



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 28.02.2000
KOM(2000) 105 endgültig

BERICHT DER KOMMISSION

über die Umsetzung der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (KABOTAGE)

2. BERICHT

BERICHT DER KOMMISSION

über die Umsetzung der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (KABOTAGE)

2. BERICHT

0. Vorbemerkung

- 0.1. Der vorliegende Bericht ist eine Fortsetzung zum Dokument KOM(1998) 47 endg. vom 4.2.98 über die Nutzung der Kabotagegenehmigungen bis Ende 1995. In diesem 2. Bericht wird die Analyse auf den Zeitraum bis Ende Juni 1998 ausgedehnt, als gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993¹ mengenmäßige Beschränkungen im Kabotageverkehr aufgehoben wurden. (Zwischen den Benelux-Staaten wurden die mengenmäßigen Beschränkungen im Kabotageverkehr im übrigen bereits 1992 aufgehoben).
- 0.2. Der räumliche Geltungsbereich der Kabotageregelung bleibt auf den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) beschränkt; die Abschaffung der mengenmäßigen Beschränkungen gilt für den gesamten EWR. Ferner wurde Österreich, für das die EWR-Rechtsvorschriften im Juli 1994 nicht galten, erst im Januar 1997 durch das Protokoll Nr. 9 zur Beitrittsakte² über den Beitritt Österreichs zur Gemeinschaft in die Kabotageregelung einbezogen.
- 0.3. Dieser Bericht umfaßt fünf Teile. Der **erste Teil** befaßt sich mit den im Rahmen der Kabotageverordnungen vorgelegten Daten. Im **zweiten Teil** wird eine Analyse der auf Grund der Kabotageverordnungen zwischen Juli 1990 und Juni 1998 vorgelegten Daten vorgenommen. Im **dritten Teil** werden Bemerkungen über Daten zur Kabotage aus Stichprobenerhebungen im Straßengüterverkehr erläutert. Im **vierten Teil** werden Schlußfolgerungen dargelegt. Im **fünften Teil** werden Empfehlungen für die künftige Beobachtung des Kabotageverkehrs in großen Zügen dargestellt.
- 0.4. Der Bericht wird auf Grund von Artikel 11 der Verordnung 3118/93 erstellt, wonach die Kommission dem Rat alle zwei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung vorzulegen hat. Um einen umfassenden Vergleich zu ermöglichen, gilt er für den Zeitraum ab dem Zeitpunkt der Kabotageeinführung (gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 4058/89)³ Anfang Juli 1990 bis zur Abschaffung der mengenmäßigen Beschränkungen Ende Juni 1998. Wie der o.g. Bericht - KOM(1998) 47 - deckt dieser den EWR ab;

¹ ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 1.

² ABl. C 241 vom 29.8.1994, S. 361.

³ ABl. L 390 vom 30.12.1989, S. 1.

eine Ausfertigung des Berichts wird erneut auch dem EWR-Rat zur Kenntnisnahme übermittelt.

1. Übermittlung der Daten gemäß der Kabotageregelung

- 1.1. Nach den Verordnungen 4058/89 und 3118/93 (bis Ende Juni 1998) ist die Kabotagegenehmigung zusammen mit einem Fahrtenberichtsheft mitzuführen. Zur Erhebung statistischer Daten über die Nutzung der Kabotagegenehmigungen werden die in diesen Fahrtenberichtsheften enthaltenen Angaben zu 100% verwendet. Die Abschaffung der Genehmigungen hatte auch die Abschaffung der mitgeführten Fahrtenberichtshefte zur Folge. Artikel 12 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung 3118/93 des Rates sieht jedoch vor, daß der Kabotageverkehrsmarkt trotzdem weiterhin beobachtet wird; daher mußte nach dem Juni 1998 ein neues Verfahren zur Erhebung der statistischen Angaben gefunden werden. Zur selben Zeit gelangte die Überprüfung der Richtlinie über die Güterkraftverkehrsstatistik (Richtlinie 78/546/EWG des Rates vom 12. Juni 1978⁴ in der Fassung der Richtlinie 89/462/EWG des Rates vom 18. Juli 1989⁵) zum Abschluß. Die Überprüfung führte zum Erlaß der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates vom 25. Mai 1998⁶, wodurch zum Beispiel die Fahrtarten aus den Stichprobenerhebungen um Kabotagefahrten erweitert wurden. In Teil 3 finden sich nähere Angaben zu den Daten über die Kabotage, die im Rahmen der "Stichprobenerhebungen im Straßengüterverkehr" erhoben wurden.
- 1.2. Aufgrund der verschiedenen Gemeinschaftsinstrumente hat jeder **meldende** Staat vierteljährlich Daten über "Tonnen" und "Tonnenkilometer" der Kabotagefahrten der Kommission vorzulegen, die von den **eigenen Güterkraftverkehrsunternehmen in jedem** (anderen) EWR-Partnerstaat, in dem Kabotageverkehr durchgeführt werden könnte, durchgeführt wurden.
- 1.3. Wie im o.g. Bericht - KOM(1998) 47 - sind Quartalsdaten auf **Halbjahresbasis** zusammengefaßt worden, wobei sich die Analyse auf die Daten zu "Tonnenkilometern" (tkm) beschränkt. Ferner ist im vorliegenden Bericht die **Reihenfolge** der Staaten beibehalten worden, um Vergleiche mit den Tabellen und Matrizen des o.g. Berichts zu erleichtern. Diese lautet wie folgt: "Deutschland (D), Frankreich (F), Italien (I), Niederlande (NL), Belgien (B), Luxemburg (L), Vereinigtes Königreich (UK), Irland (IRL), Dänemark (DK), Griechenland (GR), Spanien (E), Portugal (P), Island (IS), Norwegen (N), Finnland (FIN), Schweden (S), Liechtenstein (FL), Österreich (A)".
- 1.4. Aus praktischen Gründen wird im o.g. Bericht zwischen 2 Zeiträumen unterschieden, "1. Zeitraum" (Juli 1990 bis Juni 1994) und "2. Zeitraum" (Juli 1994 bis Dezember 1995), als die Kabotageregelung auf den EWR ausgedehnt wurde (mit Ausnahme von Österreich). Ferner wird im

⁴ ABl. L 168 vom 26.6.1978, S. 29.

⁵ ABl. L 226 vom 3.8.1989, S. 8.

⁶ ABl. L 163 vom 6.6.1998, S. 1.

vorliegenden Bericht zwischen "**3. Zeitraum**" ab "Januar 1996 bis Juni 1998" und "**gesamtem Zeitraum**" ab "Juli 1990 bis Juni 1998" unterschieden, um die zeitliche Entwicklung kurz darzustellen.

- 1.5. Die von den **meldenden** Staaten vorgelegten Daten für den **3. Zeitraum** sind bis auf folgende vollständig:

Spanien: keine Daten vorgelegt;

Frankreich: 1. Halbjahr 1998.

Zur besseren Klarheit bei der Auslegung der Ergebnisse wurden die fehlenden Daten geschätzt. Schätzwerte für meldende Staaten sind in den Tabellen im allgemeinen kursiv gesetzt. Dies gilt nicht für die großen Matrizen der Tabellen 7 und 8.

