra-EU		Kabotageaufkommen Gesamt
	1000 tkm	Anteil am Gesamt-wert (%)	1000 tkm	Anteil am Gesamt-wert (%)	
Belgien	1 602 082	98,0	33 402	2,0	1 635 484
Dänemark	177 321	94,9	9 541	5,1	186 862
Deutschland	1 596 839	94,6	91 467	5,4	1 688 306
Griechenland	:	:	:	:	:
Spanien	350 247	100,0	-	0,0	350 247
Frankreich	603 263	99,4	3 780	0,6	607 043
Irland	532 781	99,1	4 573	0,9	537 354
Italien	532 685	88,9	66 751	11,1	599 436
Luxemburg	1 539 385	98,9	16 533	1,1	1 555 918
Niederlande	1 985 278	99,1	17 159	0,9	2 002 437
Österreich	440 614	98,1	8 735	1,9	449 349
Portugal	147 912	100,0	-	0,0	147 912
Finnland	33 335	72,5	12 636	27,5	45 971
Schweden	138 559	84,7	24 965	15,3	163 524
Ver. Königreich	58 791	100,0	-	0,0	58 791
Gesamt	9 739 094	97,1	289 542	2,9	10 028 636

Anm.: „v“ = vertraulich; „Gesamt“ ohne Griechenland.

Aufgrund der geografischen Lage Irlands ist es nicht verwunderlich, dass 95 % der Kabotagefahrten durch irische Verkehrsunternehmen im Vereinigten Königreich durchgeführt werden. Ähnlich ist es bei den portugiesischen Verkehrsunternehmen, die drei Viertel ihrer Kabotageleistung in Spanien erbringen.

Abbildung 2:
Kabotage durch Verkehrsunternehmen
der Benelux-Staaten; Anteil pro Land, in
dem die Kabotage durchgeführt wird, 2001



Die Kabotagemärkte der in Österreich zugelassenen Verkehrsunternehmen werden stark durch die geografische Lage des Landes bestimmt. Nördlich der Alpen stellt der deutsche Verkehrsmarkt mit 48 % des gesamten Kabotageaufkommens das Hauptziel dar, südlich der Alpen ist es mit 43 % der italienische Markt.

In absoluten Zahlen weisen deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen mit 1 688 Mio. tkm die zweithöchste Kabotageleistung auf. Obwohl Frankreich und Italien (mit 29 % bzw. 21 % der Kabotage insgesamt) die Hauptmärkte darstellen, sind deutsche Verkehrsunternehmen auch in Österreich (11 %), Spanien (10 %) und im Vereinigten Königreich (7 %) aktiv.

In Tabelle 4 und 5 ist die Bedeutung der Intra-EU-Kabotage dargestellt. Die 14 Meldeländer erbrachten 97,1 % (9 739 Mio. tkm) ihrer gesamten kumulierten Kabotageleistung innerhalb der EU. Drei Länder weisen einen Intra-EU-Anteil von 100 %, sechs Länder einen Anteil von über 98 % auf.

Güterkraftverkehrsunternehmen aus Finnland, Schweden und Italien erbringen mit einem Extra-EU-Anteil von 27 %, 15 % bzw. 11 % eine beträchtliche Kabotageleistung in Drittländern. Schwedische Verkehrsunternehmen führen hauptsächlich in Norwegen Kabotage durch. Aufgrund der Bestimmungen zur Vertraulichkeit der Daten ist für Finnland und Italien eine ähnliche Analyse nicht möglich.

In einem, absolut gesehen, größeren Ausmaß führen deutsche Verkehrsunternehmen vor allem in der Schweiz und in den Beitrittsländern Kabotage durch. Mit 5,4 % ist der deutsche Extra-EU-Anteil der vierthöchste. Die dänischen Extra-EU-Kabotageleistungen werden vor allem in Norwegen erbracht.

Die letzte Zeile von Tabelle 4 zeigt ferner, dass die Kabotage, die von in der EU zugelassenen Verkehrsunternehmen in den zehn Beitrittsländern durchgeführt wird, absolut gesehen niedrig ist. Das dortige gesamte Kabotageaufkommen von 81 Mio. tkm ist nur unwesentlich höher als die kumulierte Kabotageleistung allein in der Schweiz (79 Mio. tkm).

