



Bundesamt
für Güterverkehr



... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

EU-Osterweiterung

Mögliche Konsequenzen einer Freigabe der Kabotage für
die neuen EU-Mitgliedstaaten Bulgarien und Rumänien

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung / Summary	1
1	Ausgangslage	4
2	Volkswirtschaftliche Entwicklungen in Bulgarien und Rumänien	5
2.1	Bruttoinlandsprodukt der neuen EU-Mitgliedstaaten	5
2.2	Außenhandel	6
2.2.1	Bulgarien	6
2.2.2	Rumänien	7
3	Verkehrswirtschaftliche Gesamtentwicklung	8
4	Aktuelle Entwicklung der Wettbewerbssituation	11
4.1	Marktstrukturen	11
4.2	Wettbewerbssituation	12
4.3	Marktanteilsverlagerungen	12
5	Aktuelle Marktentwicklung	13
5.1	Beförderungsentgelte	13
5.2	Kosten	13
6	Kabotagefreigabe für die Transportunternehmen aus Bulgarien und Rumänien	16
6.1	Illegale Kabotageverkehre	16
6.2	Liberalisierung der Kabotagebeförderungen	16
6.2.1	Pro	16
6.2.2	Contra	17
6.3	Güterschaden - Haftpflichtversicherung	17
6.4	Zeitweiligkeit der Kabotage	18
6.5	Auswirkungen einer Kabotagefreigabe auf die deutschen Unternehmen	18
	Anlage	20

Mögliche Konsequenzen einer Freigabe der Kabotage für die neuen EU-Mitgliedstaaten Bulgarien und Rumänien

Zusammenfassung

Bulgarien und Rumänien verzeichneten bereits vor dem offiziellen EU-Beitritt zum 1. Januar 2007 ein deutliches Wirtschaftswachstum. Die Steigerungsraten des Bruttoinlandsproduktes lagen weit über dem Durchschnitt der Europäischen Union. In den Folgejahren nach dem EU-Beitritt hat sich der wirtschaftliche Aufschwung fortgesetzt. Diese Entwicklung hat den Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten stimuliert.

Wirtschaftsentwicklung

An dem deutlichen Mengenwachstum im grenzüberschreitenden Verkehr vor und nach der EU-Erweiterung konnten deutsche Fahrzeuge nur in geringem Umfang partizipieren. Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten werden nahezu ausschließlich mit bulgarischen und rumänischen Fahrzeugen durchgeführt. Die Anteile der deutschen Fahrzeuge waren in den vergangenen Jahren geringfügigen Schwankungen unterworfen und haben sich im Verhältnis zu den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten auf niedrigem Niveau stabilisiert.

Marktanteile

Nach dem Beitritt der beiden Staaten zur Europäischen Union kam es im Verkehr von und nach Bulgarien und Rumänien zunächst zu stark schwankenden - jedoch tendenziell steigenden - Beförderungsentgelten. Diese Entwicklung hielt bis etwa Mitte 2008 an. Die danach einsetzende Wirtschaftskrise führte - entsprechend der allgemeinen Entwicklung - auch im Verkehr zwischen den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten und Deutschland zu einem drastischen Rückgang der Mengen und Leistungen und einem Absinken der Beförderungsentgelte.

Zunächst Steigende Entgelte

In den ersten rund drei Jahren der EU-Mitgliedschaft haben sich die Kostenunterschiede zwischen Deutschland und den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten zwar verringert. Erhebliche Kostenvorteile der Unternehmen aus Bulgarien und Rumänien bestehen allerdings nach wie vor insbesondere im Personalbereich, aber auch bei den Kraftstoffkosten.

Kostenunterschiede

Aufgrund der fortbestehenden Kostenunterschiede ist die weit überwiegende Anzahl der in die Untersuchung einbezogenen Transportunternehmen für eine Verlängerung der Übergangsfrist um zwei weitere Jahre bis zur Kabotagefreigabe für diese Staaten. Demgegenüber sprechen sich Speditionsunternehmen und Transportunternehmen, die Teile

Verlängerung des Kabotageverbots

ihres Fuhrparks in die neuen EU-Mitgliedstaaten verlagert haben, für eine sofortige Marktöffnung aus.

Es ist anzunehmen, dass sich bulgarische und rumänische Unternehmen bei einer Freigabe der Kabotage voraussichtlich zunächst auf solche Relationen konzentrieren würden, die im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen der Komplettierung von Rundläufen und der Optimierung des Fahrzeugeinsatzes dienen. Das heißt, Kabotageverkehre dürften sich zunächst überwiegend im unmittelbaren Anschluss an grenzüberschreitende Transporte entwickeln. Aufgrund der kostenbedingten Wettbewerbsvorteile dürften Transportunternehmen aus Bulgarien und Rumänien derartige Beförderungen zu Preisen anbieten können, die für deutsche Wettbewerber regelmäßig nicht kostendeckend sind. Darüber hinaus könnten große Speditions- und Transportunternehmen, die seit Jahren in Rumänien und Bulgarien tätig sind, weitere Teile ihrer Fahrzeugflotte in diese Staaten verlegen (auslaggen) und mit diesen dann Kabotage in Deutschland betreiben. Aufgrund der niedrigen Marktanteile im grenzüberschreitenden Verkehr werden mit einer Freigabe der Kabotage verbundene Entwicklungschancen für deutsche Transportunternehmen auf den Binnenmärkten Bulgariens und Rumäniens nicht gesehen.

Erwartete
Marktentwick-
lungen

Nach den Erwartungen der Gesprächspartner dürften die Auswirkungen einer Kabotagefreigabe für Transportunternehmen aus Rumänien und Bulgarien auf den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt zum 1. Januar 2010 - isoliert betrachtet - überschaubar bleiben, doch befindet sich dieser Markt zur Zeit in einer stark angespannten Situation. Hier sind zum einen die Auswirkungen der allgemeinen Wirtschaftskrise zu nennen, die ein Überangebot an Laderaum und einen entsprechenden Preisdruck zur Folge haben. Auf der anderen Seite sind die Auswirkungen der Mautspreizung/-erhöhung zum Jahresbeginn 2009 sowie die Freigabe der Kabotage für die Transportunternehmen aus sieben der im Jahr 2004 der EU beigetretenen Mitgliedstaaten für die deutschen Transportunternehmen noch deutlich zu spüren. Eine Maßnahme wie die Freigabe der Kabotage für die Transportunternehmen aus Rumänien und Bulgarien würde in dieser schwierigen Situation eine weitere Belastung bedeuten und damit für zahlreiche betroffene Transportunternehmen zu einer Überbelastung führen.

Verlängerung
der Übergangs-
frist bis zum
31.12.2011

Summary

Even before officially joining the EU on January 1, 2007, Bulgaria and Romania had already displayed considerable signs of economic growth. The rates of increase in the gross domestic product were way above the average of the European Union. In the years following their accession to the EU, the economic boom continued. This development stimulated road freight transport between Germany and the two new EU member states.

Economic
Development

German vehicles have only participated to a small extent in the significant increase in quantities involved in cross-border traffic before and after EU expansion. Transport in the cross-border traffic between Germany and the two new EU member states is carried out almost exclusively with Bulgarian and Romanian vehicles. In the past few years the ratios of German vehicles have been subject to slight fluctuations and have stabilised at a low level in comparison to the two new EU member states.

Market Shares

After the accession of the two states to the European Union, the transport charges from and to Bulgaria and Romania initially fluctuated considerably, although the overall tendency was for them to increase. This development was sustained until around the middle of 2008. In line with general developments, the subsequent economic crisis also led to a drastic reduction in transportation volume and freight performance between the two new EU member states and Germany, as well as a fall in transport charges.

Initial Rises in
Charges

Although during approximately the first three years of EU membership the differences in costs between Germany and the two new EU member states have decreased, companies from Bulgaria and Romania continue to enjoy considerable cost advantages, particularly with respect to personnel, but also their costs of fuel.

