


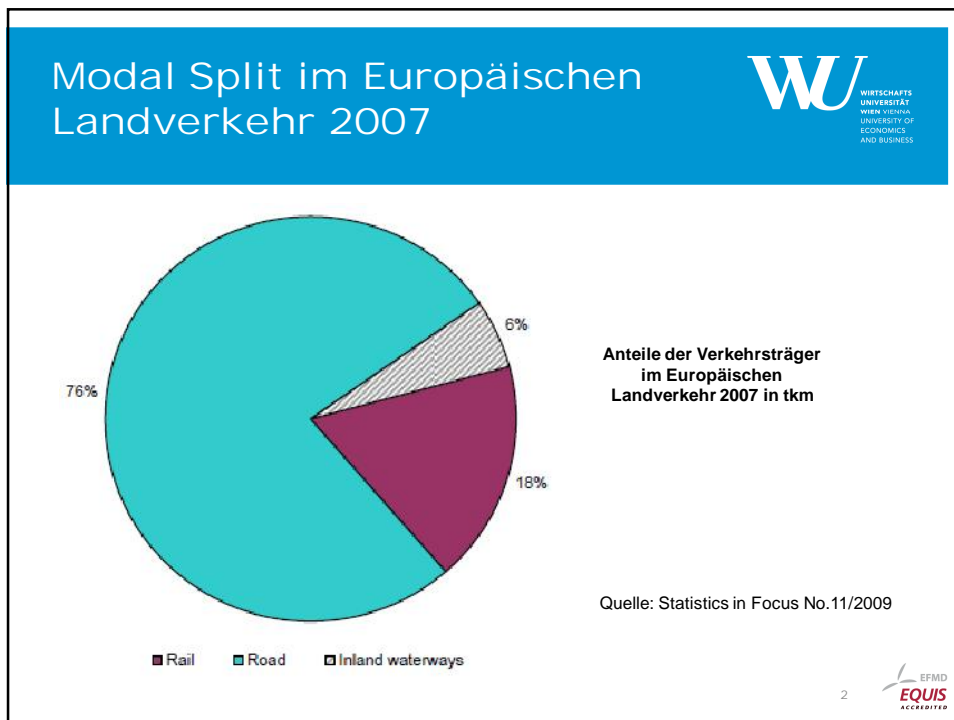
WIRTSCHAFTS
UNIVERSITÄT
WIEN VIENNA
UNIVERSITY OF
ECONOMICS
AND BUSINESS

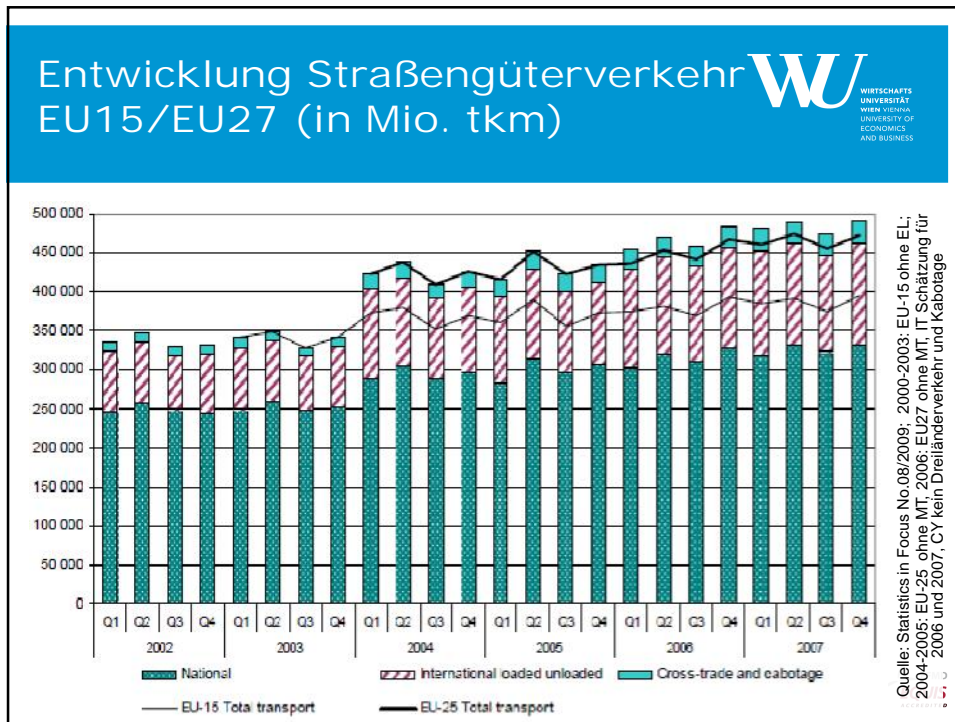


Neue EU-Kabotageregulungen

Univ. Ass. Dipl.-Vw.
Hans-Joachim Schramm

Verein der Tarifeure Wien, 16.02.2010





Strassengüterverkehrsströme 2007 zwischen EU15 und EU12

Top10 EU15 nach EU12 Strassengüterverkehrsströme 2007 (in Mio. T ohne CY, MT)