Kabotage pro Land, in dem die Kabotage durchgeführt wird

In den folgenden Abschnitten soll Kabotage im Güterkraftverkehr vom Standpunkt der Länder beschrieben werden, in denen Kabotage durchgeführt wird. Mit anderen Worten: Wie wirkt sich Kabotage auf den Güterkraftverkehrsmarkt der einzelnen Länder aus?

Wird Kabotage im Güterkraftverkehr unter diesem Blickwinkel betrachtet, so wird offensichtlich, dass im Beobachtungszeitraum mehrere Länder eindeutig bevorzugt wurden. Mit jeweils 2,6 Mrd. tkm im Jahr 2001 kommen sowohl Frankreich als auch Deutschland für über ein Viertel der kumulierten Kabotageleistung der in der EU zugelassenen Verkehrsunternehmen auf. Diese zentral gelegenen Länder, die beide über einen nationalen Straßengüterverkehrsmarkt von beträchtlicher Größe verfügen, sind eindeutig die von ausländischen Verkehrsunternehmen bevorzugten Gebiete. Darauf folgt das Vereinigte Königreich mit beinahe 1,3 Mrd. tkm (13 %). Das Vereinigte Königreich bietet nicht nur einen bedeutenden Markt für innerstaatlichen Verkehr, sondern aufgrund seiner Insellage verteuern sich auch die Fahrten (Kosten für Fähre/Tunnel), so dass die Verkehrsunternehmen offensichtlich versuchen, ihre Effizienz durch Aufträge innerhalb des Vereinigten Königreichs zu optimieren.

Italien liegt ein beträchtliches Stück hinter dem Vereinigten Königreich. Mit 0,9 Mrd. tkm trägt Italien einen Anteil von fast 9 % des gesamten Kabotageaufkommens. Die Nord-Süd-Ausdehnung des Landes erfordert oft das Zurücklegen langer Strecken mit dem Lastkraftwagen – ein Anreiz im innerstaatlichen Verkehr nach Frachten zu suchen, durch die zumindest die Zahl der Leerfahrten verringert wird.

Die übrigen Länder der EU mit einem merklichen Anteil am Kabotage-Gesamtaufkommen des Jahres 2001 waren Belgien und Spanien mit 6,1 % bzw. 6,0 %.

Daher unterliegt Belgien, dessen Verkehrsunternehmen auf ausländischen Märkten selbst sehr aktiv sind, bedeutender Kabotage durch ausländische Verkehrsunternehmen. Das Verhältnis fällt jedoch für die belgischen Verkehrsunternehmen deutlich positiv aus, da sie im Jahr 2001 2,7 Mal mehr Kabotageleistungen im Ausland durchführten als ihre ausländischen Kollegen in Belgien.

Betrachtet man die beiden Länder, in denen im Jahr 2001 die höchste Kabotageleistung erbracht wurde – Frankreich und Deutschland –, ist das genannte Verhältnis in dem Sinne negativ, dass in diesen Ländern mehr Kabotage durchgeführt wurde, als ihre eigenen Verkehrsunternehmen im Ausland erbrachten. In Frankreich wurden 4,4 Mal so viel Kabotage (2 657 Mio. tkm) geleistet, als die französischen Verkehrsunternehmen im Ausland durchführten (607 Mio. tkm). Für Deutschland beträgt die entsprechende Zahl 1,6.

Tabelle 6: Kabotage durch Verkehrsunternehmen aus allen EU-Mitgliedsländern (außer Griechenland), pro Land, in dem die Kabotage durchgeführt wird, in 1000 tkm

Kabotage in:	1999	2000	2001	2001 - Anteil am Gesamtwert (%)
Belgien	419 130	466 708	612 640	6.1
Dänemark	40 310	51 646	99 683	1.0
Deutschland	2 516 477	2 571 367	2 648 060	26.4
Griechenland	7 314	64 373	78 854	0.8
Spanien	536 766	409 620	599 516	6.0
Frankreich	1 487 600	2 073 999	2 657 655	26.5
Irland	4 716	24 560	10 398	0.1
Italien	933 250	714 467	888 320	8.9
Luxemburg	11 258	9 322	16 253	0.2
Niederlande	170 542	224 748	265 724	2.6
Österreich	142 356	217 240	291 236	2.9
Portugal	30 180	42 082	30 251	0.3
Finnland	62	2 215	32 107	0.3
Schweden	222 558	210 169	216 619	2.2
Ver.Königreich	711 529	1 325 222	1 291 777	12.9
Schweiz	43 615	50 040	79 332	0.8
Norwegen	9 803	50 453	50 841	0.5
BL und Sonstige*	113 415	162 296	159 369	1.6
Gesamt	7 400 880	8 670 528	10 028 635	100.0

Anm.: 1999-2001: ohne Griechenland. - 1999: ohne Kabotageleistung der Verkehrsunternehmen aus Schweden und Finnland.