Cost Differen-
ces

Due to the continuing cost differences, the vast majority of the transport companies included in the study are in favour of extending the transitional period by a further two years until the cabotage ban on these states is lifted. In contrast, forwarding and transport companies who have transferred part of their vehicle fleet to the new EU member states are in favour of the market being opened up immediately.

Extension of
the Cabotage
Ban

It can be assumed that if the cabotage ban were lifted, Bulgarian and Romanian companies would probably initially concentrate on regular destinations which in conjunction with cross-border transport would complete their round trips and optimise their vehicle deployment. This means that initially the development of cabotage transport would probably be mainly connected to cross-border transport. Due to the competitive advantages resulting from the cost differences, transport companies from Bulgaria and Romania would probably be able to offer such transport at prices which would not normally cover the costs of the German competitors. Furthermore, large forwarding and

Anticipated
Market Deve-
lopments

transport companies which have been working for years in Romania and Bulgaria could transfer parts of their vehicle fleets to these states ("change the flag") and then operate cabotage in Germany. Due to the low market shares in cross-border traffic, a lifting of the cabotage ban is not seen as presenting opportunities for development for German transport companies on the domestic markets of Bulgaria and Romania.

In the expectations of the interviewees the impacts on the German road haulage market of lifting the cabotage ban for transport companies from Romania and Bulgaria as of January 1, 2010 - when considered in isolation - should remain within acceptable limits, even though this market is currently in a very fraught situation. In this respect reference should be made on the one hand to the impacts of the general economic crisis, a consequence of which is an oversupply of cargo space and corresponding pressure on prices. On the other hand, the effects of the toll price differentiation/increase at the beginning of 2009, as well as the lifting of the cabotage ban for the transport companies from seven of the member states who joined the EU in 2004 can still be clearly felt by the German transport companies. A measure such as a lift on the cabotage ban for the transport companies from Romania and Bulgaria would represent a further burden in these difficult times and therefore overstretch many of the transport companies concerned to breaking point.

Extension of the
Transitional
Period until
December 31,
2011.

1 Ausgangslage

Für Bulgarien und Rumänien, die der EU zum 1. Januar 2007 beigetreten sind, endet die erste Übergangsfrist zur Freigabe der Kabotage am 31. Dezember 2009. Um dem BMVBS eine Entscheidungsgrundlage für eine mögliche Verlängerung der Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2011 zu liefern, werden aufbauend auf den Ergebnissen früherer Berichte zum gleichen Themenkomplex die Konsequenzen einer Freigabe der Kabotage speziell für diese beiden Länder dargelegt.

Ziel ist es aufzuzeigen, ob die im Beitrittsvertrag mit Bulgarien und Rumänien vereinbarte Übergangszeit für die Einführung der Kabotage zum 31. Dezember 2009 enden oder wegen zu erwartender Marktstörungen um zwei Jahre verlängert werden soll.

Inzwischen hat das BMVBS von der im Beitrittsvertrag vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht und das Kabotageverbot um zwei weitere Jahren bis zum 31.12.2011 verlängert. Dem Bericht ist als Anlage eine Übersicht der Kommission über bilaterale Kabotagemöglichkeiten von Unternehmen aus den jeweiligen EU-Mitgliedstaaten mit Bulgarien und Rumänien ab 1. Januar 2010 beigefügt. So dürfen z. B. Unternehmen aus Zypern Kabotagebeförderungen in Bulgarien und Rumänien durchführen, wie umgekehrt bulgarische und rumänische Unternehmen in Zypern Kabotagebeförderungen durchführen dürfen.

Im Vorfeld der Entscheidung führten Mitarbeiter des Bundesamtes Marktgespräche mit 65 Experten aus Unternehmen des Straßengüterverkehrs, die größtenteils schwerpunktmäßig im Verkehr mit den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten tätig sind. In den Bericht wurden ebenfalls die im Rahmen der allgemeinen Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnisse zur EU-Osterweiterung sowie Sekundärquellen, insbesondere amtliche und nichtamtliche Statistiken, einbezogen.

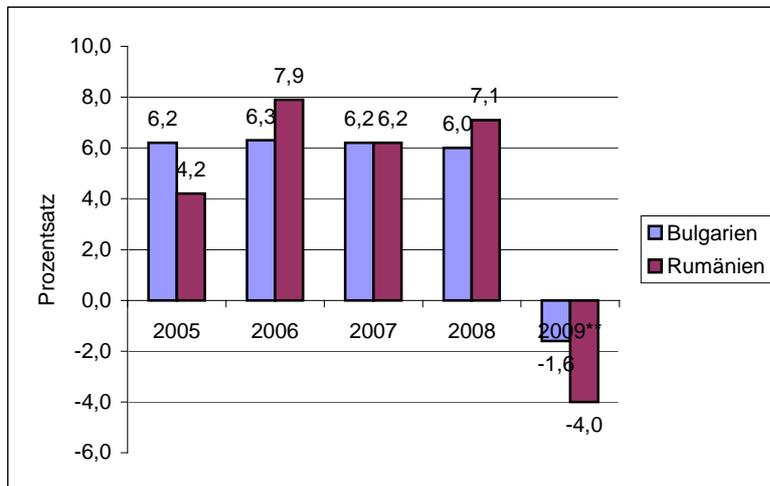
2 Volkswirtschaftliche Entwicklungen in Bulgarien und Rumänien

2.1 Bruttoinlandsprodukt der neuen EU-Mitgliedstaaten

In der bis dato letzten EU-Erweiterungsrunde wurden zum 1. Januar 2007 Bulgarien und Rumänien in die europäische Staatengemeinschaft aufgenommen. Durch den Anschluss Rumäniens mit 21,5 Mio. Einwohnern und einer Fläche von 238.390 km² sowie Bulgariens mit 7,6 Mio. Einwohnern auf 110.994 km² entsteht erstmalig eine zusammenhängende Landverbindung zwischen dem bisher räumlich isolierten EU-Mitgliedstaat Griechenland und den übrigen EU-Mitgliedstaaten. Ferner besteht nun eine direkte Anbindung an das Schwarze Meer.

Einwohner, Fläche

Schaubild 1: Prozentuale Entwicklung des realen BIP in Bulgarien und Rumänien zwischen 2005 und 2009



* 2009: Prognose
Quelle: Eurostat

Die beiden neuen EU-Mitgliedstaaten verzeichneten bereits vor dem EU-Beitritt im Vergleich zu der EU-Entwicklung insgesamt ein weit überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum. Während das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) Bulgariens von 2005 bis 2008 konstant 6 % und mehr pro Jahr zulegte, verzeichnete Rumänien ein Wachstum zwischen 4,2 und 7,9 % (s. Abb. 1). Im Jahr 2009 trifft die Weltwirtschaftskrise auch die beiden neuen EU-Mitgliedstaaten. Insbesondere Rumäniens Wirtschaft, mit einem voraus-

Wirtschaftswachstum in beiden Ländern

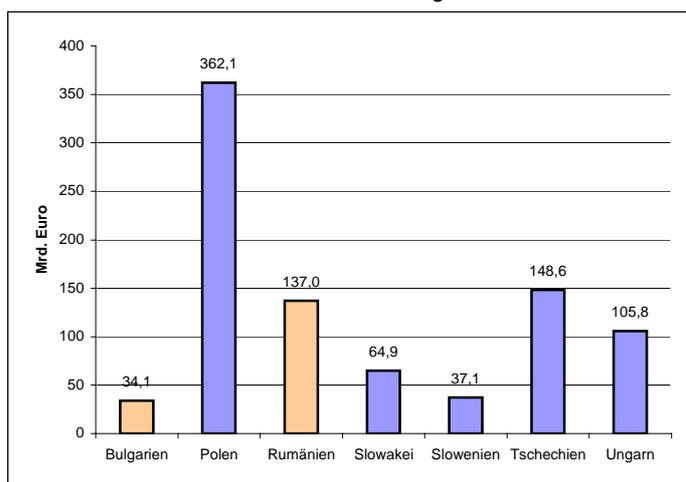
sichtlichen Rückgang des realen BIP von 4 %, gerät in große monetäre und realwirtschaftliche Schwierigkeiten. Bulgariens BIP schrumpft hingegen voraussichtlich vergleichsweise gering um 1,6 %. Das zunächst hohe Wirtschaftswachstum Bulgariens wurde von einer starken Inlandsnachfrage getragen sowie von hohen ausländischen Investitionen beeinflusst. Bei den Auslandsinvestitionen lag Deutschland 2008 an dritter Position. In Rumänien sorgten in den vergangenen Jahren die Bauwirtschaft, der private Konsum und die Auslandsinvestitionen für das starke Wirtschaftswachstum.