- 1.6. In diesem Bericht werden auch durch Daten aus anderen Quellen ergänzte tkm-Daten über den innerstaatlichen und den grenzüberschreitenden Verkehr aus "Stichprobenerhebungen im Straßengüterverkehr" verwendet. Diese Angaben werden für die Berechnung folgender Werte benötigt:

(a) "Durchdringungsraten" für "Kabotage **in** einem Staat" als Prozentsatz des "Inlandsverkehrs **im** selben Staat", und

(b) "Kabotagetätigkeitsrate" für "Kabotage **von** Güterkraftverkehrsunternehmen eines meldenden Staates" als Prozentsatz des "grenzüberschreitenden Verkehrs **von** Güterkraftverkehrsunternehmen desselben Staates" (lediglich Unternehmer mit einer international gültigen Genehmigung dürfen Kabotagefahrten durchführen).

- 1.7. Im Gegensatz zum o.g. Bericht deckt dieser Bericht nicht nur die Kabotagetätigkeit im innerstaatlichen (und grenzüberschreitenden) Verkehr der "gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen", sondern auch jene der Unternehmen des "Werkverkehrs" ab. Dafür gibt es zwei Gründe. Zunächst gilt die Kabotageregelung durch die Verordnung (EG) Nr. 792/94 der Kommission vom 8. April 1994⁷ auch für Unternehmen des "Werkverkehrs". Außerdem wurde bei den jüngsten Arbeiten zur Erstellung angemessenerer Zeitreihen der Daten für den innerstaatlichen (und grenzüberschreitenden) Verkehr keine Trennung zwischen "Unternehmen des Werkverkehrs" und "gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen" vorgenommen.

2. Analyse der im Rahmen der Kabotageregelung zwischen Juli 1990 und Juni 1998 vorgelegten Daten

- 2.1. Aus Tabelle 5 geht hervor, daß die **Kabotage** im Rahmen der Einführung der Kabotagegenehmigungen während des **gesamten Zeitraums** (von Juli 1990 bis Juni 1998) 10,5 Mrd. tkm erreichte. In jenen Staaten, in denen Kabotagefahrten zu diesem Zeitpunkt erlaubt waren, erhöhte sich die **innerstaatliche**

⁷ ABl. L 92 vom 9.4.1994, S. 13.

Verkehrstätigkeit während desselben Zeitraums jedoch auf 6.400 Mrd. tkm; während des gesamten Zeitraums belief sich die durchschnittliche Durchdringungsrate für Kabotage im innerstaatlichen Verkehr folglich lediglich auf **0,164%** (oder 1 zu 600) (siehe Tabellen **5** und **6**). Die **grenzüberschreitende** Verkehrstätigkeit (erneut in tkm) machte während des gesamten Zeitraums ungefähr ein Viertel der nationalen Verkehrstätigkeit aus; die Kabotage entsprach daher im Durchschnitt **0,66%** (oder 1 zu 150) der Verkehrstätigkeit internationaler Güterkraftverkehrsunternehmen während des gesamten Zeitraums.

- 2.2. Die **Kabotage** hat hauptsächlich angesichts des raschen Anstiegs bei der Zahl der Kabotagegenehmigungen (von **15.298** für den Zeitraum von "Juli 1990 bis Juni 1991" auf **85.098** 1997) **auf das Sechsfache zugenommen** und stieg von 176 Millionen (Mio.) tkm im **2. Halbjahr 1990** (**352** Mio. tkm auf Jahresbasis) auf **2.224** Mio. tkm **1997** (siehe Tabelle **3**).
- 2.3. Trotz eines **weiteren** Anstiegs der Zahl der Kabotagegenehmigungen um **30%** im **1. Halbjahr 1998** (verglichen mit beiden Jahreshälften 1997) wurde im **1. Halbjahr 1998** ein leichter **absoluter Rückgang** auf 1.010 Mio. tkm verzeichnet (**2.020** Mio. tkm auf Jahresbasis). Dies ist auf die ziemlich hohe Zahl an Mindermeldungen in diesem Halbjahr zurückzuführen, da die Unternehmen wahrscheinlich wußten, daß sie für die folgenden Quartale einen Antrag auf Ausstellung einer Genehmigung bei den Behörden nicht rechtfertigen müßten (weitere Anmerkungen zu den Mindermeldungen siehe Ziffern 3.7 – 3.9).
- 2.4. Da der innerstaatliche Verkehr zwischen 1990 und 1998 lediglich um ungefähr 20 % gestiegen ist, hat die durchschnittliche Durchdringungsrate der Kabotage in den Inlandsmärkten auf das Fünffache zugenommen und hat sich von **0,05%** im 2. Halbjahr 1990 auf **0,25%** 1997 erhöht (siehe Tabelle **6**). Der scheinbare Rückgang auf 0,22% im 1. Halbjahr 1998 ist auf die Mindermeldungen zurückzuführen (siehe auch Ziffern 3.7 – 3.9). Ferner entsprach der Kabotageverkehr im 2. Halbjahr 1990 rund 0,2% der Verkehrstätigkeit internationaler Güterkraftverkehrsunternehmen und stieg 1997 auf ungefähr 1% .
- 2.5. Die durchschnittliche Nutzung einer (2 Monate gültigen) Kabotagegenehmigung geht aus Tabelle **4** hervor. Sie belief sich während des gesamten Zeitraums (Juli 1990 bis Juni 1998) auf **30.800** tkm. Die durchschnittliche Nutzung stieg rasch von **23.000** tkm (2. Halbjahr 1990) auf **47.500** tkm (1993), ging dann jedoch kontinuierlich auf **26.100** tkm (1997) zurück; schließlich wurde ein deutlicher Rückgang auf **18.200** tkm verzeichnet (1. Halbjahr 1998). Der Rückgang bei der durchschnittlichen Nutzung ist zum Teil wahrscheinlich erneut auf die Mindermeldungen zurückzuführen (siehe Ziffern 3.7 - 3.9).
- 2.6. Die Güterkraftverkehrsunternehmen aus den Benelux-Staaten waren auf dem Kabotagemarkt am aktivsten; aus Tabelle **3** geht hervor, daß **58,7%** des gesamten Kabotageverkehrs von Unternehmen aus Benelux durchgeführt wurde (**31,2%** entfielen allein auf **niederländische** Güterkraftverkehrsunternehmen), obwohl die Benelux-Staaten **nur** über

22,5% der Kabotagegenehmigungen verfügten (siehe Tabelle 2). Die durchschnittliche Nutzung bei Güterkraftverkehrsunternehmen aus den 3 Benelux-Ländern lag folglich während des gesamten Zeitraums zwischen **70.200 und 86.900** tkm je Genehmigung im Vergleich zu **16.400** tkm je Genehmigung für Güterkraftverkehrsunternehmen, die nicht aus Benelux kommen (siehe Tabelle 4).