* Beitrittsländer und "Sonstige" (siehe „Wissenswertes zur Methodik“).

Die Schweiz und Norwegen sind diejenigen Drittstaaten, in denen Verkehrsunternehmen aus bestimmten Mitgliedstaaten eine bedeutende Menge an Kabotageleistung im Güterkraftverkehr erbringen. Insbesondere in der Schweiz hat die Kabotage seit 2000 beträchtlich zugenommen, wobei das Gesamtaufkommen im Jahr 2001 dem in Griechenland durchgeführten Umfang entspricht. Jedoch wurden nur 0,8 % der gesamten Kabotageleistungen aller meldenden Mitgliedstaaten auf schweizerischem Gebiet und nur 0,5 % in Norwegen durchgeführt.

Der wirkliche Einfluss der Kabotage auf den Verkehrsmarkt eines Landes lässt sich am besten mit Hilfe der so genannten Kabotage-Durchdringungsrate feststellen. Diese Rate gibt den Anteil der Kabotage am Gesamtmarkt für den Güterverkehr innerhalb des Hoheitsgebiets eines gegebenen Landes wider. Anders gesagt: In welchem Ausmaß werden in einem Land Fahrten von ausländischen Verkehrsunternehmen durchgeführt, die ohne die Einführung des Rechts auf Durchführung von Kabotagefahrten von inländischen Verkehrsunternehmen geleistet worden wären?

Bei dieser Betrachtungsweise von Kabotage gewinnt man einige interessante Einblicke. Die beiden Länder, in denen die meisten Kabotagefahrten durchgeführt werden (Deutschland und Frankreich), sind weit weniger beeinflusst, als es ihr Anteil in Tabelle 6 nahe legen würde. Obwohl tatsächlich mehr als ein Viertel der gesamten Kabotage im Jahr 2001 in diesen Ländern geleistet wurde, betrug der Anteil dessen, was vom Gesamtverkehrsmarkt an ausländische Verkehrsunternehmen „abgegeben“ werden musste, nur 1,6 % (Frankreich) bzw. 1,1 % (Deutschland) (siehe Tabelle 7).

Bei den Ländern, in denen ausländische Kraftverkehrsunternehmen während des Beobachtungszeitraums den größten Anteil am nationalen Verkehrsmarkt hatten, handelt es sich eindeutig um Luxemburg und Belgien, wo 3,2 % bzw. 2,9 % des gesamten innerstaatlichen Verkehrsaufkommens (in tkm) im Jahr 2001 von nicht im Land ansässigen Verkehrsunternehmen geleistet wurden.

Verkehrsunternehmen aus diesen beiden Ländern sind nicht nur auf den ausländischen Verkehrsmärkten sehr aktiv (wie in Abbildung 1 und Tabelle 1 dargestellt), sondern sie müssen sich auch dem „Wettbewerb“ ausländischer Verkehrsunternehmen im Inland stellen, selbst wenn, wie im Fall von Luxemburg, der innerstaatliche Straßengüterkraftverkehrsmarkt aufgrund der Größe des Landes recht begrenzt ist.

Im Fall der österreichischen Verkehrsunternehmen, die in der Kabotage weit weniger aktiv sind, werden 2,3 % des gesamten nationalen Verkehrsvolumens von ausländischen Verkehrsunternehmen geleistet.

Obwohl die niederländischen Güterkraftverkehrsunternehmen über den Beobachtungszeitraum hinweg als die wichtigsten Kabotage-Unternehmen angesehen werden können, wird der niederländische Markt bei einer Kabotage-Durchdringungsrate von 0,85 % von den ausländischen Verkehrsunternehmen nicht besonders angestrebt, was ein Indikator für die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der niederländischen Unternehmen ist.

