

# Güterkraftverkehr 1999-2004: Kabotage und Verkehr mit Nicht-EU-Ländern

*Kabotage auf EU-15-Gebiet von 1999 bis 2004 nahezu verdoppelt*

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

8/2006

Autor

Carla SCIULLO

Maria SMIHILY

## Inhalt

Überblick.....	1
Kabotage.....	2
Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit Nicht-EU- Ländern.....	4

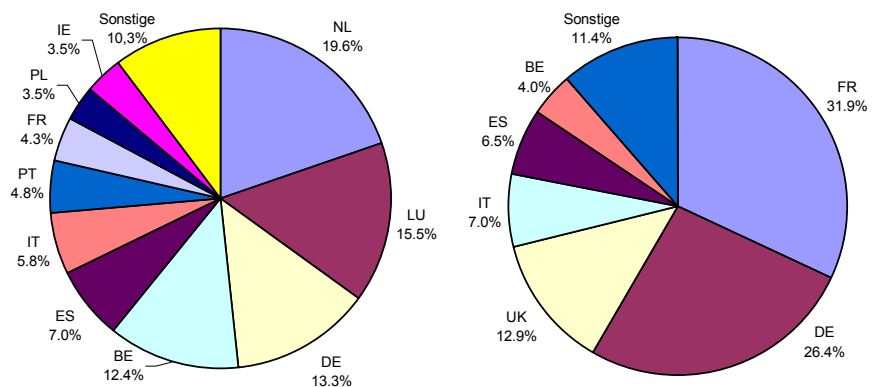


EU  
eurostat



Manuskript abgeschlossen: 27.06.2006  
Datenextraktion am: 28.02.2006  
ISSN 1562-1332  
Katalognummer: KS-NZ-06-008-DE-N  
© Europäische Gemeinschaften, 2006

Abbildung 1: Kabotage nach Meldeländern (linkes Kreisdiagramm) und Kabotage nach Ländern, in denen Kabotage stattfindet (rechtes Kreisdiagramm), 2004 - % der tkm



## Überblick

Im Jahr 2004 waren die Güterverkehrsunternehmen aus den Benelux-Ländern mit knapp der Hälfte des gesamten Kabotageverkehrs von 14,6 Milliarden Tonnenkilometern (tkm) weiterhin die aktivsten „Kaboteure“. Deutsche Verkehrsunternehmen waren mit einem Anteil von 13 % ebenfalls stark vertreten.

Ein Drittel des gesamten Kabotageverkehrs fand 2004 in Frankreich statt, fast drei Viertel entfielen auf nur drei Länder, nämlich Frankreich, Deutschland und das Vereinigte Königreich. In den neuen Mitgliedstaaten wurden weniger als 1 % abgewickelt.

Die Verkehrsunternehmen in den zehn neuen Mitgliedstaaten waren im Jahr 2004 mit nur 6 % am gesamten Kabotageverkehr aller Mitgliedstaaten beteiligt. Davon wurde mehr als die Hälfte von polnischen Verkehrsunternehmen durchgeführt.

In Luxemburg, Litauen und der Slowakei hatten im Jahr 2004 Kabotage und Dreiländerverkehr einen signifikanten Anteil am Gesamtgüterverkehr, nämlich mehr als 20 %.

Die im grenzüberschreitenden Verkehr von in der EU ansässigen Verkehrsunternehmen beförderte Gesamttonnage belief sich 2004 auf 790 Millionen Tonnen, wovon jedoch lediglich knapp 50 Millionen Tonnen (6 %) auf Transporte aus oder nach Nicht-EU-Ländern entfielen.

Der wichtigste Nicht-EU-Handelspartner war 2004 die Schweiz mit 23,8 Millionen Tonnen, das ist knapp die Hälfte der Gesamttonnage, gefolgt von Norwegen und der Russischen Föderation. Güterverkehrsunternehmen aus Deutschland, Italien, und den nordischen Ländern transportierten 2004 mehr als die Hälfte der Tonnage auf der Straße zwischen der EU und Drittländern. Die neuen Mitgliedstaaten hatten einen Anteil von 26 % am Gesamtaufkommen.

## Kabotage

**Tabelle 1: Kabotage durch Verkehrsunternehmen aus Meldeländern - Millionen tkm**

	1999	2003	2004	Veränd. in % 2003-2004
BE	938	1 867	1 816	-2.7%
CZ	:	:	c	:
DK	102	191	254	32.8%
DE	1 533	1 565	1 944	24.2%
EE	:	57	57	0.0%
ES	271	749	1 031	37.7%
FR	756	551	624	13.4%
IE	416	491	505	2.8%
IT	350	559	847	51.4%
CY	:	:	:	:
LV	:	17	10	-42.3%
LT	:	21	28	33.3%
LU	1 039	2 044	2 262	10.6%
HU	:	59	92	55.0%
NL	1 632	2 339	2 871	22.8%
AT	222	455	390	-14.3%
PL	:	:	506	:
PT	99	319	708	121.7%
SI	:	107	132	23.6%
SK	:	74	89	20.1%
FI	35	25	70	180.2%
SE	:	230	170	-25.8%
UK	44	68	202	195.7%
Total	:	:	14 609	:
NO	24	16	12	-29.5%

Kabotage im Güterkraftverkehr ist die Beförderung von Gütern in einem Land durch Güterverkehrsunternehmen, deren Fahrzeuge in einem anderen Land zugelassen sind. Die hier berücksichtigten Informationen wurden von Verkehrsunternehmen aus EU-Ländern und Norwegen gemeldet.