- 2.7. Andere im Kabotagemarkt aktive Güterkraftverkehrsunternehmen kamen aus **Schweden** (5,0% der tkm des gesamten Kabotageverkehrs, mit 3,7% der gesamten Kabotagegenehmigungen, durchschnittliche Nutzung 42.000 tkm), **Frankreich** (12,7% bzw. 10,6% und 36.700 tkm) und **Dänemark** (6,7% bzw. 7,6% und 27.300 tkm).
- 2.8. Güterkraftverkehrsunternehmen aus **Deutschland, Italien** und dem **Vereinigten Königreich** waren in den Kabotagemärkten nicht sehr aktiv und erreichten nur **5,3%** bzw. **3,1%** und **3,0%** Marktanteil; obwohl diesen Staaten relativ viele Genehmigungen zugeteilt worden waren (12,8% bzw. 10,6% und 6,7%). Die durchschnittliche Nutzung je Genehmigung betrug daher lediglich 12.600 bzw. 9.100 und 14.000 tkm.
- 2.9. Nur **2%** des Kabotageverkehrs entfiel auf Güterkraftverkehrsunternehmen aus Ländern mit "niedrigen Arbeitskosten" (**Griechenland, Spanien, Portugal**), trotz der Tatsache, daß den Unternehmen aus diesen drei Ländern 16,2% der Kabotagegenehmigungen zugeteilt worden waren. Die durchschnittliche Nutzung der Genehmigungen durch griechische, spanische und portugiesische Unternehmen belief sich somit nur auf 20 bzw. 5.500 (geschätzt) und 3.700 tkm. Befürchtungen, daß Güterkraftverkehrsunternehmen aus Ländern mit "niedrigen Arbeitskosten" den Unternehmen in Ländern mit "hohen Arbeitskosten" zu "unfairen" Bedingungen Konkurrenz machen würden, haben sich daher nicht bewahrheitet.
- 2.10. **68,3%** der Kabotage erfolgte in **Deutschland**, dem **aktivsten** "Partnerstaat" (siehe Tabelle 5); der Anteil ist von **64%** (1. Zeitraum) auf **73%** (2. Zeitraum) gestiegen, ging dann aber auf **69%** (3. Zeitraum) zurück. Aus Tabelle 6 geht hervor, daß sich die Durchdringungsrate der Kabotage im deutschen Inlandsmarkt von **0,12%** (2. Halbjahr 1990) auf **0,75%** 1997 erhöht hat (siehe auch Ziffern 3.7 – 3.9). Da nur 5,3 % des gesamten Kabotageverkehrs von deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen durchgeführt wurde, weist Deutschland einen sehr hohen negativen Kabotagesaldo aus.
- 2.11. **12,6%** der Kabotage erfolgte in **Frankreich**, dem **zweitaktivsten** "Partnerstaat"; 1997 lag die Durchdringungsrate der Kabotage im französischen Inlandsmarkt bei **0,21%**. Da zudem 12,7% des gesamten Kabotageverkehrs von **französischen** Güterkraftverkehrsunternehmen durchgeführt wurde, weist Frankreich einen fast "Null" betragenden Kabotagesaldo auf.
- 2.12. Der **drittaktivste** "Partnerstaat" war **Italien**, wo **6,9%** der gesamten Kabotage erfolgte. Da italienische Güterkraftverkehrsunternehmen selbst

nicht sehr aktiv waren (der Anteil am gesamten Kabotageverkehr betrug lediglich 3,1%), hatte Italien einen negativen Kabotagesaldo.

- 2.13. Sonst weisen nur noch **Spanien, Griechenland** und **Norwegen** einen scheinbar negativen Kabotagesaldo auf. Der Saldo für **Spanien** ist jedoch angesichts der ab 1996 lediglich geschätzten Daten für spanische Güterkraftverkehrsunternehmen mit Vorsicht zu betrachten; sogar vor diesem Zeitpunkt wurden Mindermeldungen beziffert. **Griechenland** weist einen Negativsaldo auf, da griechische Güterkraftverkehrsunternehmen nach 1991 keine Kabotagefahrten meldeten. In **Norwegen** belief sich die Durchdringungsrate im 1. Halbjahr 1998 lediglich auf 0,25%, obwohl doppelt soviel Kabotageverkehr in Norwegen als von norwegischen Güterkraftverkehrsunternehmen durchgeführt wurde.
 - 2.14. In Tabelle 7 ist der Anteil am Kabotageverkehr von Güterkraftverkehrsunternehmen aus allen **meldenden** Staaten (die **Zeilen** der Matrix) in allen **Partnerstaaten** (die **Spalten** der Matrix) im **3.** Zeitraum (Januar 1996 bis Juni 1998) dargelegt. In Tabelle 8 ist die entsprechende Matrix für den **gesamten** (8-Jahres-)Zeitraum dargestellt (Juli 1990 bis Juni 1998). In Tabelle 9 sind die führenden "Kaboteure" (Kabotageverkehr **aller** Unternehmen aus einem bestimmten **meldenden** Staat in einem bestimmten **Partnerstaat**) für den 1., 2., 3. und den **gesamten** Zeitraum dem Rang nach für den **gesamten** Zeitraum (Juli 1990 bis Juni 1998) aufgeführt.
 - 2.15. Die führenden "Kaboteure" waren **niederländische Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland**. Auf sie entfielen 2.814 von 10.517 Mio. tkm im gesamten Zeitraum von 8 Jahren, d.h. **27%** des **gesamten** Kabotageverkehrs (d.h. **aller** Unternehmen in **allen** Staaten). "Niederländische Güterverkehrsunternehmen in Deutschland" beherrschten den Kabotagemarkt in allen 3 Zeiträumen; so erreichten sie Anteile von 19% bzw. 31% und **29%** am gesamten Kabotageverkehr.
 - 2.16. An zweiter Stelle unter den führenden "Kaboteuren" finden sich **belgische Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland**, die **10%** der **gesamten** Kabotage (1.055 von 10.517 Mio. tkm) durchführten. Während "belgische Unternehmen in Deutschland" im 1. und im 2. Zeitraum auf Platz 2 rangierten (mit 14% bzw. 11%), erreichten sie im **3.** Zeitraum **lediglich** einen Anteil von **7%** und wurden von "**Güterkraftverkehrsunternehmen aus Luxemburg in Deutschland**" (mit **9%**) und "**belgischen Güterkraftverkehrsunternehmen in Frankreich**" (mit **8%**) überholt.
 - 2.17. Weitere erwähnenswerte "Kaboteure" im 3. Zeitraum waren "**schwedische Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland**" und "**französische Güterkraftverkehrsunternehmen in Deutschland**" (jeweils ungefähr **6,5%**)
3. **Erste Bemerkungen zu den Daten für die Kabotage aus den Stichprobenerhebungen im Straßengüterverkehr**
 - 3.1. 1987 brachte die Kommission den Vorschlag ein, Kabotagefahrten in die Richtlinie über die Güterkraftverkehrsstatistik (78/546) aufzunehmen -

KOM(87) 548 endgültig vom 20. November 1987; es wurde explizit vorgeschlagen, Kabotagefahrten in die Fahrtarten (in Artikel 1 der Richtlinie aufgeführt) einzubeziehen, zu denen gemäß der Richtlinie (stichprobenweise) Erhebungen durchgeführt werden. Der Rat schloß Kabotagefahrten durch Erlaß der Richtlinie 89/462 (zur Änderung von 78/546) jedoch ausdrücklich aus, da dies, zum damaligen Zeitpunkt, noch "illegal" war.