Wie die Niederlande weisen alle anderen Mitgliedstaaten der EU eine Kabotage-Durchdringungsrate von deutlich unter 1 % auf, wobei der niedrigste Anteil für Finnland und Irland registriert wurde, deren geografische Lage für ausländische Verkehrsunternehmen keinen besonderen Anreiz zum Durchführen von Kabotagefahrten bieten dürfte.

Tabelle 7: Kabotage-Durchdringungsrate*, pro Land, nach geleisteten Tonnenkilometern

	1999	2000	2001
Belgien	2.59	2.31	2.89
Dänemark	0.39	0.47	0.91
Deutschland	1.10	1.12	1.14
Spanien	0.54	0.38	0.52
Frankreich	0.93	1.26	1.55
Irland	0.06	0.29	0.11
Italien	0.61	0.45	0.57
Luxemburg	2.90	2.20	3.23
Niederlande	0.52	0.71	0.85
Österreich	1.15	1.72	2.29
Portugal	0.21	0.27	0.15
Finnland	:	0.01	0.12
Schweden	:	0.66	0.72
Ver.Königreich	0.48	0.87	0.86
EU-15**	:	0.86	0.98

* Durchdringungsrate: Kabotage-Anteil am gesamten innerstaatlichen Verkehr (wobei im innerstaatlichen Gesamtverkehr der innerstaatliche Verkehr plus Kabotage enthalten ist).

** Ohne Griechenland.

Die letzte Zeile von Tabelle 7 zeigt die Kabotage-Durchdringungsrate der EU, die im Jahr 2001 fast 1 % betrug. Es sei jedoch daran erinnert, dass der angegebene Durchschnitt den Durchschnitt der Raten der einzelnen EU-Mitgliedstaaten (mit Ausnahme Griechenlands) zum Ausdruck bringt, da sich Kabotage im Güterkraftverkehr nur auf den auf dem Hoheitsgebiet eines Staates stattfindenden Verkehr bezieht. Das heißt, im Durchschnitt wird in jedem Mitgliedstaat 1 % des innerstaatlichen Verkehrs von ausländischen Verkehrsunternehmen durchgeführt.

Obwohl ein Prozent von einem großen Gesamtvolumen wenig erscheinen mag, haben die auf diese Weise geleisteten 10 Mrd. tkm ihren Beitrag zur Steigerung sowohl der Effizienz als auch der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Güterkraftverkehrs und zur Verringerung seiner Auswirkungen auf die Umwelt geleistet.

WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Definition und Geschichte

Ein Mitgliedstaat meldet Kabotage, wenn in seinem Land zugelassene Güterkraftverkehrsunternehmen auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Landes eine Beförderungsleistung erbracht haben. Vom Standpunkt des Meldelandes aus gilt dies als grenzüberschreitender Verkehr, vom Gesichtspunkt des Warenverkehrs aus könnte es als nationaler Verkehr angesehen werden.

Mit dem Ziel der Erhöhung der Effizienz im Verkehr und der Verringerung der Anzahl der Leerfahrten wurde die Kabotage 1990 durch Genehmigungskontingente (mengenmäßige Beschränkungen) allmählich eingeführt und im Jahr 1998 vollständig liberalisiert. Nach der Schaffung des EWR (Europäischer Wirtschaftsraum) wurde die Kabotageverordnung auf die EFTA-Staaten (mit Ausnahme der Schweiz) ausgeweitet. Die Intra-Benelux-Kabotage wurde 1992 vollständig liberalisiert.

Die dieser Veröffentlichung zu entnehmenden Kabotagedaten wurden, wie es in der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates vom 25. Mai 1998 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs aufgeführt ist, aus fahrtbezogenen Variablen abgeleitet.

Datenzuverlässigkeit

Da die Kabotage nur einen geringen Prozentsatz der Beförderungsleistungen des Güterkraftverkehrs insgesamt ausmacht und die Daten auf Grundlage von Stichprobenerhebungen gesammelt werden, könnte die Bedeutung der Kabotage an einigen Stellen über- oder unterbewertet sein. Ferner kommt die Variabilität bei Kabotageleistungen oft aufgrund von „Beförderungsverträgen“ mit begrenzter Gültigkeit zustande. So könnte ein Verkehrsunternehmen in einem Jahr Kabotage durchführen und im nächsten Jahr diesen Markt an ein in einem anderen Land zugelassenes Verkehrsunternehmen verlieren. Der Leser sollte sich dieser Sachlage bewusst sein.