Der Kabotageverkehr durch Verkehrsunternehmen aus allen Mitgliedstaaten (außer Griechenland und Malta) belief sich 2004 auf 14,6 Milliarden tkm. Zwischen 2003 und 2004 ergab sich für die 20 Mitgliedstaaten, die in beiden Jahren Daten über Kabotageverkehr lieferten, eine Steigerung von insgesamt 20 %. Für die 13 Mitgliedstaaten, die zwischen 1999 und 2004 Kabotagedaten meldeten, belief sich die Zunahme auf 82 %. Zwar schwankten die Zahlen für die einzelnen Mitgliedstaaten von einem Jahr zum anderen, doch die meisten Länder meldeten eine Zunahme des Kabotageverkehrs zwischen 2003 und 2004.

Seit 1999 waren die Verkehrsunternehmen aus den Benelux-Ländern und Deutschland absolut gesehen im Kabotageverkehr am aktivsten, sie erzielten 2004 jeweils knapp oder über 2 Milliarden tkm. Die vier Länder hatten 2004 einen Anteil von 61 % am Gesamtverkehr der EU-25. Allerdings gab es deutliche Veränderungen beim Anteil der Kabotage an den gesamten tkm.

1999 entfielen 22 % der gesamten Kabotageleistung der 15 damaligen Mitgliedstaaten auf Verkehrsunternehmen aus den Niederlanden. Der Anteil der deutschen belief sich auf 21 %, es folgten Luxemburg mit 14 %, Belgien mit 13 % und Frankreich mit 10 %. 2004 waren die prozentualen Anteile am Gesamtergebnis der EU-25 für die Niederlande, Luxemburg und Belgien mit 20 %, 15 % und 12 % nahezu unverändert. Der Anteil Deutschlands betrug jedoch nur noch 13 % und der Frankreichs 4 %. Wenngleich die tatsächliche

Kabotageleistung französischer Verkehrsunternehmen zwischen 2003 und 2004 um 13 % zunahm, war das Ergebnis 2004 dennoch niedriger als das von 1999.

Signifikante Steigerungen zwischen 2003 und 2004 wurden auch von Spanien (1 Milliarde tkm im Jahr 2004, eine Steigerung von 38 % gegenüber 2003), Italien (0,8 Milliarden tkm, eine Steigerung um 51 %) und Portugal (0,7 Milliarden tkm, mehr als doppelt so viel wie im Vorjahr, siehe auch Wissenswertes zur Methodik) gemeldet.

Die polnischen Verkehrsunternehmen erbrachten ein Ergebnis für das Jahr 2004 von etwa einer halben Milliarde tkm, das ist mehr als von allen anderen neuen Mitgliedstaaten zusammen gemeldet wurde. Der Kabotageverkehr dieser Länder machte einen Anteil von lediglich 6 % des Kabotageverkehrs aller Mitgliedstaaten aus. Dies überrascht nicht allzu sehr, da die Kabotagetätigkeiten der Verkehrsunternehmen aus den meisten neuen Mitgliedstaaten immer noch rechtlichen Einschränkungen unterliegen (Einzelheiten siehe Wissenswertes zur Methodik).

**Tabelle 2: Kabotageverkehr nach Ländern, in denen Kabotage stattfindet - Millionen tkm**

	1999	2003	2004	Veränd. in % 2003-2004
BE	419	537	574	6.9%
CZ	18	30	27	-10.7%
DK	41	129	184	42.3%
DE	2 537	3 013	3 794	25.9%
EE	:	0	0	-55.9%
EL	7	47	60	27.4%
ES	537	693	929	34.1%
FR	1 488	3 591	4 586	27.7%
IE	5	8	122	1452.3%
IT	933	886	1 001	12.9%
LV	0	10	20	89.8%
LT	0	0	5	1007.2%
LU	11	7	11	49.1%
HU	8	23	29	27.4%
NL	171	217	257	18.6%
AT	142	222	245	10.1%
PL	31	26	42	61.1%
PT	30	40	69	69.5%
SI	1	1	2	62.3%
SK	0	3	7	110.0%
FI	0	26	14	-46.5%
SE	257	255	356	39.5%
UK	712	1 632	1 855	13.7%
Total	7 349	11 398	14 187	24.5%
NO	12	132	197	49.2%

Von den insgesamt 14,6 Milliarden tkm Kabotage im Jahr 2004 wurden 14,2 Milliarden (Tabelle 2) bzw. 97 % in anderen Mitgliedstaaten erbracht. Ein Drittel der Gesamtleistung (4,6 Milliarden tkm) entfiel auf Frankreich, ein Viertel (3,8 Milliarden tkm) auf Deutschland. Die Verkehrsunternehmen der Benelux-Länder leisteten fast die Hälfte des gesamten Kabotageverkehrs der Mitgliedstaaten. Es überrascht nicht, dass die nahe gelegenen Märkte Frankreichs und Deutschlands ihr Hauptziel waren. Weitere Länder, in denen mehr als eine Milliarde tkm Kabotage geleistet wurden, waren das Vereinigte Königreich (eines der Hauptziele für Irland) und Italien.

2004 fand weniger als 1 % des Kabotageverkehrs in EU-Ländern in den neuen Mitgliedstaaten statt. Dies ist vermutlich auf die Lage dieser Länder im Verhältnis zu den großen „Kaboteuren“ in der EU, auf die Entwicklung ihrer Verkehrsmärkte und, abgesehen von Polen, auf die relativ geringe Größe ihrer innerstaatlichen Verkehrsmärkte, zurückzuführen.

In Griechenland, Portugal und den nordischen Ländern war der Umfang der Kabotage aufgrund der geografischen Lage dieser Länder mit 6 % ebenfalls sehr gering, und nur in Schweden, Norwegen und Dänemark wiesen die Werte eine gewisse Signifikanz aus.

Das Wachstum der Kabotage auf dem Gebiet der EU-15 hat sich von 1999 bis 2004 nahezu verdoppelt, die Steigerung zwischen 2003 und 2004 betrug 24 %. Die einzelnen Länder wichen in ihren Ergebnissen jedoch deutlich vom

Gesamtergebnis ab (zur Zuverlässigkeit der Kabotagedaten siehe Wissenswertes zur Methodik). Für Deutschland lag die Steigerung zwischen 1999 und 2004 nur bei 50 %, für Frankreich jedoch bei 208 % und für das Vereinigte Königreich bei 161 %.