- 3.2. Entwürfe einer zweiten Änderung der Richtlinie über die Güterkraftverkehrsstatistik sind lange vorbereitet worden; so hat der Rat schließlich erst am 25. Mai 1998 eine Aufhebung der Richtlinie über die Güterkraftverkehrsstatistik in Form einer Verordnung (1172/98) formell erlassen. Ihre endgültige Verabschiedung wurde durch die bevorstehende Aufhebung der Erfassung von Daten über den Kabotageverkehr gemäß der Kabotageverordnung (3118/93) beschleunigt.
- 3.3. Wie üblich konnten die Mitgliedstaaten innerhalb eines Übergangszeitraums ihre statistischen Erhebungen anpassen, um u.a. Daten zur Kabotage einzubeziehen; die neue Verordnung (1172/98) gilt daher nur für Daten, die ab dem 1.1.1999 erhoben wurden. Der Rat war sich darüber im klaren, daß die Daten für den Zeitraum zwischen dem Auslaufen der Kabotageverordnung (d.h. 30.6.1998) und dem offiziellen Beginn der Richtlinie über die Güterkraftverkehrsstatistik (d.h. 1.1.1999) **fehlen**. Aus diesem Grund wurden die Mitgliedstaaten ersucht, der Kommission nach Möglichkeit Daten über den Kabotageverkehr aus ihren Stichprobenerhebungen zum Güterkraftverkehr für den fehlenden Zeitraum zu übermitteln, d.h. 2. Halbjahr 1998. **Sechs** Staaten (fünf Mitgliedstaaten und Norwegen) haben dies bisher getan. Sie hatten bereits damit begonnen, in ihren Stichprobenerhebungen Daten für die Kabotage zu erfassen (wie bereits erwähnt, war der Entwurf zur Änderung der Richtlinie über die Güterkraftverkehrsstatistik lange vorbereitet worden).
- 3.4. Die Dienststellen der Kommission waren sich auch darüber im klaren, daß der Wechsel der Datenquelle zur Kabotage (Juli 1998) dazu geführt haben könnte, daß die Auswirkungen der Abschaffung der Kabotagequoten (ebenfalls Juli 1998) nicht eindeutig erkennbar waren. Die Dienststellen der Kommission ersuchten daher die Staaten, nach Möglichkeit Daten zu den Kabotagefahrten aus den Stichprobenerhebungen für den Zeitraum **vor** dem 2. Halbjahr 1998 zu übermitteln; dies würde einen Vergleich zwischen den beiden Quellen zur Erhebung der Daten für die Kabotage für **denselben** Zeitraum zulassen. Bei diesen Vergleichen darf der Kabotageverkehr innerhalb des Benelux nicht berücksichtigt werden, da für den Kabotageverkehr innerhalb dieser Staaten seit 1992 keine mengenmäßigen Beschränkungen gelten (nach 1992 wurde bei den gemäß der Kabotageverordnung erhobenen Daten nur ein geringer Anteil verzeichnet).
- 3.5. Den Dienststellen der Kommission wurden folglich von einigen Mitgliedstaaten und Norwegen bereits umfangreiche Daten zur Kabotage aus den vor 1999 durchgeführten Stichprobenerhebungen übermittelt. Statistiker aus den Mitgliedstaaten haben jedoch betont, daß bei den Stichprobenerhebungen im allgemeinen lediglich ungefähr 1% der gesamten Fahrten erfaßt werden; zudem sind nur wenige davon Kabotagefahrten. Da

diese Daten zur Kabotage im allgemeinen nicht erhoben worden waren, um genaue Angaben zu veröffentlichen, ist die Qualität der Daten folglich auch nicht geprüft worden, was vor einer Veröffentlichung eigentlich üblich ist. Um diesen von den Statistikern geäußerten begründeten Einwendungen Rechnung zu tragen, werden im vorliegenden Bericht die Quartalsdaten zur Kabotage aus den Stichprobenerhebungen sowohl "zeitlich" als auch "aller meldenden Staaten" zusammengefaßt; die Schlußfolgerungen, die aus diesen "zusammengefaßten Daten" gezogen wurden, sollten somit zuverlässig genug sein.

- 3.6 Eine Überprüfung der bis zu diesem Zeitpunkt übermittelten Daten aus den Stichprobenerhebungen im Güterkraftverkehr hat folgendes ergeben:

Nach Abschaffung der Kabotagequoten im Juli 1998 kam es zu keinem "explosionsartigen Anstieg" der Kabotagefahrten. Diese vorläufige Schlußfolgerung basiert auf den von 5 Staaten vorgelegten Daten (Frankreich, Niederlande (mit Ausnahme der Kabotage innerhalb des Benelux), Vereinigtes Königreich, Norwegen und Finnland). Das sind die einzigen Staaten, die bislang Daten aus Stichprobenerhebungen für das 1. und 2. Halbjahr 1998 vorgelegt haben. Aus diesen Daten geht hervor, daß die Kabotage-Tonnenkilometer nach Abschaffung der mengenmäßigen Beschränkungen im Juli 1998 um **2% gestiegen** sind. Im 1. Halbjahr 1998 entfielen 45% des gemäß der Kabotageverordnung durchgeführten Kabotageverkehrs auf diese 5 Staaten.

- 3.7 Ein Vergleich der Daten gemäß der Kabotageverordnung mit den bislang erhobenen Daten aus den Stichprobenerhebungen läßt folgendes erkennen:

- (i) **Im allgemeinen wurden unter der Kabotageverordnung immer mehr Mindermeldungen beziffert. Der Anpassungsfaktor ist auf 1,1 für 1996, 1,4 für 1997 und 1,8 für das 1. Halbjahr 1998 geschätzt worden.** Der Anpassungsfaktor für 1997 basiert auf den Daten für 8 Staaten (Frankreich, Belgien und Niederlande (in beiden Staaten wurde der Verkehr innerhalb des Benelux nicht berücksichtigt), Vereinigtes Königreich, Dänemark, Norwegen, Schweden und Österreich); 1997 machte der Anteil der im Rahmen der Kabotageverordnung durchgeführten Kabotage dieser Staaten 80% aus. Die Anpassung sollte daher relativ zuverlässig sein, wenn die beiden Datenreihen zur Kabotage künftig miteinander kombiniert werden und dabei lediglich Angaben aus Stichprobenerhebungen vorliegen. Der Anpassungsfaktor für das 1. Halbjahr 1998 basiert bislang nur auf den Daten für 4 Staaten (Niederlande (mit Ausnahme der Kabotage innerhalb des Benelux), Vereinigtes Königreich, Norwegen und Finnland). Im 1. Halbjahr 1998 entfielen auf diese 4 Staaten lediglich 33% der im Rahmen der Kabotageverordnung durchgeführten Kabotage, so daß dieser Faktor als vorläufig betrachtet werden muß. Der Anpassungsfaktor für 1996 ist festgelegt worden, um eine gleichmäßige Entwicklung der im Rahmen der Kabotageverordnung durchgeführten Kabotage aufzuzeigen. **Es wird davon ausgegangen, daß für den Zeitraum vor 1996 keine Anpassung vorgenommen werden muß.** Obwohl die Anpassungsfaktoren selbst ungenau sind,

hat dies keine Auswirkungen auf die in den nachstehenden Ziffern 3.8 und 3.9 dargelegten allgemeinen Schlußfolgerungen.