Zur besseren Einordnung der Bedeutung der einzelnen Volkswirtschaften hinsichtlich der Wirtschaftskraft zeigt Abbildung 2 die absolute Größe des BIP zu Marktpreisen in den jeweiligen Staaten. Danach erreicht das nominale BIP im Jahr 2008 in Bulgarien rund 34 Mrd. Euro und in Rumänien 137 Mrd. Euro. Während Rumänien auf Grundlage der Werte eine verhältnismäßig hohe Wirtschaftskraft darstellt, liegt Bulgarien - mit lediglich 1/3 der Einwohnerzahl Rumäniens - deutlich unter den rumänischen Werten.

Bei den Geschäftsbeziehungen Deutschlands mit den beiden Ländern dominiert aufgrund der höheren Wirtschaftskraft eindeutig Rumänien. In Rumänien liegen wirtschaftliche Schwerpunkte im Nordwesten des Landes, im Raum Bukarest und teilweise an der Schwarzmeerküste. Bulgariens Wirtschaftsstruktur wird dagegen als schwächer beurteilt. Die wirtschaftlichen Schwerpunkte Bulgariens befinden sich im westlichen Teil des Landes.

Bulgarische und Rumänische Wirtschaftsregionen

Schaubild 2: Bruttoinlandsprodukt 2008 (nominal, in Mrd. Euro) in verschiedenen neuen EU-Mitgliedstaaten



Quelle: Eurostat 2009

Wirtschaftskraft in verschiedenen neuen EU-Mitgliedstaaten

2.2 Außenhandel

2.2.1 Bulgarien

Das deutsche Exportvolumen nach Bulgarien verzeichnete in den letzten Jahren zweistellige Wachstumsraten. Allerdings war die Gesamtmenge im Jahr 2008 mit 559.000 t wei-

Bulgarien

terhin vergleichsweise gering (s. Tabelle 1). Die Zusammensetzung der Exportgüter ist dabei recht heterogen. Die größte und über die Jahre konstanteste Position bilden dabei chemische Erzeugnisse. Stark an Bedeutung gewonnen haben die Erzeugnisse des Ernährungsgewerbes. Kraftwagen und Kraftwagenteile haben hingegen volumenmäßig absolut etwas eingebüßt.

Ebenfalls deutlich stiegen die Importe Deutschlands aus Bulgarien. Hier liegt das absolute Volumen mit 448.260 t noch etwas niedriger als das Exportvolumen. Wichtigste deutsche Importgütergruppe sind Eisen- und Stahlerzeugnisse, NE-Metall und –erzeugnisse. Andere Güter fallen in der Bedeutung ab, lediglich das beachtliche Wachstum der sonstigen Güter soll hier noch Erwähnung finden.

Tabelle 1: Handelsvolumina zwischen Deutschland und Bulgarien zwischen 2005 und 2008

Handelsvolumina mit Bulgarien						
	Deutschland					
	Warenwert in Mio. €			in 1000 t		
	Import	Export	Ges.Volumen	Import	Export	Ges.Volumen
2005	1.069	1.841	2.910	374	422	797
2006	1.409	2.207	3.616	509	511	1.019
2007	1.441	2.312	3.754	499	537	1.036
2008	1.425	2.694	4.119	448	559	1.007

Quelle: Statistisches Bundesamt 2009

Auffallend ist, dass bei zum Teil sinkenden Transportvolumina der Gesamtwert der gehandelten Waren im Betrachtungszeitraum kontinuierlich angestiegen ist. Dies kann als Anzeichen für den Umschlag von zunehmend höherwertigen Gütern gewertet werden. Dies gilt insbesondere für die deutschen Importe aus Bulgarien.

2.2.2 Rumänien

Das Exportvolumen Deutschlands nach Rumänien ist seit 2005 um über 60 % gestiegen und lag 2008 bei fast 1.9 Mio. t (s. Tabelle 2). Zum Vergleich: Dieses Volumen übertrifft die Exportmenge nach Bulgarien um fast das Dreieinhalbfache. Wichtigste Güter – mit stetig steigendem Volumen – sind chemische Erzeugnisse, gefolgt von Erzeugnissen des Ernährungsgewerbes. In Rumänien gehörte in den vergangenen Jahren in erster Linie die Automobil- und –zulieferindustrie zu den Wachstumsmärkten, welche seit Ende 2008 von der weltweiten Wirtschaftskrise besonders betroffen ist.

Um etwa 25 % zulegt hat seit 2005 das Importvolumen Deutschlands aus Rumänien. Wichtigste Gütergruppen sind Eisen- und Stahlerzeugnisse, NE-Metall und NE-

Rumänien

Erzeugnisse, jedoch mit unstetem Anteil. Besonders an Bedeutung gewonnen haben die Erzeugnisse der Landwirtschaft sowie die sonstigen Waren.

Tabelle 2: Handelsvolumina zwischen Deutschland und Rumänien zwischen 2005 und 2008

Handelsvolumina mit Rumänien						
	Deutschland					
	Warenwert in Mio. €			in 1000 t		
	Import	Export	Gesamt- volumen	Import	Export	Gesamt- volumen
2005	3.424	5.319	8.743	873	1.158	2.031
2006	4.336	7.219	11.555	1.026	1.606	2.632
2007	4.033	7.549	11.582	974	1.671	2.646
2008	4.786	8.752	13.539	1.100	1.889	2.989

Quelle: Statistisches Bundesamt 2009

3 Verkehrswirtschaftliche Gesamtentwicklung

Der nach dem EU-Beitritt schnell wachsende bilaterale Außenhandel hat den Güterverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien bzw. Rumänien stimuliert (s. Tabelle 3). Nach den vorliegenden Leistungsdaten zum Wechselverkehr mit europäischen Lastkraftfahrzeugen auf der Grundlage von Daten aus dem Eurostat-Datenpool sind die Beförderungsleistungen im Jahr 2007 gegenüber 2006 mit Bulgarien und Rumänien um insgesamt 15 % gestiegen. Dabei erreichte der Verkehr mit Bulgarien ein Wachstum von rund 56 %, während die Leistungen im Verkehr mit Rumänien um rund 11 % stiegen. An der Wachstumsentwicklung im Verkehr mit Bulgarien waren deutsche Fahrzeuge mit 32 % nur unterdurchschnittlich vertreten, wohingegen sie im Rumänienverkehr sogar einen Rückgang von rund 36 % verzeichneten.

EU-Beitritt
stimuliert Ver-
kehrsent-
wicklung

Tabelle 3: Beförderungsleistungen im Wechselverkehr mit Lastkraftfahrzeugen aus Deutschland, Bulgarien und Rumänien in den Jahren 2006 und 2007 nach Staat des Fahrtantritts bzw. Fahrtziels (ohne Dreiländerverkehr)

Staat des Fahrtantritts bzw. Fahrtziels	Beförderungsleistung im Wechselverkehr mit Deutschland in Mio. tkm					
	2006			2007		
	Lkw aus D	Lkw aus BG bzw. RO.	Lkw Gesamt	Lkw aus D	Lkw aus BG bzw. RO.	Lkw Gesamt
Bulgarien	34	847	881	44,9	1.325	1.370
Anteile	3,9%	96%	100%	3,3%	96,7%	100,0%
Rumänien	230	9.155	9.385	147	10.270	10.417
Anteile	2,5%	97,5%	100%	1,4%	98,6%	100,0%

Quelle: Eurostat, Kraftfahrt-Bundesamt, Statistik zum internationalen Güterkraftverkehr.