Rang	von...nach	Mio. t
1	DE	PL	15.7
2	DE	CZ	8.8
3	DE	RO	2.8
4	IT	PL	2.4
4	IT	RO	2.4
6	DE	SK	2.3
6	IT	SI	2.3
6	NL	PL	2.3
9	FR	PL	2.0
10	BE	PL	1.6

Top10 EU12 nach EU15 Strassengüterverkehrsströme 2007 (in Mio. t ohne CY, MT)

Rang	von...nach	Mio. t
1	PL	DE	13.4
2	CZ	DE	10.8
3	RO	DE	3.0
4	HU	DE	2.6
4	CZ	AT	2.6
6	HU	IT	2.4
6	RO	IT	2.4
6	SI	IT	2.4
9	HU	AT	2.2
9	PL	FR	2.2

Quelle: Statistics in Focus No.69/2009; eigene Berechnungen

Strassengüterverkehrsströme 2007 innerhalb EU15 bzw. EU12



**Top10 Strassengüterverkehrsströme innerhalb EU15 2007
(in Mio. T ohne CY, MT)**

Rang	von...nach	Mio. t
1	DE	NL	45.1
2	NL	BE	41.1
3	BE	FR	37.9
4	DE	FR	29.4
5	NL	BE	26.2
6	FR	DE	25.1
7	FR	BE	24.8
8	BE	NL	23.5
9	DE	AT	22.2
10	DE	BE	22.0

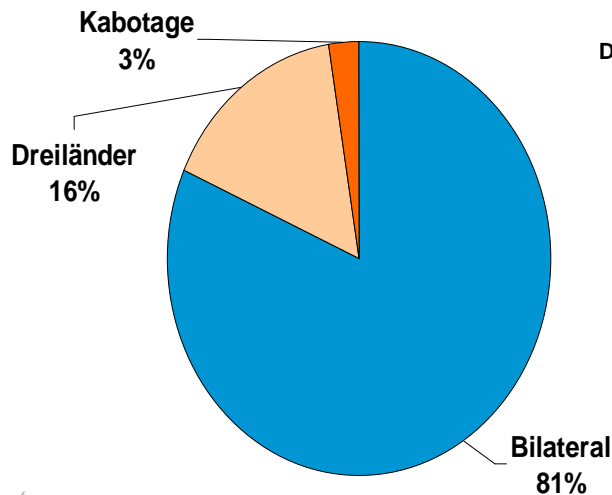
**Top10 Strassengüterverkehrsströme innerhalb EU12 2007
(in Mio. t ohne CY, MT)**

Rang	von...nach	Mio. t
1	CZ	SK	4.6
2	SK	CZ	4.2
3	HU	SK	3.2
4	CZ	PL	2.7
5	PL	CZ	2.6
6	HU	SK	2.3
7	SK	PL	1.9
8	PL	HU	1.6
9	HU	RO	1.6
10	HU	PL	1.3

