



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 28.02.2000  
KOM(2000) 105 lopullinen

### **KOMMISSION KERTOMUS**

**edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa (KABOTAASI), annetun asetuksen (ETY) N:o 3118/93 täytäntöönpanosta**

### **TOINEN KERTOMUS**

## KOMISSION KERTOMUS

**edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa (KABOTAASI), annetun asetuksen (ETY) N:o 3118/93 täytäntöönpanosta**

### TOINEN KERTOMUS

#### 0. Johdanto

- 0.1. Tämä kertomus on jatkoa 4. helmikuuta 1998 julkaistulle asiakirjalle KOM(1998) 47 lopullinen, joka kattoi kabotaasilupien käytön vuoden 1995 loppuun saakka. Tässä toisessa kertomuksessa analyysiä jatketaan vuoden 1998 kesäkuun loppuun, jolloin kabotaasia koskevat määrälliset rajoitukset poistettiin 25. lokakuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3118/93<sup>1</sup> 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti. (Benelux-maiden sisäistä kabotaasiliikennettä koskevat määrälliset rajoitukset poistettiin jo aiemmin vuonna 1992.)
- 0.2. Kabotaasijärjestelyn maantieteellisenä soveltamisalueena pysyy edelleen Euroopan talousalue (ETA), ja määrällisten rajoitusten poistaminen koskee koko ETA-aluetta. Itävalta, joka ei ollut mukana ETA-järjestelyissä heinäkuussa 1994, liittyi kabotaasijärjestelyyn vasta tammikuussa 1997 Itävallan liittymistä yhteisöön koskevan liittymissopimuksen pöytäkirjan N:o 9<sup>2</sup> mukaisesti.
- 0.3. Tässä kertomuksessa on viisi osaa. **Ensimmäisessä osassa** käsitellään kabotaasiasetusten nojalla toimitettuja tietoja. **Toisessa osassa** analysoidaan tietoja, jotka on toimitettu kabotaasiasetusten nojalla heinäkuun 1990 ja kesäkuun 1998 välisenä aikana. **Kolmannessa osassa** esitetään alustavia huomioita maantieliikenteen otantatutkimuksista saaduista kabotaasiliikennettä koskevista tiedoista. **Neljännessä osassa** esitetään päätelmiä. **Viidennessä osassa** annetaan suosituksia kabotaasiliikenteen tulevaa seurantaa varten.
- 0.4. Tämä kertomus on laadittu asetuksen (ETY) N:o 3118/93 11 artiklan nojalla. Artiklan mukaan komission on annettava neuvostolle kertomus asetuksen soveltamisesta joka toinen vuosi. Jotta tiedot olisivat täydellisiä ja vertailukelpoisia, kertomus alkaa kabotaasijärjestelyn käyttöönotosta (neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4058/89<sup>3</sup> nojalla) heinäkuun alussa vuonna 1990 ja jatkuu määrällisten rajoitusten poistamiseen kesäkuun lopussa 1998. Edellisen kertomuksen (KOM(1998) 47) tavoin kertomus kattaa koko ETA-alueen, joten se lähetetään tiedoksi ETA:n neuvostolle.

---

<sup>1</sup> EYVL L 279, 12.11.1993, s. 1.

<sup>2</sup> EYVL C 241, 29.8.1994, s. 361.

<sup>3</sup> EYVL L 390, 30.12.1989, s. 1.