Nach Angaben der Gesprächspartner gibt es aufgrund der Wirtschaftskrise derzeit einen deutlichen Überhang an Transportkapazitäten. Dabei ist zur berücksichtigen, dass deut-

Erhebliche
Über-
kapazitäten

sche Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit Bulgarien und Rumänien nur vereinzelt tätig sind.

Die Verkehrsströme im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten sind stark unpaarig, wobei der Export nach Bulgarien und Rumänien deutlich überwiegt. Rückladungen aus den beiden Staaten nach Deutschland haben im Verhältnis dazu einen wesentlich geringeren Umfang und sind für deutsche Transportunternehmen nur schwer zu erhalten. Die Unpaarigkeit der Verkehre – die sich in der Vergangenheit jedoch leicht angeglichen hat – und der enorme preisliche Wettbewerbsdruck haben zur Folge, dass deutsche Transportunternehmen mit eigenen Fahrzeugen kaum nach Südosteuropa fahren.

Unpaarige Verkehrsströme

Am grenzüberschreitenden Wechselverkehr zwischen Deutschland und Bulgarien erreichten deutsche Fahrzeuge im Jahr 2007 einen Anteil von 3,3 %. Im Verkehr mit Rumänien betrug der deutsche Anteil 1,4 % (s. Tabelle 3). Seitdem hat sich die dominierende Marktposition der Fahrzeuge aus den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten weiter erhöht, d. h. der Verkehr mit den neuen EU-Mitgliedstaaten erfolgt fast vollständig mit Kraftfahrzeugen aus diesen Ländern. Deutsche Transportunternehmen sind lediglich in Marktnischen tätig. Auf der anderen Seite haben einige große Speditionen und Transportunternehmen aus Deutschland nach der EU-Erweiterung die Chancen der liberalen Regelungen des Gemeinschaftsrechtes genutzt, um in Bulgarien und Rumänien Niederlassungen zu gründen.

Marktanteile

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit deutschen Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr erbrachten Beförderungsleistungen von und nach Bulgarien und Rumänien. Zum Vergleich wurden die Leistungen im Verkehr mit der Slowakei, Tschechien und Ungarn ebenfalls dargestellt.

Tabelle 4: Grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen (Versand und Empfang)

Staat	Beförderungsleistung in Mio. tkm					Veränderung			
	2006	2007	2008	01-05/08	01-05/09	2007 ggü. 2006	2008 ggü. 2007	01-05/09 ggü 01-05/08	
Bulgarien	33,7	44,9	51,7	29,2	7,4	33,2%	15,1%		-43,5%
Rumänien	228,8	146,8	175,1	118,5	63,1	-35,8%	19,3%		-32,3%
Slowakei	193,4	252,7	158,2	73,6	43,7	30,7%	-37,4%		-53,5%
Tschechische Republik	832,6	953,6	970	393,2	415,8	14,5%	1,7%		-59,5%
Ungarn	479,1	472,2	379,4	205	126,4	-1,4%	-19,7%		-46,0%
Zusammen	1.767,6	1.870,2	1.734,4	819,5	656,4	5,8%	-7,3%		-52,8%

Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Reihe 8.

Deutlich erkennbar sind nach den vorliegenden statistischen Daten die Leistungsrückgänge bei den deutschen Fahrzeugen in Folge der Wirtschaftskrise in Höhe von etwa

Leistungseinbruch durch die Wirtschaftskrise

50 % im Zeitraum Januar bis Mai 2009 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Nach den Informationen aus Marktgesprächen ging das Aufkommen im bisherigen Jahresverlauf gegenüber dem Vorjahr insgesamt um etwa 30 % zurück.

Um die Beförderungsleistungen entsprechend bewerten zu können, ist zu berücksichtigen, dass den bis Mai 2009 mit deutschen Fahrzeugen erbrachten 7,4 Mio. tkm im Bulgarienverkehr etwa 300 Fahrten von und nach Bulgarien zugrunde liegen. Damit führten deutsche Lastkraftfahrzeuge durchschnittlich etwa 60 Fahrten (= Hin- oder Rückfahrten) im Monat durch.

Die Bedeutung der Transportunternehmen aus den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten im Verkehr mit Deutschland zeigt sich auch in den Fahrleistungen auf deutschen Autobahnen. Die statistischen Ergebnisse über die zurückgelegten mautpflichtigen Strecken auf deutschen Bundesautobahnen weisen im Jahr 2008 für Bulgarien 121,6 Mio. km und für Rumänien 270,7 Mio. km aus.

Zurückgelegte
mautpflichtige
Strecken

In den ersten neun Monaten des laufenden Jahres erhöhte sich die Fahrleistung bulgarischer Fahrzeuge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 2,6 %, während die Fahrleistung rumänischer Fahrzeuge um 3,6 % zurückging. Da die gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland in diesem Zeitraum um 14 % zurückgingen, fielen die Veränderungsraten der bulgarischen und rumänischen Fahrzeuge im Vergleich deutlich besser aus.

Tabelle 5: Fahrleistungen der Mautfahrzeuge in 1000 Kilometer

Nationalität	2007	2008	01-09/08	01-09/09	Veränderung	
					2008 ggü. 2007	01-09/09 ggü. 01.09.2008
Bulgarien	90.357,0	121.638,0	89.954,0	92.310,0	34,6%	2,6%
Rumänien	218.074,0	270.698,0	205.284,0	197.822,0	24,1%	-3,6%

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

Die Mautstatistik gibt neben der Fahrleistung Hinweise auf die Emissionsklassen der eingesetzten Kraftfahrzeuge. Hier schneiden die rumänischen und bulgarischen Kraftfahrzeuge schlechter ab als Kraftfahrzeuge aus zahlreichen anderen Zulassungsstaaten. Die Emissionskennzahl der rumänischen Kraftfahrzeuge lag im September 2009 bei 6,41 g/kWh und die der bulgarischen bei 6,33 g/kWh. Demgegenüber erreichten deutsche Kraftfahrzeuge einen Wert von 5,65 g/kWh und der Durchschnitt aller Kraftfahrzeuge einen Wert von 5,83 g/kWh.¹ Im Jahr 2009 waren damit die rumänischen und die bulgari-

¹ Zur Berechnung der Emissionskennzahl vergleiche: Bundesamt für Güterverkehr, Mautstatistik, Methodische Erläuterungen, www.bag.bund.de

schen Kraftfahrzeuge zusammen mit den irischen LKW diejenigen, die ihre Emissionskennzahl am wenigsten verbessert haben.

4 Aktuelle Entwicklung der Wettbewerbssituation

4.1 Marktstrukturen

Vor und nach dem EU-Beitritt Bulgariens und Rumäniens zum 1. Januar 2007 haben sich deutsche Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen nur vereinzelt auf den Verkehrsmärkten der beiden neuen EU-Mitgliedstaaten angesiedelt. Ausgliederungen von Betriebsteilen (Niederlassungen) und Fahrzeugen in die neuen EU-Mitgliedstaaten wurden kaum vorgenommen. Nur wenige der deutschen Transportunternehmen haben bulgarische und rumänische Unternehmen durch Kauf übernommen, sich an einem dortigen Unternehmen beteiligt oder sind Kooperationen mit Transportunternehmen aus diesen Ländern eingegangen. Falls sich einige wenige Unternehmen dazu entschlossen haben, sich im Wachstumsmarkt Südosteuropa niederzulassen, so sind sie in der Regel mit einigen Fahrzeugen den Standortverlagerungen ihrer Auftraggeber gefolgt.