Quelle: Statistics in Focus No. 69/2009, eigene Berechnungen



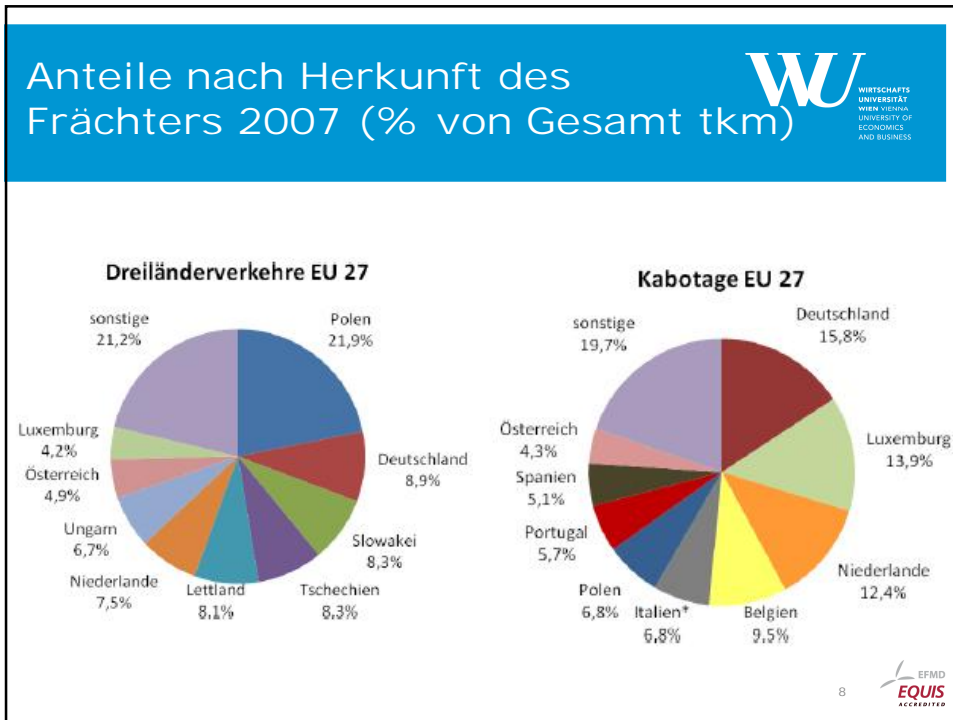
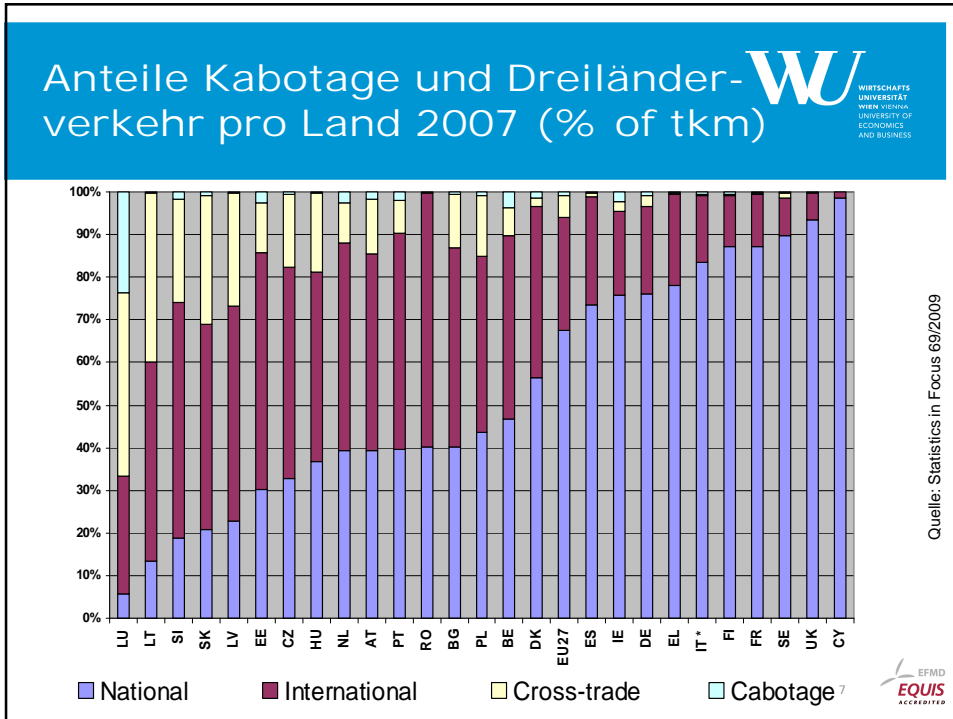
Kabotage und Dreiländerverkehr im Straßengüterverkehr 2007



**Anteile Bilaterale,
Dreiländer- und Kabotage-
verkehre im internati-
onalen Straßengüter-
kraftverkehr der EU27
2007 (in tkm)**

Quelle: Statistics in Focus 8/2009

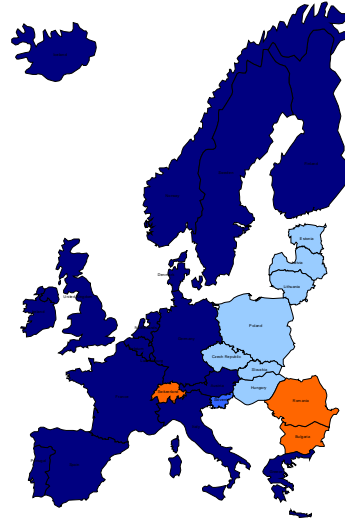




Wo ist bzw. für wen ist Kabotage eigentlich erlaubt?