## 1. Kabotaasiasetusten nojalla toimitetut tiedot

- 1.1. Asetuksen (ETY) N:o 4058/89 ja asetuksen (ETY) N:o 3118/93 (kesäkuun loppuun 1998 saakka) mukaisesti valvontakirjavihkojen on seurattava kabotaasilupien mukana. Valvontakirjavihkoista saatiin täydelliset tiedot kabotaasilupien käyttöä koskevien tilastojen laatimista varten. Lupien poistaminen merkitsi myös niihin liittyvien valvontakirjavihkojen poistamista käytöstä. Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3118/93 12 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa todetaan kuitenkin selvästi, että kabotaasiliikenteen valvontaa on jatkettava myös sen jälkeen, kun luvat poistuvat käytöstä kesäkuun 1998 jälkeen. Näin ollen kesäkuun 1998 jälkeen tarvittiin uusi tiedonkeruumenetelmä. Onneksi tämä tarve syntyi samaan aikaan kun maanteiden tavarakuljetusten tilastoja koskevan direktiivin (12. kesäkuuta 1978 annettu neuvoston direktiivi 78/546/ETY<sup>4</sup>, sellaisena kuin se on muutettuna 18. toukokuuta 1989 annetulla neuvoston direktiivillä 89/462/ETY<sup>5</sup>) uudistaminen tuli ajankohtaiseksi. Tämän uudistustyön tuloksena annettiin 25. toukokuuta 1998 neuvoston asetus (EY) N:o 1172/98<sup>6</sup>, jossa muun muassa laajennettiin otantatutkimuksiin sisältyviä matkatyyppejä siten, että niihin sisältyy myös kabotaasiliikenne. Yksityiskohtaisempia tietoja maantieliikenteen otantatutkimuksissa kerätyistä kabotaasitiedoista annetaan osassa 3.
- 1.2. Yhteisön eri säädösten mukaan **ilmoitusvelvollisten** valtioiden on toimitettava vuosineljänneksittäin tiedot **omien tavaraliikenteen harjoittajiensa kabotaasiliikenteen** tonneista ja tonnakilometreistä sekä erilliset tiedot **kustakin** (muusta) **ETA-yhteistyövaltiosta**, jossa kabotaasiliikennettä voitiin harjoittaa.
- 1.3. Samoin kuin edellisessä kertomuksessa (KOM(1998) 47), vuosineljännesten tiedot on yhdistetty **puolen vuoden jaksoiksi** ja analyysissä rajoitetaan pelkästään tonnakilometreihin (tkm). Lisäksi, jotta vertailu edellisen kertomusten taulukoiden kanssa olisi helppoa, tässä kertomuksessa on säilytetty sama maiden **järjestys**. Järjestys on seuraava: Saksa (D), Ranska (F), Italia (I), Alankomaat (NL), Belgia (B), Luxemburg (L), Yhdistynyt kuningaskunta (UK), Irlanti (IRL), Tanska (DK), Kreikka (GR), Espanja (E), Portugali (P), Islanti (IS), Norja (N), Suomi (FIN), Ruotsi (S), Liechtenstein (FL) ja Itävalta(A).
- 1.4. Selvyyden vuoksi edellisessä kertomuksessa eroteltiin kaksi eri jaksoa, ensimmäinen jakso (heinäkuu 1990 – kesäkuu 1994) sekä toinen jakso (heinäkuu 1994 – joulukuu 1995), jolloin kabotaasijärjestely laajeni ETA-maihin (Itävaltaa lukuun ottamatta). Tässä kertomuksessa on hyödyllistä määrittää vielä **kolmas jakso** tammikuusta 1996 kesäkuuhun 1998 sekä **koko ajanjakso** heinäkuusta 1990 kesäkuuhun 1998, jotta ajan myötä tapahtunutta kehitystä voidaan kuvata ytimekkäästi.

---

<sup>4</sup> EYVL L 168, 26.6.1978, s. 29.

<sup>5</sup> EYVL L 226, 3.8.1989, s. 8.

<sup>6</sup> EYVL L 163, 6.6.1998, s. 1.

- 1.5. **Ilmoitusvelvollisten** valtioiden **kolmannelta jaksolta** toimittamat tiedot ovat täydelliset seuraavia ajanjaksoja lukuun ottamatta:

Espanja: ei lainkaan tietoja

Ranska: vuoden 1998 ensimmäinen puolisko.

Tulosten tulkinnan helpottamiseksi puuttuvat tiedot on arvioitu. Ilmoitusvelvollisten valtioiden arvioidut luvut näkyvät tämän kertomuksen taulukoissa yleensä kursivoituna. Tätä sääntöä ei ole noudatettu taulukoissa 7 ja 8.

- 1.6. Tässä kertomuksessa hyödynnetään myös maantieliikenteen otantatutkimuksissa saatuja kansallisen ja kansainvälisen liikenteen tonnikilometritietoja, joita on täydennetty muista läheistä saaduilla tiedoilla. Näitä tietoja tarvitaan seuraavien tulosten laskemiseksi:

(a) "vaikutusaste", jossa "**valtiossa** harjoitettu kabotaasiliikenne" ilmaistaan prosenttiosuutena "kyseisen **valtion** kansallisesta liikenteestä"

(b) "aktiivisuusaste", jossa "ilmoitusvelvollisen valtion **tavaraliikenteen harjoittajien** kabotaasiliikenne" ilmoitetaan prosenttiosuutena "kyseisen valtion **tavaraliikenteen harjoittajien** kansainvälisestä liikenteestä" (kabotaasiliikennettä saavat harjoittaa vain liikenteenharjoittajat, joilla on kansainvälinen liikennelupa).

- 1.7. Edellisestä kertomuksesta poiketen tässä kertomuksessa tulkitaan kansallinen (ja kansainvälinen) liikenne siten, että se kattaa tavaraliikennettä toisen lukuun harjoittavien yritysten lisäksi myös tavaraliikennettä omaan lukuun harjoittavat yritykset. Tähän on kaksi syytä. Ensinnäkin 8. huhtikuuta 1994 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 792/94<sup>7</sup> kabotaasijärjestely laajennettiin myös maanteiden tavaraliikennettä omaan lukuun harjoittaviin yrityksiin. Lisäksi viimeaikaisessa työssä, jossa on pyritty tuottamaan kansallista (ja kansainvälistä) liikennettä koskevia tietoja yhtenäisempinä aikasarjoina, on keskitytty tietoihin, jotka koskevat sekä tavaraliikennettä omaan että toisen lukuun harjoittavia yrityksiä sen sijaan, että nämä kaksi olisi pyritty erottelemaan toisistaan.