Niederlassung deutscher Unternehmen in Beitrittsstaaten

Die Transportmärkte Bulgariens und Rumäniens werden überwiegend von kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägt. Daneben sind jedoch einige größere Speditions- und Transportunternehmen (z. B. Kühne & Nagel, DHL, Editrans) seit einigen Jahren in diesen Ländern tätig. So ist beispielsweise die Spedition Willi Betz GmbH und Co KG durch die Übernahme der ehemaligen bulgarischen Staatsspedition Somat auf dem bulgarischen Markt führend tätig. In Rumänien ist DB Schenker durch die Übernahme des rumänischen Speditionsunternehmens S.C. Romtrans S.A. führender Transport- und Logistikdienstleister.

Überwiegend klein und mittelständig geprägte Unternehmen

Bei Verkehren von und nach Bulgarien und Rumänien arbeiten deutsche Unternehmen vor allem mit Transportunternehmen aus diesen Ländern zusammen. Nach Aussage der Gesprächspartner und wie die statistischen Angaben belegen fahren nur wenige deutsche Transportunternehmen mit eigenen Fahrzeugen in diese Länder. Die Gesprächspartner aus Unternehmen, die in den beiden Ländern ansässig sind, berichten von Schwierigkeiten, auf dem rumänischen und bulgarischen Verkehrsmarkt Fuß zu fassen. Sie schließen deshalb ein stärkeres Engagement auf den Verkehrsmärkten über die bestehenden Auftragsverhältnisse hinaus zur Zeit aus. Als Hauptgründe hierfür wurden von den Unternehmen vor allem Mängel bei der Infrastruktur, nicht ausreichend qualifiziertes Personal, hoher administrativer Aufwand, Sprachbarrieren, Mentalitätsunterschiede, Defizite in der Produktivität im Vergleich zu westlichen Standards sowie die zum Teil geringe Rechtssicherheit genannt.

Erfahrungen deutscher Unternehmen

Als ein weiteres Problem stellt sich nach Aussage der Gesprächspartner in beiden Ländern die Korruption dar. Nach Aussage Einzelner zeige sich langsam ein positiver „Mentalitätswandel“. Allerdings komme es aufgrund der Schwierigkeiten zu einer Zurückhaltung geschäftlicher Aktivitäten.

Korruption

4.2 Wettbewerbssituation

Geographisch gesehen sind die beiden neuen südosteuropäischen EU-Mitgliedstaaten im Vergleich zu beispielsweise Polen oder Tschechien weit von den westeuropäischen Wirtschaftsmärkten entfernt. Nach Aussagen einiger Gesprächspartner sind die Aktivitäten der Transportunternehmen aus diesen Ländern im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Deutschland daher vergleichsweise gering, auch wenn Steigerungen durchaus erkennbar seien.

Weite Entfernung der Wirtschaftsräume

In Deutschland erhalten bulgarische und rumänische Frachtführer ihre Beförderungsaufträge vor allem von deutschen Speditionen. Dabei nimmt die Transportvermittlung über elektronische Frachtenbörsen deutlich zu. Die Präsenz der Frachtenbörsen zeigt sich vor allem im Ladungsverkehr. Die Frachtenbörsen schaffen für die bulgarischen und rumänischen Transportunternehmen eine hohe Transparenz des Transportmarktes und stellen damit einen wichtigen Zugangsweg zum mitteleuropäischen Verkehrsmarkt dar. Die direkte Kontaktaufnahme mit Auftraggebern aus Westeuropa von Seiten der Transportunternehmen aus Bulgarien und Rumänien ist nach Aussage der Gesprächspartner die Ausnahme.

Zunehmende Nutzung der Frachtenbörsen

Bei der Betrachtung des Wettbewerbs der Transportunternehmen ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass bislang beide neuen EU-Mitgliedstaaten nicht dem Euro-Raum angehören, die Wechselkursentwicklung mithin Einfluss auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen hat. Grundsätzlich vorteilhaft auf die Wettbewerbsposition rumänischer Unternehmen im Verhältnis zu deutschen Transportunternehmen hat sich in den vergangenen Monaten die Abwertung des rumänischen Leu gegenüber dem Euro ausgewirkt. Lag der Wechselkurs Ende Oktober 2008 bei 3,6375 stand er Ende Oktober 2009 bei 4,2915 Leu. Die Wechselkursentwicklung ist für die rumänischen Transportunternehmen u. a. insoweit von Belang, als die Frachten in der Regel in Euro abgerechnet werden, die Betriebskosten von den Unternehmen jedoch in der Landeswährung zu begleichen sind. Im Gegensatz zum rumänischen Leu ist der bulgarische Lev an den Euro gekoppelt (Okt. 2009: EUR 1 = 1,9558 Lev).

Wechselkursentwicklung

4.3 Marktanteilsverlagerungen

Bei den Marktnischen, in denen deutsche Transportunternehmen tätig sind, handelt es sich vor allem um Spezialtransporte (bspw. Silotransporte, Beförderungen mit Überlän-

Marktnischen deutscher Transportunternehmen

gen und Überbreiten, Pkw-Transporte und Transporte in Verbindung mit vor Ort durchzuführenden Montagearbeiten). Vereinzelt wurde von Seiten der Gesprächspartner von Auftragsverlagerungen im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs berichtet. So wurde ein Teil der vorgenannten Spezialtransporte, die bislang durch deutsche Unternehmen durchgeführt wurden, zwischenzeitlich von rumänischen Unternehmen übernommen. Um in diesen Fällen zunächst einen reibungslosen Transport der besonders transportempfindlichen Güter sicher zu stellen, waren zu Beginn der Geschäftsverbindung ausschließlich deutsche Transportunternehmen eingesetzt worden, die dann später aufgrund des niedrigeren Preisniveaus nach und nach durch rumänische Transportunternehmen ersetzt wurden. Somit übernehmen deutsche Unternehmen verschiedentlich lediglich die Vorreiterrolle, bis die Transportabwicklung reibungslos funktioniert.

Auftragsverlagerungen

5 Aktuelle Marktentwicklung

5.1 Beförderungsentgelte

Nach deren EU-Beitritt kam es im Verkehr von und nach Rumänien und Bulgarien zunächst zu stark schwankenden - jedoch tendenziell steigenden - Beförderungsentgelten. Diese Entwicklung, die bis etwa Mitte 2008 anhielt, war insbesondere einerseits auf die insgesamt gute Auftrags- und Beschäftigungslage und auf das positive wirtschaftliche Umfeld nach der Marköffnung zurückzuführen. Jedoch wurde die Transportkalkulation erschwert durch den hohen Leerfahrtenanteil sowie Kapazitätsengpässe im Verkehr mit diesen Ländern. Die Entgelte im Verkehr zwischen Deutschland und Rumänien sowie Bulgarien lagen nach den Erkenntnissen aus den Marktgesprächen vor der Wirtschaftskrise im Ladungsverkehr zwischen 95 Cent und 1,05 Euro pro Kilometer.

Steigende Entgelte

Inzwischen sind die Beförderungsentgelte aufgrund der drastisch verschlechterten Auftrags- und Beschäftigungssituation infolge der Krise und dem damit verursachten Laderaumüberhang im Verlauf des Jahres 2009 unter Druck geraten und um 15 bis 20 % und teilweise mehr gesunken. So werden von Seiten der Unternehmen aktuelle Transportpreise (Stand: September 2009) beim Einsatz von bulgarischen oder rumänischen Transportunternehmen bezogen auf den Kilometer im Verkehr von Deutschland nach Rumänien und Bulgarien im Ladungsverkehr in der Spanne zwischen 80 bis 90 Cent pro Kilometer genannt. Das Entgelt pro gefahrenem Kilometer in Richtung Deutschland wird aufgrund der starken Unpaarigkeit mit 70 bis 80 Cent angegeben. Nach Aussage einiger Gesprächspartner seien Beförderungen nach Rumänien und Bulgarien mit deutschen LKW aufgrund des starken Preisverfalls wirtschaftlich kaum vertretbar.