Kabotage erlaubt für KFZ über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht

- Seit Juli 1998 in/für AT, BE, DK, FR, FI, DE, ES, EL, IE, IT, LU, NL, PT, SE, UK sowie NO, IS, LI
- Seit Mai 2004 in/für CY, MT, SI
- Seit Mai 2009 in/für CZ, SK, HU, PL, EE, LT, LV
- Ab 2010 oder 2012: BG, RO
- Gegenseitiges Kabotageverbot aufgrund Landverkehrsabkommen EU-Schweiz



Marktzugang und Kabotage bisher (1/3)

- Prinzipiell freier Marktzugang, der aber durch Berufszugangsbedingungen und Konzessionspflichten beschränkt ist.
- Gemäß EG-RL 96/26/EG idF 98/76/EG bestimmte Berufszugangsbedingungen wie
 - persönliche Zuverlässigkeit,
 - finanzielle Leistungsfähigkeit und
 - fachliche Eignung
 für Güterkraftverkehrsunternehmer mit Kraftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t.
- Weiterhin Konzessionspflicht für die gewerbsmäßige Durchführung von grenzüberschreitendem Güterkraftverkehr mit drei Ausprägungsformen

Marktzugang und Kabotage bisher (2/3)



- Gemeinschaftslizenzen: fünf Jahre gültige, multinationale Genehmigungen gemäß EWG-VO 881/1992 für gewerblichen Straßengüterverkehr zwischen allen EU-Mitgliedsstaaten sowie Norwegen, Island und Liechtenstein (seit 01.06.2002 auch die Schweiz, aber ohne Kabotagefreiheit),
- CEMT-Genehmigungen: Das sind alljährlich neu zu beantragende multinationale Genehmigungen, die zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr berechtigen, bei denen die Be- und Entladestelle in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) liegen.
- Bilaterale oder Drittstaaten-Genehmigungen: Genehmigungen auf Basis zwischenstaatlicher Verwaltungsvereinbarungen

SEITE 11 FUßZEILE



Marktzugang und Kabotage bisher (3/3)



- Kabotage wird in Art. 1 EWG-VO 3118/93 wie folgt definiert:
„Jeder gebietsfremde Verkehrsunternehmer, der Inhaber der Gemeinschaftslizenz ist, wird ohne mengenmäßige Beschränkung zum zeitweiligen Güterkraftverkehr in einem Mitgliedstaat zugelassen, ohne dass er dort seinen Sitz oder eine Niederlassung haben muss.“
- Problem: Begriffs der „Zeitweiligkeit“ lange Zeit unbestimmt, so dass manche EU-Mitgliedsstaaten eigene nationale Kabotageregelungen aufstellten.
- Lösung: Mitteilung der Kommission über die Auslegungsfragen bezüglich des Begriffs der „Zeitweiligkeit“ der Kabotage im Güterkraftverkehr (Amtsblatt Nr. C 021 vom 26.01.2005) legt vier Kriterien (Dauer, Häufigkeit, regelmäßige Wiederkehr und Kontinuität) fest, nach welchen die nationalstaatlichen Regelungen auf ihre Konformität mit der EWG-VO 3118/93 überprüft werden können.

SEITE 12 FUßZEILE



Beispiel für nationale Kabotageregulungen bisher



- In Österreich wurde mit BGBl. I Nr. 23/2006 das *Güterbeförderungsgesetz von 1995* (BGBl. I Nr. 593/1995) insoweit abgeändert, dass Kabotagetätigkeiten höchstens an 30 Tagen innerhalb eines Zeitraumes von 60 Tagen im Kalenderjahr durchgeführt werden dürfen. Zusätzlich trat zum 18.07.2007 die *Kabotagekontrollverordnung* (BGBl II Nr. 127/2007 vom 18.06.2007) in Kraft, die die Mitführung von Kontrollblättern vorschreibt.
- In Deutschland wurde eine bestehende *Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGGrKabotageV)* vom 22.12.1998 (BGBl. I S. 3976/1998) mit BGBl. I S. 794/2008 zum 14.05.2008 insoweit abgeändert, als dass nun im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung nach Deutschland nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung der Güter bis zu maximal 3 Kabotagefahrten innerhalb von 7 Tagen mit demselben Fahrzeug gestattet sind – entsprechende Nachweise sind dabei mitzuführen.