1999 fanden 35 % der gesamten Kabotage auf dem Gebiet Deutschlands statt, womit das Land den ersten Platz einnahm. An zweiter Stelle kam Frankreich mit 20 %, gefolgt von Italien mit 13 % und dem Vereinigten Königreich mit 10 %. Zwar stieg die tatsächliche Anzahl der tkm in all diesen Ländern, doch hatte Frankreich 2004 mit 33 % des gesamten Kabotageverkehrs Deutschland (26 %) von der Spitze verdrängt. Der Anteil des Vereinigten Königreichs stieg auf 13 %, während der Anteil Italiens auf 7 % zurückging. Die prozentualen Anteile von 2003 verteilten sich ähnlich wie die des Jahres 2004 (siehe Abbildung 1).

**Abbildung 2: Anteil der Kabotage und des Dreiländerverkehrs am Gesamtverkehr nach Meldeländern 2004 - % der tkm**

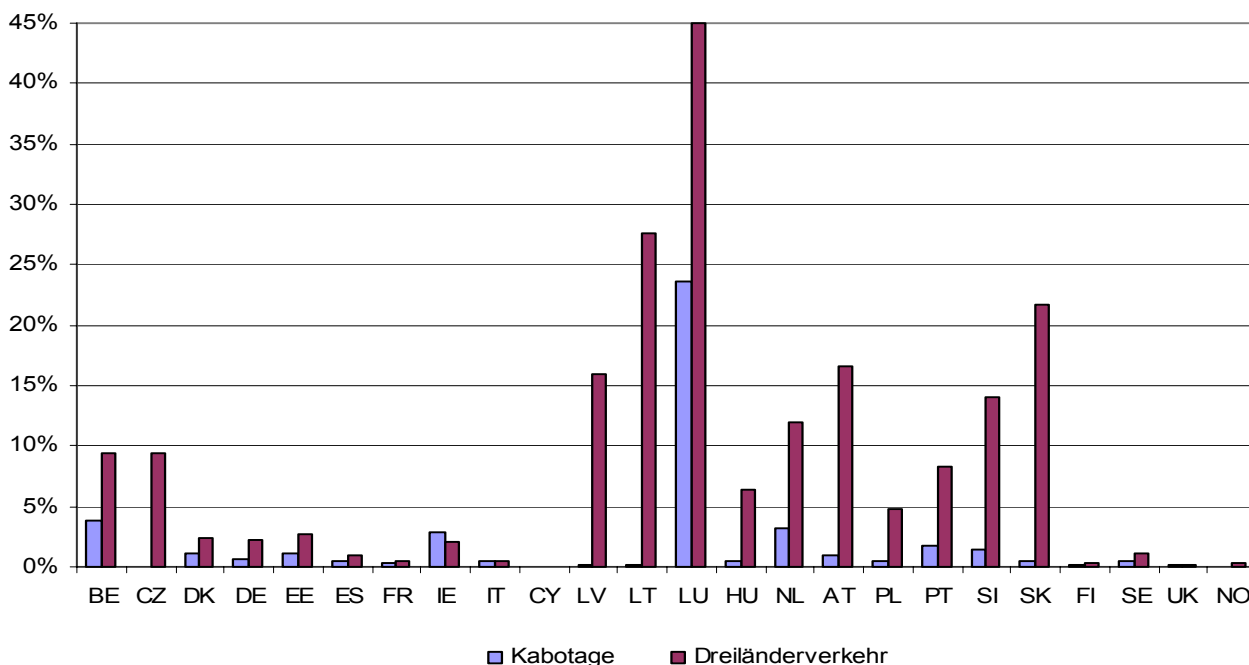


Abbildung 2 zeigt den prozentualen Anteil der Kabotage und des Dreiländerverkehrs am Gesamtverkehr für jedes Land. Der Dreiländerverkehr wird definiert als grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit in einem dritten Land zugelassenen Fahrzeugen (Beförderung von Gütern auf der Straße von einem Land A in ein Land B durch in einem Land C zugelassene Fahrzeuge).

Abgesehen von Luxemburg, wo die Kabotage fast ein Viertel der gesamten von seinen Verkehrsunternehmen im Jahr 2004 geleisteten tkm ausmacht, hatte der Kabotageverkehr einen Anteil von weniger als 5 % an der gesamten Verkehrsleistung der einzelnen Mitgliedstaaten. Die einzigen weiteren Länder mit einem Anteil von mehr als 3 % waren Belgien, Irland und die Niederlande. In den neuen Mitgliedstaaten hatte die Kabotage im Jahr 2004 einen sehr geringen Anteil an der gesamten Güterverkehrsleistung. Der höchste Prozentsatz belief sich auf knapp über 1 % in Estland und Slowenien.

Für einige Länder ist der Dreiländerverkehr sehr wichtig. In kleineren Ländern ist der Anreiz für diese Form des Güterverkehrs besonders stark, weil der eigene

innerstaatliche Markt sehr klein ist, und auch der grenzüberschreitende Verkehr in ihr Land und aus ihrem Land begrenzt ist. Für Luxemburg machen diese beiden Tätigkeitsbereiche zwei Drittel des gesamten gemeldeten Verkehrs aus, wobei der Anteil des Dreiländerverkehrs doppelt so hoch ist wie der der Kabotage.

In anderen Ländern, besonders in Litauen und der Slowakei, beläuft sich der Dreiländerverkehr auf mehr als 20 % und damit auf einen signifikanten Anteil am gesamten Güterverkehr. Über 15 % der gesamten Verkehrsleistung der Verkehrsunternehmen Österreichs, Lettlands, der Niederlande und Sloweniens entfielen auf Kabotage und Dreiländerverkehr.