Krise bewirkt Preisdruck

5.2 Kosten

Die allgemeinen Kostensteigerungen in Bulgarien und Rumänien betragen nach Angaben einiger Gesprächspartner seit der EU-Osterweiterung durchschnittlich etwa 10 % pro

Deutliche Kostenunterschiede

Jahr. Dadurch haben sich die Kostenunterschiede zwischen Deutschland und den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten weiter verringert. Nach den vorliegenden Erkenntnissen des Bundesamtes betragen die Unterschiede der **Gesamtkosten** deutscher Transportunternehmen gegenüber rumänischen und bulgarischen Wettbewerbern gegenwärtig etwa ein Drittel. Damit können bulgarische und rumänische Speditions- und Transportunternehmen günstigere Transportangebote abgeben als deutsche Wettbewerber.

Die erheblichen Kostenvorteile zwischen den deutschen Transportunternehmen und den rumänischen und bulgarischen Unternehmer bestehen nach wie vor insbesondere im **Personalbereich**. Nach den Ausführungen der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen, die teilweise über Niederlassungen in den Ländern verfügen, liegt der durchschnittliche Grundlohn für einen im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs eingesetzten Kraftfahrer in Rumänien und Bulgarien zwischen 400 bis 600 € im Monat. Hinzu kommen Spesen, die sich etwa auf dem Niveau eines deutschen Kraftfahrers befinden. Die monatlichen Kosten (einschl. Spesen und Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung) werden für

- einen bulgarischen Kraftfahrer mit 1.000 bis 1.200 Euro und für
- einen rumänischen Kraftfahrer mit 1.200 bis 1.400 Euro angegeben.

Die Bruttolöhne sind in den beiden neuen EU-Mitgliedstaaten in den vergangenen Jahren ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau prozentual zweistellig gestiegen. Damit hat sich der Lohnabstand seit dem EU-Beitritt der beiden Staaten zwar verringert, jedoch betragen die Kosten eines Kraftfahrers lediglich ein Drittel der in Deutschland zu tragenden Kosten. Nach Aussage der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen dürfte der deutliche Abstand zum mitteleuropäischen Lohnniveau noch auf Jahre hinaus weiter bestehen bleiben. Selbst in den wirtschaftlichen Ballungsräumen sei keine schnelle Angleichung zu erwarten. Aufgrund der Wirtschaftskrise und des daraus resultierenden Rückgangs des Gütervolumens verzeichnen die Gesprächspartner auf dem bulgarischen und rumänischen Verkehrsmarkt aktuell ein stagnierendes und zum Großteil ein sinkendes Lohnniveau im Bereich der Kraftfahrerlöhne. Begründet wird dies mit Fahrzeugstilllegungen in den Unternehmen und dem Überangebot an freien Kraftfahrern.

Vor dem Hintergrund eines allgemeinen Anstiegs der Energiekosten im vergangenen Jahr haben sich die **Kraftstoffkosten** ebenfalls angenähert, allerdings bestehen in Rumänien und Bulgarien nach wie vor deutliche Kostenvorteile bei der Betankung der Fahrzeuge. Wie dem nachstehenden Schaubild zu entnehmen ist, betrug der durchschnittliche Dieselpreis (Stand: 39 KW 2009) ab Tankstelle in Rumänien 0,85 Cent / Liter und in Bulgarien 0,82 Euro/Liter Dieselpreis. In Deutschland betrug der durchschnittliche Dieselpreis ab Tankstelle im gleichen Zeitraum 1,09 €/ Liter. Daraus ergibt sich für den rumänischen und bulgarischen Unternehmer ein Kostenvorteil von 0,24 bzw. 0,27 Euro je

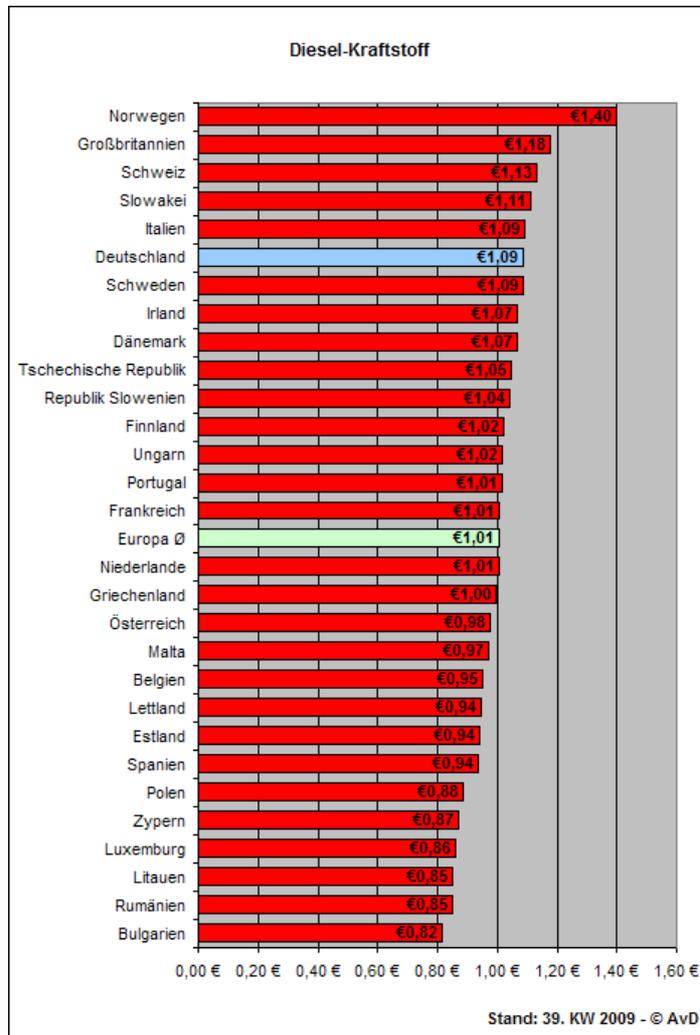
Unterschiede
bei den Fahr-
personalkosten

Aktuell stagnie-
rendes bzw.
sinkendes
Lohnniveau

Dieselpreis-
kosten haben
sich angenähert

Liter Dieseltreibstoff. Damit liegen die Dieseltreibstoffkosten in Rumänien um rund 22 % und in Bulgarien um rund 25% unterhalb der in Deutschland zu tragenden Dieseltreibstoffkosten.

Schaubild 3: Preise für Dieseltreibstoff im Europäischen Vergleich



Quelle: Automobilclub von Deutschland (AVD) 2009

Aufgrund der aufgezeigten Kostenvorteile tanken bulgarische und rumänische Transportunternehmen vor allem im Heimatland und in den günstigen mitteleuropäischen Ländern. Da die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten bulgarischen und rumänischen Fahrzeuge nach Aussage der Gesprächspartner meist über Tanks mit bis zu 600 Litern Volumen verfügen, sind die Unternehmen jedoch gezwungen, bei Beförderungen nach Westeuropa dort ebenfalls zu tanken. Dabei bevorzugen sie, in Luxemburg, Belgien oder in Österreich zu tanken.

Demgegenüber sind die Fahrzeugbeschaffungskosten nach den Ergebnissen der Marktgespräche in Deutschland, Bulgarien und Rumänien mittlerweile in etwa gleich hoch. Kosten für Versicherungen sollen sogar über dem deutschen Niveau liegen. Die War-

Tankverhalten bulgarischer und rumänischer Transportunternehmen

Sonstige Kosten

tungs- und Reparaturkosten sind aufgrund des niedrigeren Lohnniveaus in Rumänien und Bulgarien deutlich geringer als in Deutschland.