- (ii) **Einige Staaten, hauptsächlich in Skandinavien, beziffern in den Stichprobenerhebungen derzeit beträchtliche Mindermeldungen für die Kabotage.**

3.8. Die Anwendung der in Ziffer 3.7 (i) genannten **vorläufigen Anpassungsfaktoren** auf die in Teil 2 dieses Berichts dargelegten wichtigsten Ergebnisse ergibt somit folgende **berichtigte Zahlen**:

- (i) Kabotage **von Unternehmen aus allen Staaten**:

- 1996: **2.215** Mio. tkm (2.014 x 1,1);
- 1997: **3.114** Mio. tkm (2.224 x 1,4);
- im 1. Halbjahr 1998: 1.818 Mio. tkm (1.010 x 1,8), **3.636** Mio. tkm auf Jahresbasis.

- (ii) Der Kabotageanteil stellte 1997 rund **0,35%** (0,25% x 1,4) und im 1. Halbjahr 1998 (vorläufig) ungefähr **0,40%** (0,22 x 1,8) der Inlandsmärkte des gesamten EWR dar.

- (iii) Anteil der Kabotage **in Deutschland**:

- 1996: 1.560 Mio. tkm (1.418 x 1,1), **0,8%** des deutschen Inlandsmarktes;
- 1997: 2.122 Mio. tkm (1.516 x 1,4), **1,0%** des deutschen Inlandsmarktes;
- 1. Halbjahr 1998: 1.240 Mio. tkm (688 x 1,8), (vorläufig) **1,2%** des deutschen Inlandsmarktes.

3.9. Nach Vornahme einer ähnlichen Anpassung machte der Kabotageanteil 1997 ungefähr **1,4%** (1,0% x 1,4) der Verkehrstätigkeit internationaler Güterkraftverkehrsunternehmen aus.

3.10. Die Daten werden vorläufig angepaßt, da es zum derzeitigen Zeitpunkt unklug wäre, die Anpassungen auch auf detailliertere Ergebnisse aus Teil 2 anzuwenden.

4. Schlußfolgerungen

4.1. Die **Kabotage** hat in den 8 Jahren von Juli 1990 bis Juni 1998 beachtlich zugenommen. 1997 war der Anteil an Tonnenkilometern im nationalen Straßentransport (d.h. Transporte innerhalb eines Staates von **ansässigen** Verkehrsunternehmen) jedoch **300mal** höher als der Kabotageanteil. Ferner war der Anteil an Tonnenkilometern im grenzüberschreitenden Verkehr **70mal** höher als der Kabotageanteil.

- 4.2 68% der gesamten Kabotage erfolgte in Deutschland, doch 1997 war der Anteil der deutschen nationalen Straßentransporte noch 100mal höher als der Anteil der in Deutschland durchgeführten Kabotage.
- 4.3. Die vorläufigen Ergebnisse aus den Stichprobenerhebungen lassen erkennen, daß die Kabotage nach Aufhebung der mengenmäßigen Beschränkungen im 2. Halbjahr 1998 nicht "explosionsartig" zugenommen hat.
- 4.4. Effiziente Verkehrsunternehmen haben noch die Möglichkeit, in anderen Staaten Kabotagefahrten durchzuführen; im EWR besteht kaum Grund zu der Annahme, daß Güterkraftverkehrsunternehmen aus Ländern mit niedrigen Arbeitskosten den Unternehmen in Ländern mit hohen Arbeitskosten zu "unfairen Bedingungen" Konkurrenz machen würden.

5. Empfehlungen für die künftige Beobachtung des Kabotageverkehrs

Die Kommission empfiehlt zum derzeitigen Zeitpunkt nicht, zusätzliche Daten zur Beobachtung des Kabotageverkehrs zu erheben. Die Mitgliedstaaten sollten im Rahmen der Durchführung der Verordnung 1172/98 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs jedoch Stichprobensätze (und Stichprobenverfahren) anwenden, mit deren Hilfe zuverlässige Daten zur Kabotage auf Jahresbasis (und nach Möglichkeit auf Halbjahresbasis) vorgelegt werden können. Dadurch wäre eine adäquate Beobachtung der Kabotageverkehrsmärkte gemäß Artikel 12 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Kabotageverordnung 3118/93 gewährleistet.

LISTE DER TABELLEN

Tabelle 1: Kabotage **von** Unternehmen aus dem **meldenden** Staat je Halbjahr im **3.** Zeitraum (Januar 1996 bis Juni 1998).

Tabelle 2: Anzahl der zugeteilten 2-Monats-Kabotagegenehmigungen je **meldenden** Staat, je Kalenderjahr.

Tabelle 3: Kabotage **von** Unternehmen aus jedem **meldenden** Staat je Kalenderjahr.

Tabelle 4: Durchschnittliche Nutzung von (2-Monats-) Kabotagegenehmigungen je **meldenden** Staat, je Kalenderjahr.

Tabelle 5: Kabotage **in** jedem **Partnerstaat** und **Inlandsverkehr** je Kalenderjahr.

Tabelle 6: Durchdringungsrate (Kabotage **in** jedem **Partnerstaat**/**Inlandsverkehr**) und Relative Durchdringungsrate, je Kalenderjahr.

Tabelle 7: Kabotage **von** Unternehmen aus jedem **meldenden** Staat **in** jedem **Partnerstaat** im **3.** Zeitraum (Januar 1996 bis Juni 1998).

Tabelle 8: Kabotage **von** Unternehmen aus jedem **meldenden** Staat **in** jedem **Partnerstaat** im **gesamten** Zeitraum (Juli 1990 bis Juni 1998).

Tabelle 9: Führende "Kaboteure" (Kabotage **von** Unternehmen aus einem **meldenden** Staat **in** einem **Partnerstaat**) im 1. Zeitraum (Juli 1990 bis Juni 1994), 2. Zeitraum (Juli 1994 bis Dezember 1995), **3.** Zeitraum (Januar 1996 bis Juni 1998) und **gesamter** Zeitraum (Juli 1990 bis Juni 1998).