## 2. **Analyysi tiedoista, jotka on toimitettu kabotaasiasetusten nojalla heinäkuun 1990 ja kesäkuun 1998 välisenä aikana**

- 2.1. Taulukosta 5 voidaan nähdä, että kabotaasilupien mukaisesti ilmoitetun **kabotaasiliikenteen** määrä oli 10,5 miljardia tonnikilometriä **koko ajanjaksona** (heinäkuu 1990 – kesäkuu 1998), **Kansallinen** liikenne niissä valtioissa, joissa kabotaasiliikenne oli sallittua, oli samana ajanjaksona 6400 miljardia tonnikilometriä; näin ollen kabotaasiliikenteen vaikutusaste oli keskimäärin ainoastaan **0,164 %** (eli 1/600) kansallisessa liikenteessä koko ajanjaksona (ks. taulukot 5 ja 6). **Kansainvälinen** liikenne (edelleen

---

<sup>7</sup> EYVL L 92, 9.4.1994, s. 13.

tonnikilometreinä) oli koko ajanjaksolla noin neljännes kansallisesta liikenteestä; siten kabotaasiliikenne muodosti keskimäärin **0,66 %** (eli 1/150) kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajien toiminnasta koko ajanjaksona.

- 2.2. Lähinnä kabotaasilupien lukumäärän nopean kasvun johdosta (määrä kasvoi **15 298** luvasta kaudella heinäkuu 1990 – kesäkuu 1991 **85 098** lupaan vuonna 1997) **kabotaasiliikenne kasvoi kuusinkertaiseksi** 176 miljoonasta tonnikilometrillä **vuoden 1990 toisella puoliskolla (352 miljoonaa tkm vuosittain) 2 224 miljoonaa tonnikilometriin vuonna 1997** (ks. taulukko 3).
- 2.3. Vaikka käytettävissä olevien kabotaasilupien määrä kasvoikin edelleen **30 % vuoden 1998 ensimmäisellä puoliskolla** (verrattuna vuoden 1997 kumpaan tahansa puoliskoon), kabotaasiliikenteen määrässä havaittiin pieni **absoluuttinen lasku** 1 010 miljoonaa tonnikilometriin **vuoden 1998 ensimmäisellä puoliskolla (2 020 miljoonaa tkm vuositasolla)**. Tämän katsotaan johtuvan siitä, että varsin huomattava osa kabotaasiliikenteestä jätettiin ilmoittamatta tänä puolivuotiskautena, mikä puolestaan johtuu luultavasti siitä, että tavaraliikenteen harjoittajat tiesivät, ettei niiden tarvitsisi perustella seuraavien vuosineljännesten lupatarpeitaan omille viranomaisilleen (lisähuomioita puutteellisesta ilmoittamisesta annetaan kohdissa 3.7–3.9).
- 2.4. Kansallinen liikenne kasvoi vain noin 20 % vuosina 1990–1998, ja taulukosta **6** käy ilmi, että kabotaasiliikenteen keskimääräinen vaikutusaste kasvoi kansallisilla markkinoilla viisinkertaiseksi **0,05 %:sta** vuoden 1990 toisella puoliskolla **0,25 %:iin** vuonna 1997. Näennäisen pienenemisen 0,22 %:iin vuoden 1998 ensimmäisellä puoliskolla arvellaan johtuvan puutteellisesta ilmoittamisesta (ks. myös kohdat 3.7–3.9). Vastaavasti kabotaasiliikenne muodosti noin 0,2 % kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajien toiminnasta vuoden 1990 toisella puoliskolla, ja osuus kasvoi 1 %:iin vuonna 1997.
- 2.5. Kabotaasiluvan (kaksi kuukautta) keskimääräinen käyttö esitetään taulukossa **4**. Käyttö oli **30 800** tonnikilometriä koko ajanjaksona (heinäkuu 1990 – kesäkuu 1998). Keskimääräinen käyttö kasvoi nopeasti **23 000** tonnikilometrillä (vuoden 1990 toinen puolisko) **47 500** tonnikilometriin (1993), mutta laski sitten tasaisesti **26 100** tonnikilometriin (1997) ja edelleen äkillisesti **18 200** tonnikilometriin (vuoden 1998 ensimmäinen puolisko). Keskimääräisen käytön laskun katsotaan jälleen johtuvan osittain puutteellisesta ilmoittamisesta (ks. jälleen kohdat 3.7–3.9).
- 2.6. Benelux-maiden tavaraliikenteen harjoittajat ovat olleet aktiivisimpia kabotaasimarkkinoilla; taulukosta **3** käy ilmi, että Benelux-maiden tavaraliikenteen harjoittajat hoitivat **58,7 %** kaikesta kabotaasiliikenteestä (pelkästään Alankomaiden tavaraliikenteen harjoittajat hoitivat **31,2 %** liikenteestä), vaikka niiden yhteinen osuus kabotaasiluvista oli **vain 22,5 %** (ks. taulukko 2). Näin ollen taulukosta **4** käy ilmi, että koko ajanjaksona kunkin kolmen Benelux-maan tavaraliikenteen harjoittajat käyttivät kabotaasilupaa keskimäärin **70 200 – 86 900 tkm**, kun muut tavaraliikenteen harjoittajat käyttivät lupaa keskimäärin **16 400 tkm**.