Außer in Irland hat die Kabotage einen geringeren prozentualen Anteil am Gesamtverkehr als der Dreiländerverkehr. Der Anteil der Kabotage und des Dreiländerverkehrs am Gesamtverkehr war in den großen Ländern sehr gering. Selbst in Deutschland, einem großen „Kaboteur“, liegen diese beiden Tätigkeitsbereiche bei unter 3 % der gesamten gemeldeten Verkehrsleistung.

**Abbildung 3: Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern - % der tkm**

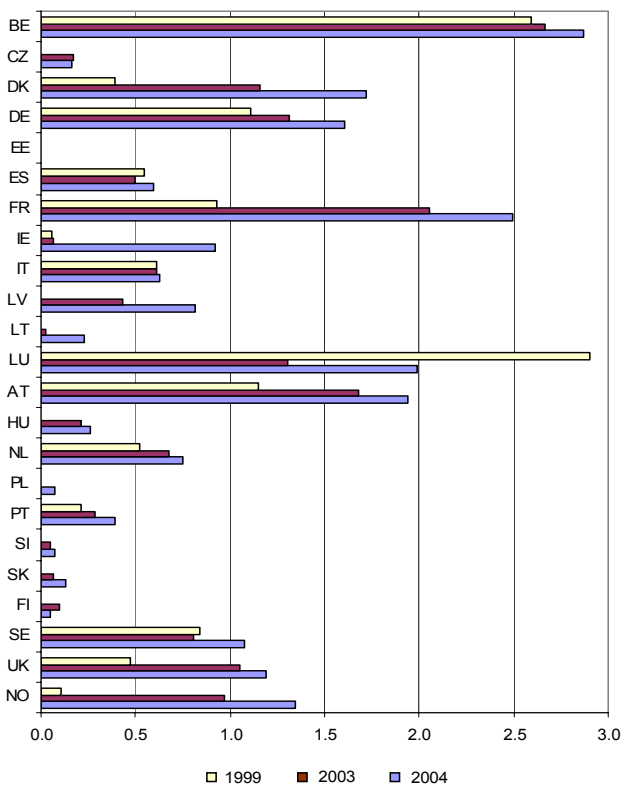


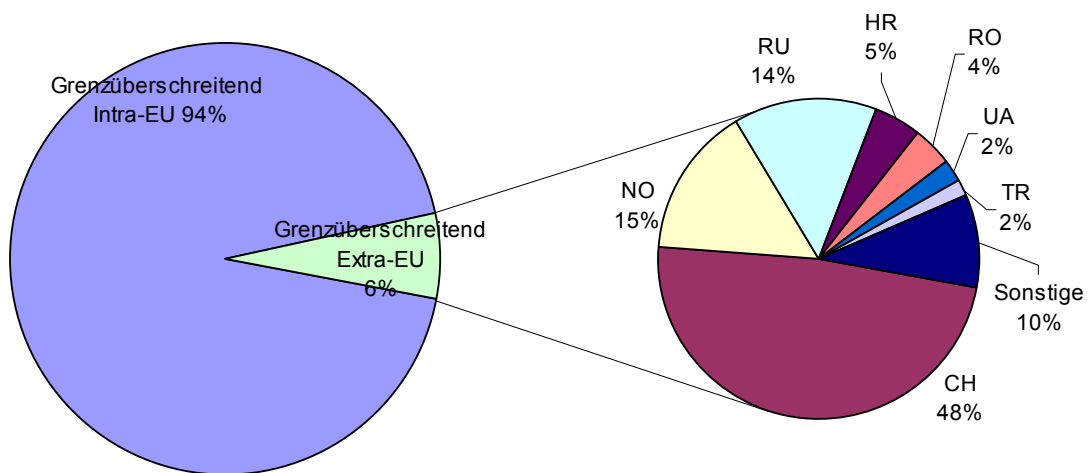
Abbildung 3 zeigt die Kabotage-Durchdringungsrate, d. h. den Anteil des Kabotageverkehrs am gesamten Binnenverkehr, wobei der gesamte Binnenverkehr die Summe aus innerstaatlichem Verkehr und Kabotageverkehr (nach Ländern, in denen Kabotage stattfindet) darstellt.

Die Abbildung zeigt, dass in allen Ländern der Anteil der Kabotage am Binnenverkehr immer noch sehr gering ist. Wenngleich der Trend für die meisten Länder im Laufe der Zeit nach oben ging, liegt die Durchdringungsrate 2004 nur in zwei Ländern bei über 2 %. Am höchsten war sie in Belgien mit 2,9 %, gefolgt von Frankreich mit 2,5 %. Luxemburg und Österreich standen mit knapp 2 % an dritter und vierter Stelle. Weitere Länder, in denen die Rate bei über 1 % lag, waren Dänemark, Deutschland, Schweden, das Vereinigte Königreich und Norwegen. Für 14 Mitgliedstaaten lag die Rate unter 1 %. Es ist unwahrscheinlich, dass es in Zypern und Malta jemals Kabotage geben wird, da es sich hierbei um kleine Inseln handelt.

Trotz niedriger Durchdringungsrate gab es zwischen 2003 und 2004 absolut gesehen beim Volumen der Kabotage in einigen Ländern empfindliche Steigerungen. Besonders bemerkenswert war die Entwicklung in Irland mit einer Zunahme um mehr als das Zehnfache, wenngleich die Durchdringungsrate im Jahre 2004 lediglich bei 0,9 % lag. Dänemark, Norwegen und Schweden meldeten Steigerungen um etwa 40 % gemessen in tkm.

### Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit Nicht-EU-Ländern

**Abbildung 4: Grenzüberschreitender Verkehr durch EU-Verkehrsunternehmen 2004 nach Partnerländern - % der Tonnage**



2004 belief sich die von EU-Spediteuren beförderte Gesamttonnage im grenzüberschreitenden Verkehr auf 790 Millionen Tonnen. Davon wurden knapp 50 Millionen Tonnen (6 %) nach oder aus Nicht-EU-Ländern befördert. Abbildung 4 und Tabelle 3 zeigen, dass der größte Teil dieses Verkehrs auf fünf Nicht-EU-Länder entfiel. Da Norwegen kein Mitgliedstaat ist, ist der Hinweis wichtig, dass hier der Güterverkehr zwischen Norwegen und den EU-Ländern in die Analyse einbezogen wurde.

Die Schweiz war mit 23,8 Millionen Tonnen und damit knapp der Hälfte der Gesamttonnage bei weitem das wichtigste Partnerland. Norwegen mit 15 % und die Russische Föderation mit 14 % kamen auf die nächsten Plätze mit jeweils über 7 Millionen Tonnen, gefolgt von Kroatien mit 5 % und Rumänien mit 4 %.

**Tabelle 3: Grenzüberschreitender\* Verkehr durch EU-Spediteure mit nicht EU-Partnerländern - 1000 Tonnen**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
BG	149	211	109	137	267	337
HR	445	667	1 903	2 225	2 234	2 294
RO	802	794	1 135	1 120	1 483	2 083
TR	522	719	371	682	590	768
IS	540	10	22	0	0	0
LI	148	163	130	116	134	117
NO	3 387	5 416	4 854	5 417	6 522	7 548
CH	16 983	16 160	16 974	18 977	22 091	23 835
CS	94	275	387	455	365	543
BY	54	42	49	56	177	628
RU	1 372	2 030	2 660	2 870	5 184	7 186
UA	84	22	237	217	329	1 163
MA	423	442	460	531	597	374
Sonstige Balkanländer	182	259	268	317	293	323
Sonstige GUS	16	51	35	51	78	119
Sonstige Nicht-EU-Länder	585	918	1 072	1 377	1 334	2 282
Insgesamt	25 786	28 179	30 666	34 548	41 678	49 600

\* Zur Datenverfügbarkeit siehe Wissenswertes zur Methodik.

*MA: Marokko*

*Westliche Balkanländer: Albanien (AL), Bosnien Herzegowina (BA), die frühere Jugoslawische Republik Mazedonien (MK) und Serbien Montenegro (CS).*

*GUS: Aserbaidschan (AZ), Belarus (BY), Georgien (GE), Kasachstan (KZ), Kirgistan (KG), Moldawien (MD), Russische Föderation (RU), Tadschikistan (TJ), Turkmenistan (TM), Ukraine (UA) und Usbekistan (UZ).*

Zwischen 1999 und 2004 ist dieser Verkehr von Jahr zu Jahr stetig angewachsen und hat sich fast verdoppelt. Wenngleich der Verkehr mit der Schweiz in diesem Zeitraum und vor allem in den letzten drei Jahren zugenommen hat, ist sein Anteil an der Gesamttonnage von 66 % im Jahr 1999 auf 48 % im Jahr 2004 zurückgegangen.

Der Verkehr mit Norwegen lag jedes Jahr bei etwa 15 %, mit Rumänien zwischen 3 % und 4 %. Der Verkehr mit der Russischen Föderation hat 2004 stark zugenommen, von 5 % 1999 auf 14 % 2004. Für Kroatien wurde ein geringerer Anstieg verzeichnet, nämlich von 2 % auf 5 %. Erwähnenswert ist ferner die Zunahme des Verkehrs mit der Ukraine von 2003 bis 2004 auf mehr als 1 Million Tonnen. Von den 2,3 Millionen Tonnen, die 2004 im Zusammenhang mit anderen Nicht-EU-Gebieten gemeldet wurden, entfielen 1,4 Millionen Tonnen auf San Marino, das nicht Teil der Europäischen Union ist.

Diese Änderungen sind zum Teil darauf zurückzuführen, dass der Verkehr der neuen Mitgliedstaaten mit diesen Ländern für einige der ersten Jahre nicht inbegriffen ist, da keine Informationen vorlagen. 2004 wurden 26 % der von EU-Verkehrsunternehmen zwischen der EU und diesen Ländern beförderten Tonnage durch solche aus den neuen Mitgliedstaaten getätigt.

**Abbildung 5: Von EU-Güterverkehrsunternehmen 2004 in Nicht-EU-Partnerländern verladene/entladene Güter - 1000 Tonnen**

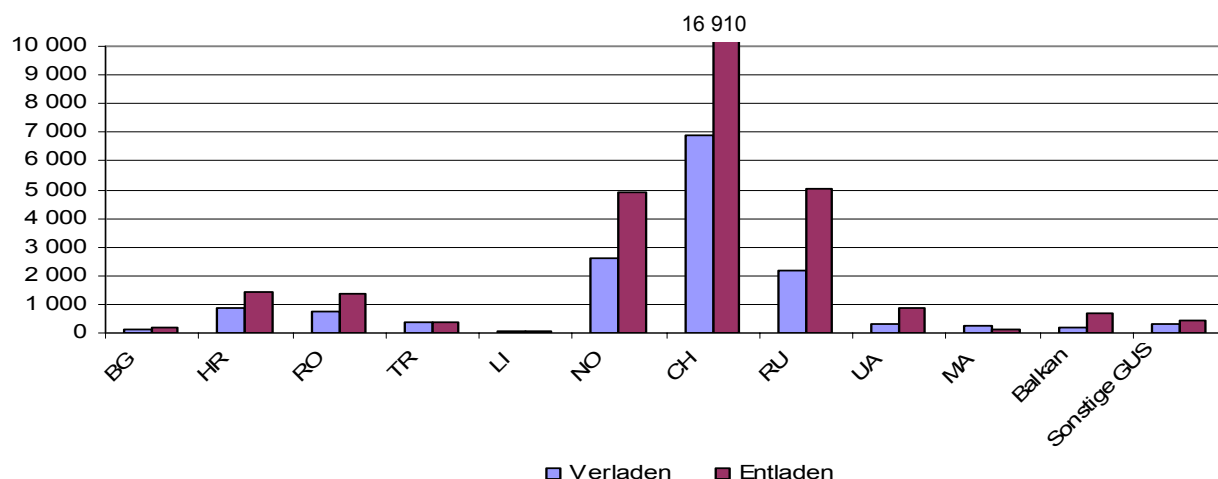
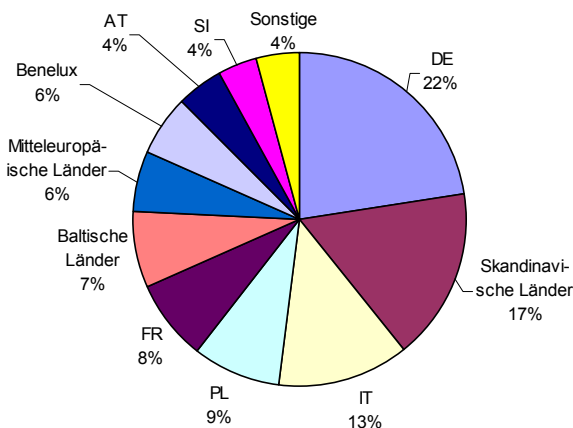