Tabelle 1

Kabotage von Unternehmen aus dem meldenden Staat je Halbjahr im 3. Zeitraum

Units: tkm (1000's)

Reporting State	Half year				
	1-6,1996	7-12,1996	1-6,1997	7-12,1997	1-6,1998
D	34781	37287	48954	55345	48130
F	120461	111786	125342	128869	125342
I	25002	22584	25508	20948	23582
NL	325962	394842	383497	362117	286186
B	171835	183949	205108	178603	161634
L	80442	66172	109760	89060	129075
UK	36707	26205	33108	13209	8761
IRL	8713	8783	4827	3038	5068
DK	50387	48271	57481	84219	83525
GR	0	0	0	0	0
E	11122	11122	11122	11122	11122
P	6311	3217	5037	9557	11811
IS	0	0	0	0	0
N	4482	5571	7653	4527	4768
FIN	26985	32045	31536	29587	35380
S	82082	76623	78919	73041	58333
FL	30	102	284	128	1468
A			15690	16625	15423
Total	985302	1028559	1143826	1079995	1009608

Tabelle 2

Anzahl der zugeteilten 2-Monats-Kabotagegenehmigungen je meldenden Staat

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	1085	2278,5	2507,5	2628	4452	6047	7862	10318	6707	43885	12,8%
F	896,5	1883	2072,5	2172	3681	5000	6501	8531	5546	36283	10,6%
I	897,5	1885	2074,5	2174	3685	5005	6507	8539	5552	36319	10,6%
NL	934,5	1962,5	2159	2262	3834	5209	6773	8888	5778	37800	11,1%
B	661	1388,5	1528,5	1602	2715	3687	4794	6292	4090	26758	7,8%
L	308	647	712	746	1264	1719	2235	2934	1909	12474	3,6%
UK	562	1180,5	1299,5	1362	2309	3138	4080	5355	3482	22768	6,7%
IRL	297,5	625	688,5	722	1224	1663	2162	2837	1845	12064	3,5%
DK	641	1346,5	1482,5	1554	2634	3578	4653	6106	3969	25964	7,6%
GR	292	613,5	676,5	710	1200	1631	2121	2785	1811	11840	3,5%
E	685,5	1440	1585,5	1662	2814	3823	4971	6525	4243	27749	8,1%
P	388,5	816	898,5	942	1597	2169	2820	3701	2406	15738	4,6%
IS*					5	13	17	23	15	73	0,0%
N*					198	514	669	870	567	2818	0,8%
FIN*					296	1794	2333	3063	1992	9478	2,8%
S*					590	2354	3061	4018	2613	12636	3,7%
FL**						22	43	57	37	159	0,0%
A								4256	2767	7023	2,1%
Total	7649	16066	17685	18536	32498	47366	61602	85098	55329	341829	100,0%

Notes: * for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Column "%": "Reporting State" as a % of "Total"

Tabelle 3

Kabotage von Unternehmen aus jedem meldenden Staat

Units: tkm (1000's)

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	20361	73960	70322	43667	55983	63633	72068	104299	48130	552423	5,3%
F	26012	109835	98457	125161	172218	187596	232247	254211	125342	1331079	12,7%
I	9037	33183	40516	45280	37786	45754	47586	46456	23582	329180	3,1%
NL	37804	128279	201685	226233	350103	588582	720804	745614	286186	3285290	31,2%
B	41581	139233	142233	233747	236641	319838	355784	383711	161634	2014402	19,2%
L	14843	48047	65557	80131	78038	114351	146614	198820	129075	875476	8,3%
UK	3444	32819	34176	40617	41097	47531	62912	46317	8761	317674	3,0%
IRL	5760	12757	7501	5409	11130	13882	17496	7865	5068	86868	0,8%
DK	14876	58409	69160	58768	78956	105808	98658	141700	83525	709860	6,7%
GR	0	196	0	0	0	0	0	0	0	196	0,0%
E	2013	5497	12822	19169	38211	18152	22244	22244	11122	151474	1,4%
P	57	3319	2660	2619	5799	8366	9528	14594	11811	58753	0,6%
IS*					0	0	0	0	0	0	0,0%
N*					1419	4484	10053	12180	4768	32904	0,3%
FIN*					5099	30000	59030	61123	35380	190632	1,8%
S*					33099	128715	158705	151960	58333	530812	5,0%
FL**						21	132	412	1468	2033	0,0%
A								32315	15423	47738	0,5%
Total	175788	645534	745089	880801	1145579	1676713	2013861	2223821	1009608	10516794	100,0%

Notes: * for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Column "%": "Reporting State as a % of "Total"

Tabelle 4

Durchschnittliche Nutzung von (2-Monats-) Kabotagegenehmigungen je meldenden Staat

Units: tkm (1000's)

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	Ratio
D	18,8	32,5	28,0	16,6	12,6	10,5	9,2	10,1	7,2	12,6	0,41
F	29,0	58,3	47,5	57,6	46,8	37,5	35,7	29,8	22,6	36,7	1,19
I	10,1	17,6	19,5	20,8	10,3	9,1	7,3	5,4	4,2	9,1	0,29
NL	40,5	65,4	93,4	100,0	91,3	113,0	106,4	83,9	49,5	86,9	2,82
B	62,9	100,3	93,1	145,9	87,2	86,7	74,2	61,0	39,5	75,3	2,45
L	48,2	74,3	92,1	107,4	61,7	66,5	65,6	67,8	67,6	70,2	2,28
UK	6,1	27,8	26,3	29,8	17,8	15,1	15,4	8,6	2,5	14,0	0,45
IRL	19,4	20,4	10,9	7,5	9,1	8,3	8,1	2,8	2,7	7,2	0,23
DK	23,2	43,4	46,7	37,8	30,0	29,6	21,2	23,2	21,0	27,3	0,89
GR	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,02	0,001
E	2,9	3,8	8,1	11,5	13,6	4,7	4,5	3,4	2,6	5,5	0,18
P	0,1	4,1	3,0	2,8	3,6	3,9	3,4	3,9	4,9	3,7	0,12
IS*					0	0	0	0	0	0	0
N*					7,2	8,7	15,0	14,0	8,4	11,7	0,38
FIN*					17,2	16,7	25,3	20,0	17,8	20,1	0,65
S*					56,1	54,7	51,8	37,8	22,3	42,0	1,37
FL**						1,0	3,1	7,2	39,7	12,8	0,42
A								7,6	5,6	6,8	0,22
Total	23,0	40,2	42,1	47,5	35,3	35,4	32,7	26,1	18,2	30,8	

Notes: * for 1994: 7-12,94

* for 1995: 5-12,95

Column "Ratio": Ratio of "Reporting State" to "Total"

Tabelle 5

Kabotage in jedem Partnerstaat

Units: tkm (1000's)