- 2.7. Muut kabotaasiliikenteen markkinoilla aktiivisesti toimineet tavaraliikenteen harjoittajat olivat **Ruotsista** (5,0 % kaikista kabotaasiliikenteen tonnikilometreistä, 3,7 % kaikista kabotaasiluvista ja luvan keskimääräinen käyttö 42 000 tkm), **Ranskasta** (vastaavat luvut 12,7 %, 10,6 % ja 36 700 tkm) ja **Tanskasta** (vastaavat luvut 6,7 %, 7,6 % ja 27 300 tkm).
- 2.8. **Saksan, Italian ja Yhdistyneen kuningaskunnan** tavaraliikenteen harjoittajat eivät olleet kovinkaan aktiivisia kabotaasiliikenteen markkinoilla, sillä niiden markkinaosuudet olivat ainoastaan **5,3 %** (Saksa), **3,1 %** (Italia) ja **3,0 %** (Yhdistynyt kuningaskunta) huolimatta siitä, että näiden valtioiden osuudet kabotaasiluvista olivat varsin korkeat (Saksassa 12,8 %, Italiassa 10,6 % ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa 6,7 %). Näin ollen luvan keskimääräinen käyttö oli vain 12 600 tkm (Saksa), 9 100 tkm (Italia) ja 14 000 tkm (Yhdistynyt kuningaskunta).
- 2.9. Alhaisten työvoimakustannusten maista (**Kreikka, Espanja, Portugali**) olevien tavaraliikenteen harjoittajien osuus oli vain **2 %** kabotaasiliikenteestä, vaikka näiden kolmen maan tavaraliikenteen harjoittajille myönnettiin 16,2 % kabotaasiluvista. Niiden kabotaasilupien keskimääräiset käyttöluvut olivat vain 20 tkm (Kreikka), 5 500 tkm (Espanja, arvio) ja 3 700 tkm (Portugali). Aluksi pelättiin, että alhaisten työvoimakustannusten maista olevat tavaraliikenteen harjoittajat aiheuttaisivat epäoikeudenmukaisen kilpailutilanteen korkeiden työvoimakustannusten valtioista tuleviin tavaraliikenteen harjoittajiin nähden. Pelko osoittautui edelleen aiheettomaksi.
- 2.10. Taulukosta 5 käy ilmi, että **68,3 %** kaikesta kabotaasiliikenteestä toteutettiin **Saksassa**, joka oli **suosituin** yhteistyövaltio. Osuus nousi **64 %:sta** (ensimmäisellä jaksolla) **73 %:iin** (toisella jaksolla), mutta pieneni sitten **69 %:iin** (kolmannella jaksolla). Taulukko 6 osoittaa, että kabotaasiliikenteen vaikutusaste Saksan kansallisilla markkinoilla nousi **0,12 %:sta** (vuoden 1990 toinen puolisko) **0,75 %:iin** vuonna 1997 (ks. kuitenkin kohdat 3.7–3.9). Koska Saksan tavaraliikenteen harjoittajat hoitivat vain 5,3 % kaikesta kabotaasiliikenteestä, on selvää, että Saksan tase on kabotaasiliikenteen osalta selvästi negatiivinen.
- 2.11. Toiseksi suosituin yhteistyövaltio oli **Ranska**, jossa toteutettiin **12,6 %** kabotaasiliikenteestä, ja kabotaasiliikenteen vaikutusaste oli **0,21 %** Ranskan kansallisilla markkinoilla vuonna 1997. **Ranskan** tavaraliikenteen harjoittajat hoitivat 12,7 % kaikesta kabotaasiliikenteestä, joten Ranskan osalta kabotaasiliikenteen tase on lähes tasapainossa.
- 2.12. Kolmanneksi suosituin yhteistyövaltio oli **Italia**, jossa toteutettiin **6,9 %** kaikesta kabotaasiliikenteestä. Koska Italian omat tavaraliikenteen harjoittajat eivät olleet kovin aktiivisia (ne hoitivat vain 3,1 % kaikesta kabotaasiliikenteestä), Italian kabotaasiliikenteen tase on negatiivinen.
- 2.13. Ainoat muut maat, joiden osalta kabotaasiliikenteen tase näyttää olevan negatiivinen, ovat **Espanja, Kreikka ja Norja**. **Espanjan** osalta on kuitenkin syytä olla varovainen, sillä Espanjan tavaraliikenteen harjoittajien tiedot on pitänyt arvioida vuodesta 1996 alkaen, ja jo ennen tätä ilmeni

merkkejä puutteellisesta ilmoittamisesta. **Kreikan** osalta negatiivinen tase johtuu siitä, etteivät Kreikan tavaraliikenteen harjoittajat ole ilmoittaneet harjoittaneensa lainkaan kabotaasiliikennettä vuoden 1991 jälkeen. Vaikka **Norjassa** on toteutettu kaksi kertaa niin paljon kabotaasiliikennettä kuin mitä Norjan tavaraliikenteen harjoittajat ovat hoitaneet, vaikutusaste oli Norjassa vain 0,25 % vuoden 1998 ensimmäisellä puoliskolla.