Weitere Veröffentlichung

Diese Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ zur Kabotage im Güterkraftverkehr ist thematisch mit der Veröffentlichung von „Entwicklung des Güterkraftverkehrs 1990-2001“, einer Publikation von „Statistik kurz gefasst“, die bereits dieses Jahr veröffentlicht wurde, verbunden. Kabotage im Güterkraftverkehr ist dort nicht abgehandelt worden.

Vertrauliche Daten

Bei den Gesamtwerten in Tabelle 3 und 4 handelt es sich um „wirkliche“ Gesamtwerte, d. h. sie schließen Werte ein, die in desaggregierter Form, aufgrund der Verordnung (EG) 6/2003 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs, nicht dargestellt werden können.

Portugal

Für die Jahre 2000 und 2001 hat Portugal keinen Güterkraftverkehr (einschließlich Kabotage) gemeldet, der als „Werkverkehr“ durchgeführt wurde. Tatsächlich kommt Kabotage als „Werkverkehr“ kaum vor. Auf Grundlage der portugiesischen Meldedaten von 1999 machte der „Werkverkehr“ ungefähr 1 % der gesamten Kabotageleistung der portugiesischen Verkehrsunternehmen aus.

Der Begriff „Güterkraftverkehrsunternehmen“

bezieht sich in dieser Veröffentlichung sowohl auf Verkehrsunternehmen, die Beförderungsleistungen im Straßengüterverkehr als „gewerblichen Verkehr“ erbringen als auch auf Unternehmen, die Beförderung als „Werkverkehr“ durchführen.

Beitrittsländer

Die Beitrittsländer (BL) sind:

- ❖ Tschechische Republik
- ❖ Estland
- ❖ Zypern
- ❖ Lettland
- ❖ Litauen
- ❖ Ungarn
- ❖ Malta
- ❖ Polen
- ❖ Slowenien
- ❖ Slowakische Republik

Es liegt auf der Hand, dass in Zypern und Malta durchgeführte Kabotage äußerst begrenzt, wenn nicht gar inexistent ist.

Sonstige Länder

Zur Gruppe der in Tabelle 4 und 6 erwähnten „Sonstigen“ gehören die folgenden Länder: Andorra, Albanien, Bosnien und Herzegowina, Belarus, Algerien, Liechtenstein, Republik Moldau, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, San Marino, Tunesien und andere, nicht aufgeführte Länder.

In dieser Veröffentlichung steht:

1 Milliarde für „1 000 000 000“.

: für „nicht verfügbar“

0 für „weniger als die Hälfte der verwendeten Einheit“

- für „nicht zutreffend oder reale Null“

v für „vertraulich“.

Die Quelle aller in dieser Veröffentlichung verwendeten Daten ist Eurostat. Die Daten entsprechen dem **Stand der Verfügbarkeit** in der Eurostat-Referenzdatenbank New Cronos vom April 2003.

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Maria Smihily, Lucia D’Auria (Tabellen und Schaubilder) und Jelle Bosch (Kommentare und Karte) erstellt.

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

New Cronos, Thema 7, Bereich: road

Wenn Sie weitere Auskünfte wünschen oder an unseren Veröffentlichungen, Datenbanken oder Auszügen daraus interessiert sind, wenden Sie sich bitte an einen unserer **Data Shops**:

DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA– Roma
DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrgade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: lib@dst.dk URL: http://www.dst.dk/bibliotek	STATISTISCHES BUNDESAMT Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 BERLIN Tel. (49) 1888-644 94 27/28 (49) 611 75 94 27 Fax (49) 1888-644 94 30 E-Mail: datashop@destatis.de URL: http://www.eu-datashop.de/	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Despacho 011B Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 915 839 167/ 915 839 500 Fax (34) 915 830 357 E-mail: datashop.eurostat@ine.es URL: http://www.ine.es/prodyser/datashop/index.html	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tél. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr	ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39) 06 46 73 32 28 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: datashop@istat.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html
ITALIA – Milano	NETHERLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html	Centraal Bureau voor de Statistiek Eurostat Data Shop-Voorburg Postbus 4000 2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl URL: www.cbs.nl/eurodatashop	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks 8131 Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: Datashop@ssb.no URL: http://www.ssb.no/biblioteket/datashop	Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: data.shop@ine.pt	Statistisches Amt des Kantons Zürich, Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41) 1 225 12 12 Fax (41) 1 225 12 99 E-mail: datashop@statistik.zh.ch URL: http://www.statistik.zh.ch
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA	
STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakatu 13 B, 2. kerros, Helsinki P. (358-9) 17 34 22 21 F. (358-9) 17 34 22 79 Sähköposti: datashop@stat.fi URL: http://tilastokeskus.fi/tk/kk/datashop/	STATISTICS SWEDEN Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn (46-8) 50 69 48 01 Fax (46-8) 50 69 48 99 E-post: infoservice@scb.se URL: http://www.scb.se/tjanster/datashop/datashop.asp	Eurostat Data Shop Office for National Statistics Room 1.015 Cardiff Road Newport NP10 8XG South Wales United Kingdom Tel. (44-1633) 81 33 69 Fax (44-1633) 81 33 33 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 USA Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 69 81 E-mail: eurodata@haver.com URL: http://www.haver.com/	

Media Support Eurostat (nur für Journalisten):
 Bech Gebäude Büro A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 • e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

Auskünfte zur Methodik:

Josefine Oberhausen, Eurostat/C2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 37298, Fax (352) 4301 32289,
 E-mail: josefine.oberhausen@cec.eu.int

ORIGINAL: Englisch

Unsere Internet-Adresse: www.europa.eu.int/comm/eurostat/ Dort finden Sie weitere Informationen.

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim **Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften**

2 rue Mercier – L-2985 Luxembourg
 Tel. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709
 URL: <http://publications.eu.int>
 E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË – DANMARK – DEUTSCHLAND – GREECE/ELLADA – ESPAÑA – FRANCE – IRELAND – ITALIA – LUXEMBOURG – NEDERLAND – ÖSTERREICH
 PORTUGAL – SUOMI/FINLAND – SVERIGE – UNITED KINGDOM – ÍSLAND – NORGE – SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA – BALGARJA – ČESKÁ REPUBLIKA – CYPRUS
 EESTI – HRVATSKA – MAGYARORSZÁG – MALTA – POLSKA – ROMÂNIA – RUSSIA – SLOVAKIA – SLOVENIA – TÜRKIYE – AUSTRALIA – CANADA – EGYPT – INDIA
 ISRAËL – JAPAN – MALAYSIA – PHILIPPINES – SOUTH KOREA – THAILAND – UNITED STATES OF AMERICA

Bestellschein

Ich möchte „Statistik kurz gefasst“ abonnieren (vom 1.1.2003 bis 31.12.2003):
 (Anschriften der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

Alle 9 Themenkreise (etwa 200 Ausgaben)

- Papier: 240 EUR
 Gewünschte Sprache: DE EN FR

Statistik kurz gefasst kann von der Eurostat Web-Seite kostenlos als pdf-Datei heruntergeladen werden. Sie müssen sich lediglich dort eintragen.
 Für andere Lösungen wenden Sie sich bitte an Ihren Data Shop.

- Bitte schicken Sie mir ein Gratisexemplar des „Eurostat Minikatalogs“ (er enthält eine Auswahl der Produkte und Dienste von Eurostat)
 Gewünschte Sprache: DE EN FR
- Ich möchte das Gratisabonnement von „Statistische Referenzen“
 (Kurzinformationen zu den Produkten und Diensten von Eurostat)
 Gewünschte Sprache: DE EN FR

Herr Frau
 (bitte in Großbuchstaben)

Name: _____ Vorname: _____

Firma: _____ Abteilung: _____

Funktion: _____

Adresse: _____

PLZ: _____ Stadt: _____

Land: _____

Tel.: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Zahlung nach Erhalt der Rechnung vorzugsweise:

durch Banküberweisung

Visa Eurocard

Karten-Nr.: _____ gültig bis: ____/____

Ihre MwSt.-Nr. f.d. innergemeinschaftlichen Handel:

Fehlt diese Angabe, wird die MwSt. berechnet. Eine Rückerstattung ist nicht möglich.