Partner State	7-12,90	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,98	7,90-6,98	%
D	98678	402470	470038	578950	785512	1229711	1417816	1516105	687969	7187249	68,3%
F	16034	54737	61439	107128	151304	200319	306064	297410	135865	1330300	12,6%
I	28051	98633	103194	89483	84907	71033	80967	121277	53153	730698	6,9%
NL	5998	13398	12286	5609	5644	8692	11504	11489	3677	78297	0,7%
B	6879	16741	23172	11232	21806	30967	28849	31677	12310	183633	1,7%
L	145	115	306	464	262	665	559	1239	1031	4786	0,05%
UK	11956	35648	34620	27890	36935	41548	42805	50677	21974	304053	2,9%
IRL	606	4965	5489	3119	3653	5476	6807	7614	1653	39382	0,4%
DK	1587	2989	2310	4357	1009	1909	4683	2395	1070	22309	0,2%
GR	0	83	368	3132	4199	7717	10168	22530	5766	53963	0,5%
E	5502	14835	21871	34900	35332	47332	56977	76839	35738	329326	3,1%
P	352	920	9996	14537	8115	8874	9526	8474	4064	64858	0,6%
IS*					0	0	0	0	0	0	0,0%
N*					1786	7740	13761	22504	14841	60632	0,6%
FIN*					138	1506	609	2187	494	4934	0,05%
S*					4977	13224	22766	40602	25699	107268	1,0%
FL**						0	0	5	2	7	0,00%
A								10797	4302	15099	0,1%
Total	175788	645534	745089	880801	1145579	1676713	2013861	2223821	1009608	10516794	100,0%

Notes: * for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Column "%": "Partner State" as a % of "Total"

Inlandsverkehr

Units: tkm (1000 million's)

State	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	167,3	184,8	188,0	184,5	197,4	201,3	199,2	203,1	101,4	1543,4	24,1%
F	117,6	120,2	122,2	117,9	124,1	135,3	136,5	139,0	72,5	1026,5	16,0%
I	141,8	142,4	144,5	142,0	146,9	162,4	163,6	171,3	87,3	1231,3	19,2%
NL	22,9	23,3	26,6	26,0	25,7	27,0	27,6	27,6	14,1	209,4	3,3%
B	12,4	13,3	13,8	14,6	17,5	19,0	17,2	18,0	9,2	128,8	2,0%
L	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,2	3,6	0,1%
UK	130,6	124,6	121,3	128,6	137,8	143,7	146,2	149,2	77,9	1094,6	17,1%
IRL	3,9	4,2	4,7	4,2	4,4	4,5	4,7	4,7	2,4	35,8	0,6%
DK	9,4	9,0	9,4	8,8	9,5	9,3	9,4	9,7	5,0	74,8	1,2%
GR	9,7	10,7	10,2	11,4	10,8	12,4	12,5	13,0	6,6	92,5	1,4%
E	69,2	72,0	73,6	75,5	77,2	78,7	76,3	78,8	40,1	606,8	9,5%
P	10,9	11,7	10,6	10,0	11,2	11,1	11,3	11,5	5,9	88,8	1,4%
IS											
N					8,4	9,4	10,4	11,6	5,9	41,5	0,6%
FIN					19,3	21,3	22,2	23,8	12,1	89,1	1,4%
S					25,2	27,8	29,8	31,4	14,2	115,8	1,8%
FL											
A								11,3	5,8	17,1	0,3%
Total	696,1	716,6	725,4	724,0	815,9	863,7	867,3	904,4	460,6	6399,5	100,0%

Tabelle 6

Durchdringungsrate = Kabotage in jedem Partnerstaat
Inlandsverkehr

Units: Parts per 1000

Partner State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98
D	1,18	2,18	2,50	3,14	3,98	6,11	7,12	7,46	6,78	4,66
F	0,27	0,46	0,50	0,91	1,22	1,48	2,24	2,14	1,87	1,30
I	0,40	0,69	0,71	0,63	0,58	0,44	0,49	0,71	0,61	0,59
NL	0,52	0,58	0,46	0,22	0,22	0,32	0,42	0,42	0,26	0,37
B	1,11	1,26	1,68	0,77	1,25	1,63	1,68	1,76	1,34	1,43
L	0,73	0,29	0,61	0,93	0,52	1,33	1,40	3,10	5,16	1,33
UK	0,18	0,29	0,29	0,22	0,27	0,29	0,29	0,34	0,28	0,28
IRL	0,31	1,18	1,17	0,74	0,83	1,22	1,45	1,62	0,69	1,10
DK	0,34	0,33	0,25	0,50	0,11	0,21	0,50	0,25	0,21	0,30
GR	0,00	0,01	0,04	0,27	0,39	0,62	0,81	1,73	0,87	0,58
E	0,16	0,21	0,30	0,46	0,46	0,60	0,75	0,98	0,89	0,54
P	0,06	0,08	0,94	1,45	0,72	0,80	0,84	0,74	0,69	0,73
IS*										
N*					0,43	0,82	1,32	1,94	2,52	1,46
FIN*					0,01	0,07	0,03	0,09	0,04	0,06
S*					0,40	0,48	0,76	1,29	1,81	0,93
FL**										
A								0,96	0,74	0,88
Total	0,51	0,90	1,03	1,22	1,40	1,94	2,32	2,46	2,19	1,64

Notes: * for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Relative Durchdringungsrate = Kabotage in jedem Partnerstaat /
Inlandsverkehr

Gesamt Kabotage
Gesamt Inlandsverkehr

Partner State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98
D	2,34	2,42	2,43	2,58	2,83	3,15	3,07	3,04	3,10	2,83
F	0,54	0,51	0,49	0,75	0,87	0,76	0,97	0,87	0,85	0,79
I	0,78	0,77	0,70	0,52	0,41	0,23	0,21	0,29	0,28	0,36
NL	1,04	0,64	0,45	0,18	0,16	0,17	0,18	0,17	0,12	0,23
B	2,20	1,40	1,63	0,63	0,89	0,84	0,72	0,72	0,61	0,87
L	1,44	0,32	0,60	0,76	0,37	0,69	0,60	1,26	2,35	0,81
UK	0,36	0,32	0,28	0,18	0,19	0,15	0,13	0,14	0,13	0,17
IRL	0,62	1,31	1,14	0,61	0,59	0,63	0,62	0,66	0,31	0,67
DK	0,67	0,37	0,24	0,41	0,08	0,11	0,21	0,10	0,10	0,18
GR	0,00	0,01	0,04	0,23	0,28	0,32	0,35	0,70	0,40	0,36
E	0,31	0,23	0,29	0,38	0,33	0,31	0,32	0,40	0,41	0,33
P	0,13	0,09	0,92	1,19	0,52	0,41	0,36	0,30	0,31	0,44
IS										
N					0,30	0,42	0,57	0,79	1,15	0,89
FIN					0,01	0,04	0,01	0,04	0,02	0,03
S					0,28	0,25	0,33	0,53	0,83	0,56
FL										
A								0,39	0,34	0,54
Total	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Tabelle 7

Kabotage von Unternehmen aus jedem meldenden Staat in jedem Partnerstaat im 3. Zeitraum (Januar 1996 bis Juni 1998)

Units: tkm (1000's)