Abbildung 5 zeigt die Bilanz der von EU-Verkehrsunternehmen zwischen der EU und den Nicht-EU-Partnerländern beförderten Tonnage. 2004 wurden mehr als zwei Drittel der gesamten aus Nicht-EU-Ländern und in Nicht-EU-Länder transportierten Tonnage in den Nicht-EU-Ländern entladen.

Bei der entladenen und verladenen Tonnage galt das Verhältnis 2:1 für alle in der Abbildung ausgewiesenen Länder außer der Türkei, wo sich ein Verhältnis von 50:50 ergab, und Marokko, wo das Verhältnis umgekehrt, nämlich 1:2 war.

**Abbildung 6: Anteil der EU- Länder am grenzüberschreitenden Verkehr 2004 nach und aus Nicht-EU-Partnerländern - % der Tonnen**



Nordische Länder: Dänemark, Finnland und Schweden

Baltische Länder: Estland, Lettland, Litauen

Mitteuropäische Länder: Tschechische Republik, Ungarn und Slowakische Republik

Benelux: Belgien, Luxemburg und Niederlande

Abbildung 6 und Tabelle 4 weisen die wichtigsten EU-Beteiligten am Güterverkehr nach und aus den Nicht-EU-Ländern aus. In einigen Fällen sind Mitgliedstaaten in der Abbildung zu den traditionellen Wirtschaftsgebieten zusammengefasst worden, und es werden die Nicht-EU-Handelspartner dieser Gebiete angegeben. Zum Beispiel ist Norwegen kein Mitgliedstaat, nimmt aber an der EU-Erhebung über den Güterkraftverkehr teil und ist ein wichtiger Handelspartner derjenigen nordischen Länder, die Mitgliedstaaten sind.

Güterverkehrsunternehmen aus Deutschland, Italien und den nordischen Ländern transportierten 2004 mehr als die Hälfte der Tonnage im Güterkraftverkehr zwischen der EU und anderen Mitgliedstaaten. Auf Schweden entfiel die Hälfte der Gesamttonnage der nordischen Länder, auf Finnland 30 % und auf Dänemark 20 %.

Deutschland hatte mit 11 Millionen Tonnen den größten Anteil eines einzelnen Landes. An zweiter Stelle kam Italien mit mehr als 6 Millionen Tonnen, gefolgt von Polen und Schweden mit jeweils 4 Millionen Tonnen. Diese vier Länder hatten einen Anteil von 52 % an der gesamten beförderten Tonnage.

Von den 3,7 Millionen Tonnen, die von den baltischen Ländern befördert wurden, entfielen 50 % auf litauische, reichlich ein Viertel auf lettische und knapp ein Viertel auf estnische Spediteure. Die mitteleuropäischen Länder beförderten 3 Millionen Tonnen, davon die Tschechische Republik 46 %, Ungarn 32 % und die Slowakei 22 %.

Auf diesem Markt spielen die Verkehrsunternehmen aus vielen der neuen Mitgliedstaaten eine wichtige Rolle. Diese Länder hatten einen Anteil von 12,8 Millionen Tonnen, das sind 26 % der Gesamttonnage. Die Rangfolge der Länder gemessen an der beförderten Tonnage war Polen, Slowenien, Litauen, Tschechische Republik und Lettland.

Die Benelux-Länder waren mit 2,8 Millionen beförderten Tonnen, wovon 70 % auf die Niederlande entfielen, keine wichtigen Marktteilnehmer.

Spanische Verkehrsunternehmen hatten einen Anteil von zwei Dritteln an den auf die sonstigen Mitgliedstaaten entfallenden 2 Millionen Tonnen (Abbildung 6), wobei Marokko ein wichtiger Handelspartner war.

Tabelle 4 zeigt die Rangfolge der EU-Länder gemessen an der gesamten in Nicht-EU-Ländern verladenen und entladenen Tonnage sowie die Rangfolge bei der Unterteilung zwischen Verladung und Entladung. Die zehn in der Rangfolge für die Gesamttonnage aufgeführten EU-Mitgliedstaaten hatten 2004 einen Anteil von mehr als 80 % am Gesamtverkehr mit Nicht-EU-Ländern.

Deutschland und Italien standen in der Rangordnung für die Gesamttonnage der verladenen und entladenen Tonnen an erster und zweiter Stelle, Schweden und Frankreich an vierter und fünfter Stelle. Bei den anderen Positionen gab es deutliche Veränderungen aufgrund des Verhältnisses zwischen verladenen und entladenen Tonnagen einiger Mitgliedstaaten in Nicht-EU-Ländern.