- 2.14. Taulukosta **7** käy ilmi kunkin **ilmoitusvelvollisen valtion** tavaraliikenteen harjoittajien (taulukon **rivit**) suorittama kabotaasiliikenne kussakin **yhteistyövaltiossa** (taulukon **sarakkeet**) kolmannella jaksolla (tammikuu 1996 – kesäkuu 1998). Taulukossa **8** annetaan vastaavat tiedot **koko** (8 vuoden) **ajanjaksolta** (heinäkuu 1990 – kesäkuu 1998). Taulukossa **9** esitetään aktiivisimmat kabotaasiliikenteen harjoittajat (tietyn ilmoitusvelvollisen valtion tavaraliikenteen harjoittajien suorittama kabotaasiliikenne tietyssä yhteistyövaltiossa) ensimmäisellä, toisella ja kolmannella jaksolla sekä koko ajanjaksona (heinäkuu 1990 – kesäkuu 1998) koko ajanjaksoa vastaavassa suuruusjärjestyksessä.
- 2.15. Aktiivisimmin kabotaasiliikennettä harjoittivat **Alankomaiden tavaraliikenteen harjoittajat Saksassa**. Ne hoitivat koko ajanjaksona 2 814 miljoonaa tonnikilometriä 10 517 miljoonan tonnikilometrin kokonaismäärästä eli **27 % kaikesta** kabotaasiliikenteestä (eli **kaikkien** tavaraliikenteen harjoittajien **koko** kabotaasiliikenteestä **kaikissa** valtioissa). Alankomaiden tavaraliikenteen harjoittajien kabotaasiliikenne Saksassa oli ykkössijalla kaikissa kolmessa jaksossa, ja se oli ensimmäisellä jaksolla 19 %, toisella jaksolla 31 % ja kolmannella jaksolla **29 %** kaikesta kabotaasiliikenteestä.
- 2.16. Toiseksi aktiivisimmin kabotaasiliikennettä harjoittivat **Belgian tavaraliikenteen harjoittajat Saksassa**. Tämä vastaa **10 % kaikesta** kabotaasiliikenteestä (1 055 miljoonaa tonnikilometriä 10 517 miljoonasta tonnikilometristä). Vaikka Belgian tavaraliikenteen harjoittajien kabotaasiliikenne Saksassa oli toisella sijalla ensimmäisellä (14 %) ja toisella (11 %) jaksolla, sen osuus oli kolmannella jaksolla vain **7 %**, jolloin sen ohitti **Luxemburgin tavaraliikenteen harjoittajien kabotaasiliikenne Saksassa** (**9 %** osuudella) ja **Belgian tavaraliikenteen harjoittajien kabotaasiliikenne Ranskassa** (**8 %** osuudella).
- 2.17. Muita huomionarvoisia kabotaasiliikenteen harjoittajia olivat **Ruotsin tavaraliikenteen harjoittajat Saksassa** ja **Ranskan tavaraliikenteen harjoittajat Saksassa** (kummankin osuus oli noin **6,5 %**)

### **3. Alustavia huomioita maantieliikenteen otantatutkimuksista saaduista kabotaasiliikennettä koskevista tiedoista**

- 3.1. Komissio ehdotti kabotaasiliikenteen sisällyttämisestä maanteiden tavarakuljetusten tilastoista annettuun direktiiviin (78/546/ETY) 20. marraskuuta antamassaan asiakirjassa KOM(87) 548 lopullinen, jossa ehdotettiin nimenomaisesti kabotaasiliikenteen lisäämistä niihin (direktiivin 1 artiklassa lueteltuihin) matkatyyppeihin, jotka on otettava huomioon direktiivin nojalla tehtävissä (otanta-)tutkimuksissa. Antaessaan direktiivin

89/462/ETY (jolla muutettiin direktiiviä 78/546/ETY) neuvosto kuitenkin jätti erityisesti kabotaasiliikenteen direktiivin ulkopuolelle sillä perusteella, että se oli vielä tuolloin "laitonta".