Rep. State	Year	Partner State																		TOTAL
		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	IS	N	FIN	S	FL	A	
D	96-98		55388	67930	15721	10802	852	4578	0	604	30709	20533	774	0	339	5	3718	5	12539	224497
F	96-98	336463		136104	1122	55293	1955	7674	0	5	1615	69932	1605	0	0	0	32	0	0	611800
I	96-98	98159	13135		240	144	0	1723	0	110	55	3842	76	0	0	0	140	0	0	117624
NL	96-98	1542995	121753	8665		1734	3	22743	335	4413	21	32500	500	0	1672	101	14135	0	1034	1752604
B	96-98	388938	433386	19336	194		2	50228	30	359	245	6917	20	0	0	71	983	0	420	901129
L	96-98	462609	4672	5989	0	0		0	0	181	0	820	238	0	0	0	0	0	0	474509
UK	96-98	6729	70519	4828	7710	4152	0		15709	0	5819	1515	303	0	0	0	706	0	0	117990
IRL	96-98	6526	124	0	0	6	0	23479		0	0	0	0	0	0	0	294	0	0	30429
DK	96-98	258249	1217	1214	1365	364	0	4119	0		0	267	1755	0	19790	924	34619	0	0	323883
GR	96-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	96-98	2710	35580	600	0	10	0	0	0	0	0		16700	0	0	10	0	0	0	55610
P	96-98	93	3098	208	2	79	0	7	0	24	0	32422		0	0	0	0	0	0	35933
IS	96-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N	96-98	13248	2	15	18	12	14	0	0	56	0	3	57	0		1	13574	0	1	27001
FIN	96-98	126303	78	218	40	3	0	0	0	1866	0	507	0	0	6747		19770	0	1	155533
S	96-98	341936	124	353	105	86	0	877	0	530	0	242	9	0	22558	2178		0	0	368998
FL	96-98	886	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1104	2012
A	97-98	36046	263	9937	153	129	3	28	0	0	0	54	27	0	0	0	1096	2		47738
Total	96-98	3621890	739339	255397	26670	72836	2829	115456	16074	8148	38464	169554	22064	0	51106	3290	89067	7	15099	5247290

Percentage 69,0 14,1 4,9 0,5 1,4 0,1 2,2 0,3 0,2 0,7 3,2 0,4 0 1,0 0,1 1,7 0,0 0,3 100,0

Tabelle 8

Kabotage von Unternehmen aus jedem meldenden Staat in jedem Partnerstaat im gesamten Zeitraum (Juli 1990 bis Juni 1998)

Units tkm (1000's)

Rep.	Year	Partner State																		
		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	IS	N	FIN	S	FL	A	TOTAL
D	90-98		99652	299075	31275	20270	1070	12290	2	4730	36588	28490	1706	0	339	5	4387	5	12539	552423
F	90-98	804565		214084	2391	113658	3412	35187	0	13	2756	151277	3535	0	76	0	125	0	0	1331079
I	90-98	294140	23899		816	382	0	3346	0	110	55	6158	76	0	0	0	198	0	0	329180
NL	90-98	2814183	174571	71237		31927	91	105556	534	12463	585	54235	2114	0	1752	158	14850	0	1034	3285290
B	90-98	1054820	777339	73517	22425		152	69384	30	731	1248	13131	151	0	0	71	983	0	420	2014402
L	90-98	847584	10557	11042	206	3813		0	0	251	0	1667	356	0	0	0	0	0	0	875476
UK	90-98	35706	138744	37105	17356	12517	0		38800	226	12680	23059	733	0	6	0	742	0	0	317674
IRL	90-98	15117	1600	4	166	48	0	69427		2	0	136	0	0	0	0	368	0	0	86868
DK	90-98	605516	6469	12491	3226	421	0	7215	16		0	441	4513	0	23238	924	45390	0	0	709860
GR	90-98	196	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	196
E	90-98	9129	89373	1222	17	18	0	123	0	0	0		51578	0	0	14	0	0	0	151474
P	90-98	762	7543	312	2	115	44	13	0	78	0	49884		0	0	0	0	0	0	58753
IS	94-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N	94-98	17822	37	42	31	41	14	0	0	122	8	16	60	0		1	14709	0	1	32904
FIN	94-98	154623	78	274	83	6	0	55	0	2489	43	509	0	0	8051		24420	0	1	190632
S	94-98	496133	175	356	150	266	0	1429	0	1094	0	269	9	0	27170	3761		0	0	530812
FL	95-98	907	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1104	2033
A	97-98	36046	263	9937	153	129	3	28	0	0	0	54	27	0	0	0	1096	2		47738
Total	90-98	7187249	1330300	730698	78297	183633	4786	304053	39382	22309	53963	329326	64858	0	60632	4934	107268	7	15099	10516794

Percentage 68,3 12,6 6,9 0,7 1,7 0,0 2,9 0,4 0,2 0,5 3,1 0,6 0 0,6 0,0 1,0 0,0 0,1 100,0

Tabelle 9

Führende "Kaboteure"

(Kabotage von Unternehmen aus einem **meldenden** Staat in einem **Partnerstaat**)

Units: tkm (1000's)

"Relation"	7/1990-6/1994			7/1994-12/1995			1/1996-6/1998			7/1990-6/1998		
	N°	tkm	%	N°	tkm	%	N°	tkm	%	N°	tkm	%
NL in D	1	553606	18,8	1	717582	30,9	1	1542995	29,4	1	2814183	26,8
B in D	2	400019	13,6	2	265863	11,5	4	388938	7,4	2	1054820	10,0
L in D	4	240584	8,2	6	144391	6,2	2	462609	8,8	3	847584	8,1
F in D	3	290822	9,9	3	177280	7,6	6	336463	6,4	4	804565	7,7
B in F	6	193433	6,6	5	150520	6,5	3	433386	8,3	5	777339	7,4
DK in D	5	219131	7,4	7	128136	5,5	7	258249	4,9	6	605516	5,8
S in D				4	154197	6,7	5	341936	6,5	7	496133	4,7
D in I	7	183789	6,2	9	47356	2,0	14	67930	1,3	8	299075	2,8
I in D	8	140892	4,8	8	55089	2,4	11	98159	1,9	9	294140	2,8
F in I	9	52461	1,8	16	25519	1,1	8	136104	2,6	10	214084	2,0
NL in F		17527	0,6	10	35291	1,5	10	121753	2,3	11	174571	1,7
FIN in D				15	28320	1,2	9	126303	2,4	12	154623	1,5
F in E	12	48705	1,7	12	32640	1,4	13	69932	1,3	13	151277	1,4
UK in F	14	38935	1,3	14	29290	1,3	12	70519	1,3	14	138744	1,3
F in B		23194	0,8	11	35171	1,5	16	55293	1,1	15	113658	1,1
NL in UK	11	51624	1,7	13	31189	1,3		22743	0,4	16	105556	1,0
NL in I	10	52408	1,8		10164	0,4		8665	0,2		71237	0,7
B in I	13	42568	1,4		11613	0,5		19336	0,4		73517	0,7
E in F	15	32442	1,1		21351	0,9		35580	0,7		89373	0,8
IRL in UK	16	29899	1,0		16049	0,7		23479	0,4		69427	0,7
D in F		22356	0,8		21908	0,9	15	55388	1,1		99652	0,9
"Top 16"		2571318	87,1		2057834	88,8		4565957	87,0		9045868	86,0
"All"		2950878			2318626			5247290			10516794	