**Tabelle 4: Die zehn ersten EU-Länder beim grenzüberschreitenden Verkehr mit Nicht-EU-Partnerländern 2004 - 1000 Tonnen**

Rangfolge 2004	Meldeland	Verladene/entladene Tonnen	Meldeland	Verladene Tonnen	Meldeland	Entladene Tonnen
1	DE	11 168	DE	3 164	DE	8 004
2	IT	6 391	IT	1 853	IT	4 538
3	PL	4 253	FI	1 478	PL	3 450
4	SE	4 202	SE	1 312	SE	2 890
5	FR	3 889	FR	1 253	FR	2 636
6	FI	2 435	PL	803	AT	1 575
7	AT	2 196	NL	737	LT	1 435
8	NL	1 953	SI	718	NL	1 216
9	SI	1 902	DK	635	SI	1 184
10	LT	1 777	AT	621	FI	957

In den Erläuterungen zu Abbildung 5 wurde gesagt, dass mehr als zwei Drittel der gesamten von EU-Spediteuren zwischen der EU und den Nicht-EU-Partnerländern beförderten Tonnage in den Nicht-EU-Ländern entladen worden sei und dass dieses Verhältnis für die meisten Nicht-EU-Länder zutrefte.

Anders sehen die Dinge aus, wenn man sich mit den einzelnen Mitgliedstaaten befasst. Verkehrsunternehmen aus Polen und Litauen entluden mehr als 80 % der gesamten von ihnen transportierten Tonnage in Nicht-EU-Ländern. Für Finnland lag dieser Satz bei lediglich 40 %. Bei der Gesamttonnage und der entladenen Tonnage lag Polen zwar an dritter Stelle, bei der verladenen Tonnage jedoch nur an sechster Stelle, während Finnland hier den dritten Platz einnahm. Finnland hielt den sechsten Platz bei der Gesamttonnage, lag hingegen bei der entladenen Tonnage an zehnter Stelle. Litauen nahm bei der Gesamttonnage den zehnten Platz und bei der entladenen Tonnage den siebenten Platz ein; bei der verladenen Tonnage war das Land nicht unter den ersten Zehn zu finden. Dänemark hielt dort den neunten Rang, ansonsten war es jedoch nirgends unter den ersten Zehn vertreten.



## ➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die in dieser Veröffentlichung aufgeführten Daten wurden nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs erhoben. Sie beruhen auf Stichprobenerhebungen in den Meldeländern, d. h. den EU-Mitgliedstaaten und Norwegen, und erfassen die Güterkraftverkehrsleistung von in diesen Ländern zugelassenen Fahrzeugen.

### **Kabotage**

**Definition und Hintergrund:** Bei der Kabotage meldet ein Mitgliedstaat die Verkehrsleistung von Verkehrsunternehmen, die zwar im Meldeland ihren Sitz haben, ihre Verkehrsleistung aber auf dem Hoheitsgebiet eines anderen Landes erbracht haben. Aus der Sicht des Meldelandes handelt es sich dabei um grenzüberschreitenden Verkehr, unter dem Gesichtspunkt der Güterbeförderung könnte man auch von innerstaatlichem Verkehr sprechen.

Zur Steigerung der Effizienz und zur Verringerung der Zahl der Leerfahrten wurde 1990 die Kabotage mit kontingentierten Kabotagegenehmigungen (mengenmäßigen Beschränkungen) eingeführt und 1998 in der EU-15 vollständig liberalisiert. Nach der Schaffung des EWR (Europäischer Wirtschaftsraum) wurde das Kabotagesystem auf die EFTA-Länder (mit Ausnahme der Schweiz) ausgeweitet. Die Kabotage zwischen der EU-15 und den neuen Mitgliedstaaten wird im Allgemeinen spätestens fünf Jahre nach deren Beitritt liberalisiert werden, sie wurde jedoch für Zypern, Malta und Slowenien sowie im Rahmen von bilateralen Vereinbarungen zwischen zwei Staaten bereits erlaubt.

**Kabotage-Durchdringungsrate:** Anteil des Kabotageverkehrs am gesamten Binnenverkehr, wobei der gesamte Binnenverkehr die Summe aus innerstaatlichem Verkehr und Kabotageverkehr (nach Ländern, in denen Kabotage stattfindet) darstellt.

**Zuverlässigkeit der Daten:** Da die Kabotage im Güterkraftverkehr lediglich einen geringen Prozentsatz des gesamten Güterkraftverkehrs ausmacht und die Daten anhand von Stichprobenerhebungen gesammelt werden, kann die Bedeutung der Kabotage manchmal über- oder unterschätzt werden. Die Kabotageverkehrsleistung schwankt zudem häufig aufgrund von „Speditionsverträgen“ mit begrenzter Laufzeit. Ein Verkehrsunternehmen kann z. B. in einem Jahr Kabotageverkehr durchführen und diesen Markt im nächsten Jahr an einen in einem anderen Land zugelassenen Verkehrsunternehmer verlieren. Diese Aspekte sollten beim Lesen der vorliegenden Veröffentlichung berücksichtigt werden.

Da die neuen Mitgliedstaaten nicht verpflichtet waren, für die Jahre vor ihrem Beitritt im Jahr 2004 Daten zu melden, sind die Meldeländer im Zeitraum 1999-2004 nicht in gleicher Weise erfasst.

### **Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit Nicht-EU-Ländern**

Die in diesem Teil der Veröffentlichung ausgewiesenen Zahlen sind Aggregate aller Meldeländer der EU-25 (Abb. 4, Tabelle 3 und Abb. 5).

Der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr umfasst hier den grenzüberschreitenden Verkehr mit im Meldeland verladenen Gütern, den grenzüberschreitenden Verkehr mit im Meldeland entladenen Gütern und den Dreiländerverkehr. Der normalerweise als grenzüberschreitender Verkehr betrachtete Kabotageverkehr wird in diesem Teil nicht berücksichtigt.