- 3.2. Maanteiden tavarakuljetusten tilastoja koskevan direktiivin muuttamista toisen kerran valmisteltiin pitkään, ja vasta 25. toukokuuta 1998 neuvosto antoi direktiivin korvaavan asetuksen (1172/98). Tuolloinkin asetuksen lopullista hyväksymistä jouduttiin kiirehtimään, koska kabotaasiliikenteestä annetun asetuksen (3118/93) nojalla tapahtuva kabotaasitietojen keruu oli lakkaamassa.
- 3.3. Jäsenvaltioille annettiin tavan mukaan aikaa mukauttaa tutkimusmenetelmänsä siten, että niihin sisältyi muun muassa kabotaasiliikenne; siten uutta asetusta (1172/98) sovelletaan vain tietoihin, jotka on kerätty 1. tammikuuta 1999 jälkeen. Neuvosto oli tietoinen **aukosta**, joka syntyisi kabotaasitietoihin kabotaasiasetuksen päättymisen (eli 30.6.1998) ja maanteiden tavarakuljetusten tilastoista annetun asetuksen virallisen soveltamisen (eli 1.1.1999) välillä. Tästä syystä neuvosto pyysi jäsenvaltioita mahdollisuuksien mukaan toimittamaan komissiolle kabotaasitietoja maantieliikenteen otantatutkimuksistaan puuttuvana ajanjaksona eli vuoden 1998 toisella puoliskolla. Tähän mennessä **kuusi** valtiota on noudattanut tätä pyyntöä (viisi jäsenvaltiota ja Norja). Ne olivat jo aiemmin alkaneet kerätä kabotaasiliikennettä koskevia tietoja otantatutkimuksissaan (kuten edellä mainittiin, maanteiden tavarakuljetusten tilastoja koskevaa asetusta valmisteltiin pitkän aikaa).
- 3.4. Komission yksiköt olivat tietoisia myös siitä, että kabotaasiliikennettä koskevien tietojen lähteen vaihtuminen (heinäkuussa 1998) saattaisi sekoittaa kabotaasiliikennettä koskevien määrällisten rajoitusten poistumisen (myös heinäkuussa 1998) vaikutuksiin. Tästä syystä komission yksiköt pyysivät valtioita mahdollisuuksien mukaan toimittamaan otantatutkimuksista saatuja kabotaasitietoja vuoden 1998 toista puoliskoa **edeltävältä** jaksolta; tämä mahdollistaisi kabotaasitietojen kahden lähteen vertailemisen **samalla** ajanjaksolla. Tällaista vertailua tehtäessä sen ulkopuolelle on jätettävä Benelux-maiden sisäinen kabotaasiliikenne, koska se vapautettiin määrällisistä rajoituksista jo vuonna 1992 (kabotaasiasetuksen nojalla vuoden 1992 jälkeen kerättyihin kabotaasitietoihin tällaista liikennettä on kirjattu vain merkityksetön määrä).
- 3.5. Komission yksiköt ovat siten saaneet erältä jäsenvaltioilta ja Norjalta varsin kattavat tiedot kabotaasiliikenteestä ennen vuotta 1999 tehdyistä otantatutkimuksista. Valtioiden tilastoasiantuntijat ovat kuitenkin huomauttaneet, että otantatutkimukset kattavat yleensä vain noin 1 prosentin kaikista suoritetuista matkoista, ja näistä matkoista vain hyvin pieni osa on kabotaasiliikennettä. Koska näitä kabotaasitietoja ei siksi yleensä ole oltu kerätty siten, että ne olisi tarkoitus julkaista yksityiskohtaisessa muodossa, niille ei ole tehty tietojen laatuvalvontaa, joka yleensä edeltää tietojen julkaisemista. Näiden tilastoasiantuntijoiden tekemien perusteltujen varoitusten huomioon ottamiseksi tässä kertomuksessa yhdistetään otantatutkimuksista saadut vuosineljännesten kabotaasiliikennettä koskevat



tiedot sekä aikajaksoittain että valtioittain. Näistä yhdistetyistä tiedoista tehtyjen päätelmien pitäisi siis olla riittävän luotettavia.

- 3.6 Maantieliikenteen otantatutkimuksista tähän mennessä saatujen tietojen perusteella voidaan päätellä seuraavaa:

**Kabotaasiliikenne ei lähtenyt räjähdysmäiseen kasvuun, kun määrälliset rajoitukset poistettiin heinäkuussa 1998.** Tämä alustava päätelmä perustuu viideltä valtiolta saatuihin tietoihin (Ranska, Alankomaat (lukuun ottamatta Benelux-maiden sisäistä kabotaasiliikennettä), Yhdistynyt kuningaskunta, Norja ja Suomi). Nämä ovat ainoat valtiot, jotka ovat tähän mennessä toimittaneet otantatutkimuksista saatuja tietoja vuoden 1998 molemmista puoliskoista. Tiedot osoittavat, että kabotaasiliikenteen tonnikielometrit **kasvoivat vain 2 %** sen jälkeen, kun määrälliset rajoitukset poistettiin heinäkuussa 1998. On syytä huomata, että nämä viisi valtiota hoitivat 45 % kabotaasiasetuksen nojalla suoritetusta kabotaasiliikenteestä vuoden 1998 ensimmäisellä puoliskolla.

- 3.7 Kabotaasiasetuksen nojalla toimitettujen tietojen ja otantatutkimuksista tähän mennessä saatujen tietojen vertailusta käy ilmi seuraavaa:

(i) **Kabotaasiasetuksen nojalla toimitetut tiedot tulivat yleensä ajan mittaan enemmän ja enemmän puutteellisiksi. Korjauskertoimeksi on arvioitu 1,1 vuodelle 1996, 1,4 vuodelle 1997 ja 1,8 vuoden 1998 ensimmäiselle puoliskolle.** Vuoden 1997 korjauskerroin perustuu kahdeksan valtion tietoihin (Ranska, Belgia ja Alankomaat (molemmat lukuun ottamatta Benelux-maiden sisäistä kabotaasiliikennettä), Yhdistynyt kuningaskunta, Tanska, Norja, Ruotsi ja Itävalta); nämä valtiot hoitivat 80 % kabotaasiasetuksen nojalla harjoitetusta kabotaasiliikenteestä vuonna 1997. Tämän korjauskertoimen pitäisi siis olla varsin luotettava, kun yhdistetään kaksi kabotaasiliikennettä koskevaa tietosarjaa. Näin joudutaan tekemään tulevaisuudessa, kun saatavilla on ainoastaan otantatutkimuksiin perustuvia tietoja. Vuoden 1998 ensimmäisen puoliskon korjauskerroin perustuu tähän mennessä ainoastaan neljän valtion tietoihin (Alankomaat (lukuun ottamatta Benelux-maiden sisäistä kabotaasiliikennettä), Yhdistynyt kuningaskunta, Norja ja Suomi). Nämä neljä valtiota hoitivat 33 % kabotaasiasetuksen nojalla suoritetusta kabotaasiliikenteestä vuoden 1998 ensimmäisellä puoliskolla, joten kerrointa on pidettävä alustavana. Vuoden 1996 korjauskerroin on määritelty siten, että kabotaasiasetuksen nojalla harjoitetun kabotaasiliikenteen kehitys jatkuu tasaisesti. **Oletuksena on, ettei vuotta 1996 edeltäviä tietoja tarvitse korjata.** Vaikka korjauskertoimet itsessään ovat epätarkkoja, tämä ei kuitenkaan vaikuta jäljempänä kohdissa 3.8 ja 3.9 esitettyihin yleisiin päätelmiin.