Darüber hinaus wurden von den Unternehmen als weitere Kostenvorteile aus dem Bereich der Unternehmenssteuern die Einkommensteuersätze genannt, die in Bulgarien 10 % und in Rumänien 16 % betragen. Anzumerken ist, dass die Löhne mit nur geringen Steuern und Sozialabgaben belastet sind, was jedoch auch eine niedrigere Altersversorgung nach sich zieht. Bei der Betrachtung der unterschiedlichen Steuersätze sind allerdings auch die in Deutschland möglichen Absatzmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Unterschiedliche Steuersätze

6 Kabotagefreigabe für die Transportunternehmen aus Bulgarien und Rumänien

6.1 Illegale Kabotageverkehre

Nach den im Rahmen der Untersuchung gewonnenen Erkenntnissen des Bundesamtes werden in Deutschland kaum illegale Kabotagebeförderungen durch Unternehmen aus Bulgarien und Rumänien durchgeführt.

Kaum nennenswerte illegale Kabotage

Deutsche Unternehmen äußern häufig den Verdacht, dass südosteuropäische Unternehmen Beförderungen unter Verwendung von CMR-Frachtbriefen als grenzüberschreitende Verkehre deklarieren, obwohl es sich tatsächlich um illegale Binnenverkehre handelt. Solche Informationen beruhen jedoch regelmäßig auf Vermutungen. Konkrete Angaben über Branchen, Bereiche oder Beteiligte wurden nicht gemacht.

6.2 Liberalisierung der Kabotagebeförderungen

Zu der Fragestellung, ob das im Beitrittsvertrag vereinbarte Kabotageverbot für die beiden neuen EU-Mitgliedstaaten um weitere zwei Jahre verlängert werden soll, kam es von Seiten der Verkehrsunternehmen zu unterschiedlichen Aussagen.

6.2.1 Pro

Die aktuelle Untersuchung zeigt, dass sich **reine Speditionsunternehmen sowie Transportunternehmen**, die Teile ihres Fuhrparks nach Rumänien und Bulgarien verlagert haben, für eine sofortige Marktöffnung aussprechen, da sie sich hiervon niedrigere Beförderungskosten im Binnenverkehr versprechen.

Speditionsunternehmen für sofortige Marktöffnung

Diese Gesprächspartner haben keine Bedenken hinsichtlich der vollständigen Zulassung der Kabotage von Güterkraftverkehrsunternehmen aus den beiden neuen EU-Mitgliedsländern in Deutschland. Wettbewerbseinschränkungen können ihrer Ansicht nach das deutsche Transportgewerbe nicht schützen, sie verzögerten nur den notwendigen Strukturwandel. Andererseits biete die Freigabe die Möglichkeit der Anschlusskabotage und würde damit den eigenen Fuhrpark noch besser auslasten und Leerkilometer verringern.

6.2.2 Contra

Die überwiegende Anzahl der in die aktuelle Untersuchung einbezogenen **Transportunternehmen** ist gegen eine Freigabe der Kabotage für Güterkraftverkehrsunternehmen aus Bulgarien und Rumänien ab dem 1. Januar 2010. Die Gesprächspartner sprechen sich vor allem aufgrund der weiterhin bestehenden ungleichen Wettbewerbsbedingungen im Verkehr mit Bulgarien und Rumänien für eine Verlängerung des Kabotageverbots um weitere zwei Jahre aus. Die Gesprächspartner fordern zunächst eine weitere Verringerung der bestehenden Kostenunterschiede, so dass nach weiteren zwei Jahren ein vergleichsweise reibungsloser Übergang möglich sei.

Mehrheit gegen Freigabe der Kabotage

Die Befürchtungen der Gesprächspartner richten sich gegen Unternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten, deutsche Transportunternehmen mit Niederlassungen in den neuen Mitgliedstaaten sowie europaweit tätige große Akteure der Branche, die durch ihre Netzwerke die Vorteile der Liberalisierung optimal nutzen können und die ihren Hauptsitz regelmäßig in Deutschland oder einem anderen alten EU-Mitgliedstaat haben. Diese großen Speditions- und Logistikunternehmen würden nach Möglichkeit die bestehenden internationalen Transportstrukturen weiter ausbauen, Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten für Beförderungen auf dem deutschen Markt einsetzen und den Verdrängungswettbewerb weiter verschärfen.

6.3 Güterschaden - Haftpflichtversicherung

Nach den im Rahmen der Untersuchung gewonnenen Informationen besteht bei in- und ausländischen Spediteuren, Frachtführern und Verladeunternehmen aus den EU-Mitgliedstaaten eine Unsicherheit hinsichtlich des Versicherungsschutzes bei Kabotagebeförderungen. Wenn Auftraggeber Transportunternehmen im Kabotageverkehr einsetzen, haben sie sich zu vergewissern, dass ein ausreichender Versicherungsschutz besteht. Liegt hierüber kein entsprechender Nachweis vor, so ist eine entsprechende Versicherung abzuschließen. Der Nachweis muss während der Kabotagebeförderungen mitgeführt werden.

Versicherung ausländischer Frachtführer bei Kabotagefahrten

Die Versicherungspflichten führen zur Zeit bei vielen Unternehmen, die auf den liberalisierten Verkehrsmärkten der alten und neuen EU-Mitgliedstaaten tätig sind, dazu, dass sie Kabotagebeförderungen ablehnen. Die zusätzlichen Kosten ständen nicht in einem angemessenen Verhältnis zu den geringen Beförderungsentgelten. Auf der anderen Seite lehnen Auftraggeber Kabotagebeförderungen durch ost- und südosteuropäische Frachtführer ab, da diese keinen ausreichenden Versicherungsschutz nachweisen können.

Die Fragen des Versicherungsschutzes dürften bei einer Freigabe der Kabotage im Verkehr mit Bulgarien und Rumänien eine weitere Hürde zur Durchführung von Kabotagebeförderungen darstellen.

6.4 Zeitweiligkeit der Kabotage

Im Hinblick auf die Öffnung des deutschen Kabotagemarktes werden die von der EU-Kommission vorgegebenen allgemeinen Regelungen von Seiten der Transportunternehmen begrüßt. Eingeschränkt wird die Kabotagefreiheit für alle Kabotageberechtigten durch die Regelung, dass zwischen Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr höchstens drei Kabotagefahrten innerhalb von sieben Tagen erfolgen dürfen. Aufgrund der Einschränkung der Kabotage dürften sich die wirtschaftlichen Auswirkungen auf deutsche Unternehmen eingrenzen. Allerdings wird von Seiten deutscher Transportunternehmen nach wie vor auf die schwierigen Überwachungsmöglichkeiten verwiesen.

Zeitweiligkeit
der Kabotage

6.5 Auswirkungen einer Kabotagefreigabe auf die deutschen Unternehmen

Nach Meinung der befragten Unternehmen wären bei einer Freigabe der Kabotage für bulgarische und rumänische Transportunternehmen in Deutschland insbesondere Komplettladungsverkehre auf möglichst langen Distanzen interessant. Gleiche Aussagen trafen die Gesprächspartner auch vor der Kabotagefreigabe für die anderen mittel- und ost-europäischen EU-Mitgliedstaaten.

Mögliche Aus-
wirkungen einer
Kabotagefrei-
gabe

Anzunehmen ist, dass sich bulgarische und rumänische Unternehmen voraussichtlich zunächst auf solche Relationen konzentrieren würden, die im Rahmen grenzüberschreitender Beförderungen der Komplettierung von Rundläufen und der Optimierung des Fahrzeugeinsatzes dienen. Das heißt, Kabotageverkehre dürften sich zunächst überwiegend im unmittelbaren Anschluss an grenzüberschreitende Transporte entwickeln. Aufgrund der kostenbedingten Wettbewerbsvorteile dürften Transportunternehmen aus Bulgarien und Rumänien derartige Beförderungen zu Preisen anbieten können, die für deutsche Wettbewerber regelmäßig nicht kostendeckend sind. Darüber hinaus könnten große Speditions- und Transportunternehmen, die seit Jahren in Rumänien und Bulgarien tätig sind, weitere Teile ihrer Fahrzeugflotte in diese Staaten verlegen (auslaggen) und mit diesen dann Kabotage in Deutschland betreiben.