Doppelzählungen werden dadurch vermieden, dass sich die Meldungen nur auf die im Meldeland ansässigen Verkehrsunternehmen beziehen.

**Dreiländerverkehr:** Dreiländerverkehr wird definiert als grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit einem in einem dritten (EU-)Land zugelassenen Güterkraftfahrzeug (Beförderung von Gütern auf der Strasse von Land A nach Land B durch in Land C zugelassene Verkehrsunternehmen).

**In einem Land verladene Güter:** Das Volumen der in einem (Nicht-EU) Land verladenen Güter ist die Summe der in diesem Land von Verkehrsunternehmen aus EU-25-Meldeländern im grenzüberschreitenden und Dreiländerverkehr verladenen Güter, die in beliebigen EU-25-Mitgliedsländern entladen wurden.

**In einem Land entladene Güter:** Das Volumen der in einem (Nicht-EU) Land entladenen Güter ist die Summe der in diesem Land durch Unternehmen aus EU-25-Meldeländern im grenzüberschreitenden

und Dreiländerverkehr entladenen Güter, die in beliebigen EU-25-Mitgliedsländern verladen wurden.

**Güterkraftverkehrsunternehmer** ist ein Verkehrsunternehmer, der entweder gewerblichen Güterkraftverkehr betreibt (d. h. entgeltliche Beförderung von Gütern für Dritte) oder Werkverkehr (Beförderung für eigene Zwecke) durchführt.

### **Tschechische Republik**

Die Tschechische Republik meldet seit 2000 Güterkraftverkehrsdaten; für 2003 wurde kein Kabotageverkehr gemeldet.

### **Griechenland**

Griechenland hat seit 1999 keine Güterkraftverkehrsdaten gemeldet.

### **Zypern**

Zypern hat keinen Dreiländerverkehr und keine Kabotage gemeldet.

### **Italien**

Aufgrund einer Änderung der Methodik ist in der Zeitreihe zwischen 2003 und 2004 ein Bruch entstanden.

### **Malta**

Malta hat seit 2004 keine Güterkraftverkehrsdaten gemeldet.

### **Portugal**

Seit 2004 ist die Antwortrate besser geworden, so dass die Zahl der Güterkraftfahrzeuge um etwa 25 % gestiegen ist. Dies hat zu einer enormen Steigerung des Güterkraftverkehrs zwischen 2003 und 2004 geführt, wodurch ein Bruch in der Zeitreihe entstanden ist.

### **Schweden**

Schweden hat Daten für 1999 nach den früheren Richtlinien gemeldet.

### **Vereinigtes Königreich**

Die Daten 2004 sind vorläufige Daten und werden überarbeitet.

Ausführliche Daten und Metadaten stehen in der Verbreitungsdatenbank von Eurostat zur Verfügung.

### **Tabelle 1, Tabelle 2 und Abbildung 3**

Die neuen Mitgliedstaaten waren nicht verpflichtet, für die Jahre vor ihrem Beitritt 2004 Daten zu melden. Infolgedessen werden in Tabelle 1 und 2 prozentuale Veränderungen zwischen 2003 und 2004 nur ausgewiesen, wenn beide Jahre zur Verfügung standen, und in Abbildung 3 könnten Daten für 1999 und 2003 fehlen.

### **Tabelle 3**

Die neuen Mitgliedstaaten waren nicht verpflichtet, für die Jahre vor ihrem Beitritt 2004 Daten zu melden. Die Zahlen für den Zeitraum 1999-2003 beinhalten den grenzüberschreitenden Verkehr für folgende Länder:

1999: Mitgliedstaaten EU-14 (ohne Griechenland)

2000: Mitgliedstaaten EU-14 und Tschechische Republik

2001: Mitgliedstaaten EU-14, Tschechische Republik, Ungarn und Slowenien

2002: Mitgliedstaaten EU-14, Tschechische Republik, Zypern, Lettland, Ungarn und Slowenien

2003: EU-14 und alle neuen Mitgliedstaaten außer Malta und Polen.

Die Mitgliedstaaten verwenden ihre eigenen nationalen Erhebungen für die Erfassung von Daten anhand von Meldungen durch Güterkraftverkehrsunternehmen. Die Ergebnisse sind Mikrodaten über Fahrzeuge und die entsprechenden Fahrten mit ausführlichen Informationen über die beförderten Güter. Die Daten über den grenzüberschreitenden Verkehr wurden in dieser Veröffentlichung aus den Informationen über die Güter abgeleitet.

### **Verfügbarkeit von Daten**

Die in dieser Veröffentlichung verwendeten Zahlen stammen aus der kostenlosen Verbreitungsdatenbank von Eurostat und spiegeln die Verfügbarkeit der Daten Ende Februar 2006 wider.

In dieser Veröffentlichung bedeutet

1 Mrd. = 1 000 000 000

: nicht verfügbar

0 weniger als die Hälfte der Maßeinheit






c vertraulich

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Howard Collings und Marie-Noëlle Dietsch erstellt.

## Weitere Informationsquellen:

Datenbanken: [EUROSTAT Webseite/Leitseite/Verkehr/Daten](#)

### Verkehr

- [-]  **Strassenverkehr**
- [-]  **Verkehrsleistung - Güter**
  - [+]  Innerstaatlicher Verkehr
  - [+]  Grenzüberschreitender Verkehr
  - [+]  Dreiländerverkehr

---

### Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/017  
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408  
Fax (352) 4301 35349

E-mail: [eurostat-mediasupport@ec.europa.eu](mailto:eurostat-mediasupport@ec.europa.eu)

### European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontakt Informationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:

[www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/)

---

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim:

### Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>

E-mail: [info-info-opoce@ec.europa.eu](mailto:info-info-opoce@ec.europa.eu)

---