(ii) **Kabotaasiliikenteen ilmoittaminen on tällä hetkellä varsin puutteellista joidenkin maiden otantatutkimuksissa; tämä koskee etenkin Skandinavian maita.**

3.8. Kun edellä 3.7 kohdan i alakohdassa annettuja **alustavia korjauskertoimia** sovelletaan tämän kertomuksen 2 osassa annettuihin keskeisiin tuloksiin, saadaan seuraavat **tarkistetut luvut**:

(i) **kaikkien valtioiden** tavaraliikenteen harjoittajien suorittama kabotaasiliikenne:

- vuonna 1996: **2 215** milj. tkm (2 014 x 1,1)
- vuonna 1997: **3 114** milj. tkm (2 224 x 1,4)
- vuoden 1998 ensimmäisellä puoliskolla: 1 818 milj. tkm (1 010 x 1,8), vuositasolla **3 636** milj. tkm.

(ii) kabotaasiliikenteen osuus koko ETA-alueen kansallisista markkinoista oli noin **0,35 %** (0,25 % x 1,4) vuonna 1997 ja (alustavasti) noin **0,40 %** (0,22 % x 1,8) vuoden 1998 ensimmäisellä puoliskolla.

(iii) kabotaasiliikenteen osuus **Saksassa**:

- vuonna 1996: 1 560 milj. tkm (1 418 x 1,1), **0,8 %** Saksan kansallisista markkinoista
- vuonna 1997: 2 122 milj. tkm (1 516 x 1,4), **1,0 %** Saksan kansallisista markkinoista
- vuoden 1998 ensimmäisellä puoliskolla: 1 240 milj. tkm (688 x 1,8), (alustavasti) **1,2 %** Saksan kansallisista markkinoista.

3.9. Samoja korjauskertoimia käyttäen kabotaasiliikenteen osuus kansainvälisten tavaraliikenteen harjoittajien toiminnasta oli noin **1,4 %** (1,0 % x 1,4) vuonna 1997.

3.10. Koska korjauskertoimet ovat vasta alustavia, tässä vaiheessa olisi varomatonta korjata 2 osassa annettuja muita, yksityiskohtaisempia tietoja.

#### **4. Päätelmät**

4.1. **Kabotaasiliikenne** kasvoi merkittävästi heinäkuun 1990 ja kesäkuun 1998 välisellä kahdeksan vuoden ajanjaksolla. Kuitenkin vielä vuonna 1997 kansallisessa liikenteessä (eli valtiossa **olevien** tavaraliikenteen harjoittajien kyseisessä valtiossa harjoittamassa liikenteessä) suoritettu tonnikilometrimäärä oli **300**-kertainen kabotaasiliikenteeseen verrattuna. Lisäksi kansainvälisessä liikenteessä suoritettu tonnikilometrimäärä oli **70** kertaa suurempi kuin kabotaasiliikenteessä.

4.2. Saksassa toteutetaan 68 % kaikesta kabotaasiliikenteestä, mutta sielläkin kansallinen liikenne oli vuonna 1997 edelleen 100 kertaa suurempi kuin Saksassa toteutettu kabotaasiliikenne.

- 4.3. Otantatutkimusten alustavat tulokset osoittavat, ettei kabotaasiliikenne lähtenyt räjähdysmäiseen kasvuun vuoden 1998 toisella puoliskolla sen jälkeen, kun määrälliset rajoitukset poistettiin.
- 4.4. Tehokkaat tavaraliikenteen harjoittajat voivat yhä löytää tilaisuuksia harjoittaa kabotaasiliikennettä muissa valtioissa; ETA-alueella ei ole olemassa juurikaan merkkejä siitä, että alhaisten työvoimakustannusten maista olevat tavaraliikenteen harjoittajat aiheuttaisivat epäoikeudenmukaista kilpailua korkeiden työvoimakustannusten valtioista tuleville tavaraliikenteen harjoittajille.

## **5. Suosituksia kabotaasiliikenteen tulevaa seuranta varten**

Komissio ei suosittele tässä vaiheessa, että kabotaasiliikenteen seuraamiseksi suoritettaisiin mitään muita tiedonkeruuoperaatioita. Valtioiden on kuitenkin maanteiden tavarakuljetusten tilastoista annettua asetusta (EY) N:o 1172/98 täytäntöönpannessaan käytettävä otoksia (ja otantamenetelmiä), jotka ovat riittäviä luotettavien tietojen saamiseksi kabotaasiliikenteestä vuosittain (ja mieluummin puolivuositain). Näin varmistettaisiin kabotaasiliikenteen riittävä seuranta kabotaasiliikenteestä annetun asetuksen (ETY) N:o 3118/93 12 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa vaaditulla tavalla.