SEITE 10 VON 10



Neue EU-Kabotageregulungen gemäß EG-VO 1072/2009 Art. 8-9



- Novelle der bestehenden rechtlichen Grundlagen für Marktzugang und Kabotage mit EG-VO 1071/2009, 1072/2009 sowie 1073/2009, wobei Art. 8-9 EG-VO 1072/2009 bereits zum 15.05.2009 angewendet wird.
- Die neue EU-Kabotageregulung orientiert sich sehr stark an den bestehenden Bestimmungen z.B. in Deutschland (also max. 3 Kabotagefahrten in einem Zeitraum von 7 Tagen im Anschluss an einen internationalen Transport). Zusätzlich ist im Transitverkehr eine Kabotagefahrt innerhalb von drei Tagen erlaubt. Nachweisführung über CMR-Frachtbrief o.ä. (siehe Art. 8 EU-VO 1072/2009)
- Diskriminierungsfreier Zugang zum Kabotageverkehr ist zu gewährleisten (Art. 9 EU-VO-1072/2009)
- Problem: Schutzmaßnahmen gemäß Art. 10 EU-VO 1072/2009 erst nach dem 04.12.2011 möglich



WU
WIRTSCHAFTS
UNIVERSITÄT
WIEN VIENNA
UNIVERSITY OF
ECONOMICS
AND BUSINESS

Ein Beispiel

Germany Austria

SEITE

EFMD
EQUIS
ACCREDITED

WU
WIRTSCHAFTS
UNIVERSITÄT
WIEN VIENNA
UNIVERSITY OF
ECONOMICS
AND BUSINESS

Ausfluggung in Österreich Entwicklung und Ausblick

Anzahl ausgeflaggrter Lkw

Jahr	Studie von 2003	Studie von 2006	Studie von 2009	realistischer Verlauf
2001	2.500			2.500
2002	3.500			3.500
2003	4.000			4.000
2004	5.000	4.500		4.500
2005	6.000	5.500		5.500
2006	7.000	7.000		7.000
2007	10.000	8.500	6.000	6.000
2008		9.500	6.500	6.500
2009		10.500	7.500	7.500
2010			10.500	10.500
2011			13.500	13.500

■ Studie von 2003 ■ Studie von 2006
■ Studie von 2009 — realistischer Verlauf

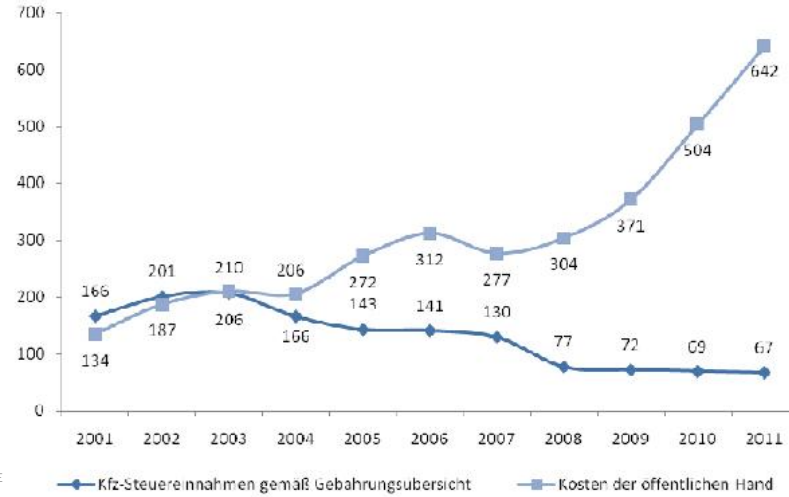
Quelle: Kummer et al. (2009) Endbericht zu Untersuchung der Bedeutung der Ausfluggung von Fahrzeuoen und Darstellung der Auswirkungen auf die österreichische Volkswirtschaft, Wien

EFMD
EQUIS
ACCREDITED

KFZ-Steuererinnahmen und Kosten für die öffentliche Hand



Mio. EUR



Quelle: Kummer et al. (2009) *Erdbbericht zu Untersuchung der Bedeutung der Auslieferung von Fahrzeugen und Darstellung der Auswirkungen auf die österreichische Volkswirtschaft, Wien*



Kontaktdaten



VIENNA UNIVERSITY OF
ECONOMICS AND BUSINESS

Department für Welthandel
Institut für Transportwirtschaft und Logistik
Nordbergstraße 15, 1090 Vienna, Austria

DIPL.-VW. HANS-JOACHIM SCHRAMM
Universitätsassistent

T +43-1-313 36-5981
F +43-1-313 36-716
Hans-joachim.schramm@wu.ac.at
www.wu.ac.at/itl