Trotz der aufgezeigten Entwicklungstendenzen erwartet die überwiegende Anzahl der in die Untersuchung einbezogenen Gesprächspartner durch eine vorzeitige Freigabe der Kabotage - isoliert betrachtet - keine besonders große Wirkung auf die Verteilung der Marktanteile auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt. Hierbei wird unter anderem auf die Konkurrenz durch Kaboteure aus den 2004 der EU beigetretenen Staaten verwiesen, deren Standorte Deutschland geographisch wesentlich näher liegen als Rumänien und Bulgarien und die so Wettbewerbsvorteile gegenüber den rumänischen und bulgarischen Konkurrenten hätten. Es bleibt jedoch zu bedenken, dass sich die deutschen Transportunternehmen zur Zeit insgesamt in einer sehr schwierigen Situation befinden. Die allgemeine Wirtschaftsentwicklung hat 2009 zu Aufkommensverlusten im zweistelligen Bereich geführt. Der Laderaumüberhang hat den Preiswettbewerb verschärft und belastet die Ertragssituation der Unternehmen. Neben dem Aufkommens- und Umsatzverlust

Kabotagefrei-
gabe träge
deutschen
Markt in
schwieriger Si-
tuation

müssen die Transportunternehmen die Mautspreizung/-erhöhung vom Jahresanfang 2009 verkraften. Zusätzlich hat die Freigabe der Kabotage für Transportunternehmen aus sieben der anderen jungen EU-Mitgliedstaaten am 1. Mai 2009 den Wettbewerbsdruck weiter verschärft.

Ein weiterer Kapazitätsdruck auf den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt - auch wenn er insgesamt überschaubar bliebe - hätte zum jetzigen Zeitpunkt negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation vieler deutscher Transportunternehmen. Aus diesem Grunde plädiert die Mehrzahl der in die Untersuchung einbezogenen Transportunternehmen für eine Verlängerung der Übergangszeit für die Freigabe der Kabotage für rumänische und bulgarische Transportunternehmen um zwei Jahre. Deutschland solle wie andere EU-Mitgliedstaaten den eigenen Markt im Rahmen der Möglichkeiten des Gemeinschaftsrechts schützen, um so zu einer Überwindung der derzeit schwierigen Situation beizutragen.

Mehrheit für
Beibehaltung
des Kabotage-
verbots

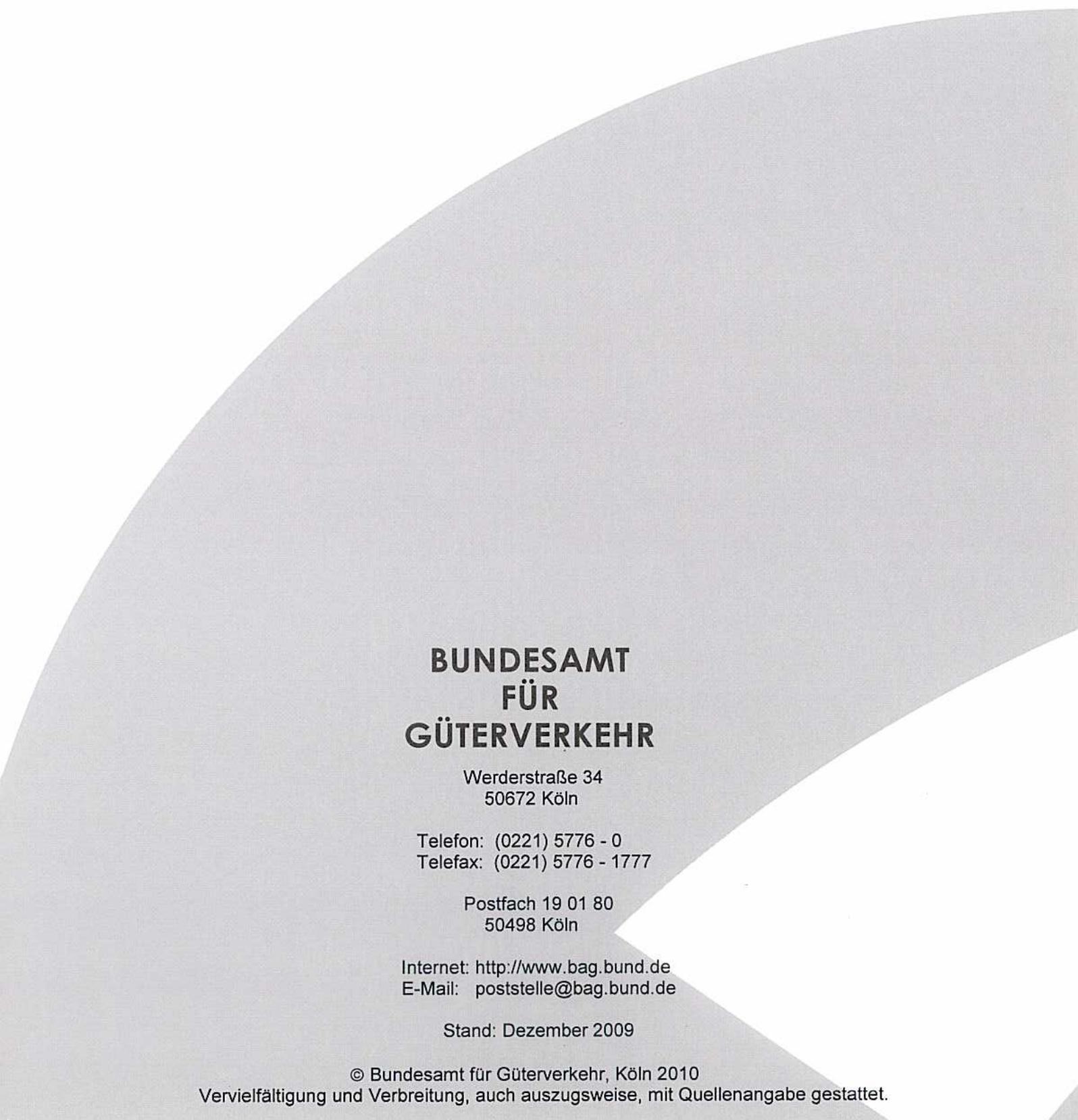
ROAD CABOTAGE WITH MEMBER STATES subject to transitional periods

Situation as from 1 January 2010

- Hauliers from each of the two Member States are allowed to carry out road cabotage operations in the other Member State
- ✕ Cabotage not allowed in these two Member States for hauliers from these Member States

	Bulgaria	Romania
Austria	X	X
Belgium	X	X
Bulgaria	/	●
Cyprus	●	●
Czech Republic	X	X
Denmark	X	X
Estonia	●	●
Finland	X	X
France	X	X
Germany	X	X
Greece	X	X
Hungary	X	X
Ireland	●	●
Italy	X	X
Latvia	●	●
Lithuania	X	X
Luxemburg	●	●
Malta	●	●
Netherlands	●	●
Poland	X	X
Portugal	●	●
Romania	●	/
Slovakia	●	●
Slovenia	●	●
Spain	X	X
Sweden	●	●
United Kingdom	X	X

Legal disclaimer: This table has been drawn up based on information received from Member States. It is for information purposes only; no rights can be derived therefrom. The Commission services assume no responsibility for its completeness or accuracy. Hauliers are advised to check with their national authorities before engaging in cabotage operations in another Member State.



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 0
Telefax: (0221) 5776 - 1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>
E-Mail: poststelle@bag.bund.de

Stand: Dezember 2009