## LUETTELO TAULUKOISTA

Taulukko 1: **Ilmoitusvelvollisten** valtioiden **tavaraliikenteen harjoittajien** kabotaasiliikenne puolivuositain **kolmannella** jaksolla (tammikuu 1996 – kesäkuu 1998).

Taulukko 2: Kullekin **ilmoitusvelvolliselle** valtioille osoitettujen (kahden kuukauden) kabotaasilupien lukumäärä kalenterivuositain.

Taulukko 3: **Ilmoitusvelvollisten** valtioiden **tavaraliikenteen harjoittajien** kabotaasiliikenne kalenterivuositain.

Taulukko 4: (Kahden kuukauden) kabotaasilupien keskimääräinen käyttö kussakin **ilmoitusvelvollisessa** valtiossa kalenterivuositain.

Taulukko 5: Kussakin **yhteistyövaltiossa** suoritettu kabotaasiliikenne ja **kansallinen** liikenne kalenterivuositain.

Taulukko 6: Vaikutusaste (kussakin **yhteistyövaltiossa** suoritettu kabotaasiliikenne / **kansallinen** liikenne) ja suhteellinen vaikutusaste kalenterivuositain.

Taulukko 7: Kustakin **ilmoitusvelvollisesta** valtiosta tulevien **tavaraliikenteen harjoittajien** kabotaasiliikenne kussakin **yhteistyövaltiossa kolmannella** jaksolla (tammikuu 1996 – kesäkuu 1998).

Taulukko 8: Kustakin **ilmoitusvelvollisesta** valtiosta tulevien **tavaraliikenteen harjoittajien** kabotaasiliikenne kussakin **yhteistyövaltiossa koko ajanjaksona** (heinäkuu 1990 – kesäkuu 1998).

Taulukko 9: Aktiivisimmat kabotaasiliikenteen harjoittajat (**ilmoitusvelvollisesta** valtiosta tulevien **tavaraliikenteen harjoittajien** kabotaasiliikenne **yhteistyövaltiossa**) ensimmäisellä jaksolla (heinäkuu 1990 – kesäkuu 1994), toisella jaksolla (heinäkuu 1994 – joulukuu 1995), **kolmannella** jaksolla (tammikuu 1996 – kesäkuu 1998) ja **koko ajanjaksona** (heinäkuu 1990 – kesäkuu 1998).

## Taulukko 1

### Ilmoitusvelvollisten valtioiden tavaraliikenteen harjoittajien kabotaasiliikenne puolivuositain kolmannella jaksolla

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

## Taulukko 2

### Kullekin ilmoitusvelvolliselle valtiolle osoitettujen (kahden kuukauden) kabotaasilupien lukumäärä

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"

### Taulukko 3

#### Ilmoitusvelvollisten valtioiden tavaraliikenteen harjoittajien kabotaasiliikenne

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"

## Taulukko 4

### (Kahden kuukauden) kabotaasilupien keskimääräinen käyttö kussakin ilmoitusvelvollisessa valtiossa

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"



## Taulukko 5

### Kussakin yhteistyövaltiossa suoritettu kabotaasiliikenne

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"

### Kansallinen liikenne

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%

## Taulukko 6

Vaikutusaste =

Kussakin yhteistyövaltiossa suoritettu kabotaasiliikenne  
Kansallinen liikenne

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

Suhteellinen vaikutusaste =

Kussakin yhteistyövaltiossa suoritettu kabotaasiliikenne /  
Kansallinen liikenne / Kokonaiskabotaasiliikenne  
/ Kansallinen kokonaisliikenne

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

## Taulukko 7

### Kustakin ilmoitusvelvollisesta valtiosta tulevien tavaraliikenteen harjoittajien kabotaasiliikenne kussakin yhteistyövaltiossa kolmannella jaksolla (tammikuu 1996 – kesäkuu 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	1866	0	507	0	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
<b>Total</b>	<b>96-98</b>	<b>3621890</b>	<b>739339</b>	<b>255397</b>	<b>26670</b>	<b>72836</b>	<b>2829</b>	<b>115456</b>	<b>16074</b>	<b>8148</b>	<b>38464</b>	<b>169554</b>	<b>22064</b>	<b>0</b>	<b>51106</b>	<b>3290</b>	<b>89067</b>	<b>7</b>	<b>15099</b>	<b>5247290</b>

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

### Taulukko 8

**Kustakin ilmoitusvelvollisesta valtiosta tulevien tavaraliikenteen harjoittajien kabotaasiliikenne kussakin yhteistyövaltiossa koko ajanjaksona (heinäkuu 1990 – kesäkuu 1998)**

Units tkm (1000's)

Rep. State	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

## Taulukko 9

### Aktiivisimmat kabotaasiliikenteen harjoittajat

(ilmoitusvelvollisesta valtiosta tulevien tavaraliikenteen harjoittajien kabotaasiliikenne yhteistyövaltiossa)

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	