

ePub^{WU} Institutional Repository

Sebastian Kummer and Maria Dieplinger and Sabine Lenzbauer and Hans-Joachim Schramm

Untersuchung der Bedeutung der Ausflagung von Fahrzeugen und Darstellung der Auswirkungen auf die österreichische Volkswirtschaft. Endbericht

Other

Original Citation:

Kummer, Sebastian and Dieplinger, Maria and Lenzbauer, Sabine and Schramm, Hans-Joachim (2009) *Untersuchung der Bedeutung der Ausflagung von Fahrzeugen und Darstellung der Auswirkungen auf die österreichische Volkswirtschaft. Endbericht*. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Wien.

This version is available at: <http://epub.wu.ac.at/3203/>

Available in ePub^{WU}: September 2011

ePub^{WU}, the institutional repository of the WU Vienna University of Economics and Business, is provided by the University Library and the IT-Services. The aim is to enable open access to the scholarly output of the WU.

Endbericht:

**„Untersuchung der Bedeutung der Ausflagung von
Fahrzeugen und Darstellung der Auswirkungen auf
die österreichische Volkswirtschaft“**

im Auftrag von



Autoren

Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer

Mag. Maria Dieplinger

Mag. Sabine Lenzbauer

Dipl.-Vw. Hans-Joachim Schramm

Wien, 08. Oktober 2009

Inhaltsverzeichnis

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	3
1 EINLEITUNG	6
1.1 Problemstellung	6
1.2 Ziel der Studie.....	7
2 GRUNDLEGENDE DEFINITIONEN	7
2.1 Ausflaggung.....	7
2.2 Kabotage und Dreiländerverkehre.....	9
2.2.1 Rahmenbedingungen des internationalen Straßengüterverkehrs.....	9
2.2.2 Kabotage	10
2.2.3 Dreiländerverkehre	12
2.2.4 Bedeutung von Kabotage und Dreiländerverkehren.....	12
3 EMPIRISCHE UNTERSUCHUNG ZUR AUSFLAGGUNG IN ÖSTERREICH	16
3.1 Stand und Entwicklung Anzahl der ausgeflaggten Fahrzeuge.....	16
3.2 Analyse der angestellten Kraftfahrer	18
3.3 Analyse der Attraktivität der unterschiedlichen Ausflaggungsländer.....	19
3.4 Analyse der Ursachen für das Ausflaggen von Fahrzeugen	20
4 AUSWERTUNG VON AGGREGIERTEN STATISTIKEN ZUR ANALYSE DER AUSFLAGGUNG IN ÖSTERREICH	23
4.1 Analyse des Lkw-Bestands in Österreich	23
4.2 Analyse der Neuzulassungen.....	25
4.3 Hohe Insolvenzraten im Transportgewerbe	27
4.4 Steigende Zahl an arbeitslosen Kraftfahrern	35
5 BERECHNUNG DER KOSTEN FÜR DIE ÖFFENTLICHE HAND DURCH DIE AUSFLAGGUNG IN ÖSTERREICH	37
5.1 Ermittlung der Kosten für die öffentliche Hand für ein ausgeflaggtes Fahrzeug..	37
5.2 Berechnung der hochgerechneten Gesamtkosten für die öffentliche Hand in der Betrachtungsperiode 2007 – 2012	43
6 ZUSAMMENFASSUNG	48
7 LITERATURVERZEICHNIS	49

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Dreiländerverkehr durch Frachtführer des Meldelandes, EU27 2007 (Anteile in % tkm)	13
Abbildung 2: Kabotage durch Frachtführer des Meldelandes, EU27 2007 (Anteile in % tkm)	14
Abbildung 3: Anteile nationaler, internationaler Dreiländer- und Kabotagetransporte je EU-Mitgliedsstaat tkm	15
Abbildung 4: Anteile der in Österreich zugelassenen bzw. ausgeflaggten Kraftfahrzeuge am Gesamtbestand (Fernverkehr – Unternehmen des Fuhrgewerbes mit über 20 Kraftfahrzeuge)	17
Abbildung 5: Entwicklung Kraftfahrer – Fernverkehr bei den befragten Unternehmen (2006-2009)	18
Abbildung 6: Entwicklung Kraftfahrer – Verteilverkehr (2006-2009)	19
Abbildung 7: Geclusterte Attraktivität als Ausflaggungsland.....	20
Abbildung 8: Wichtigkeit von Ursachen für die Ausflaggung	21
Abbildung 9: Lkw-Bestand in Österreich 2004 – 2008.....	23
Abbildung 10: Transportleistung des Straßengüterverkehrs österreichischer Unternehmen im Vergleich zum Gesamtbestand an österreichischen Kraftfahrzeugen	24
Abbildung 11: Entwicklung der Neuzulassungen von Lkw > 3,5 t in Europa	25
Abbildung 12: Entwicklung der Neuzulassungen ausgewählter Länder Juni 2008 – Juni 2009	26
Abbildung 13: Entwicklung der Gesamtinsolvenzen im Straßengüterverkehrsgewerbe 2001-2009*	28
Abbildung 14: Unternehmensinsolvenzen gemäß KSV 1870 für 2002-2009*	28
Abbildung 15: Eröffnete und abgewiesene Insolvenzverfahren Transportgewerbegesamt 2006 – 1. August 2009 und Trend bis Ende 2009 ...	30

Abbildung 16: Eröffnete und abgewiesene Insolvenzverfahren Frächter 2006 – 1. August 2009 und Trend bis Ende 2009	30
Abbildung 17: Eröffnete und abgewiesene Insolvenzverfahren Frächter 2006 – 1. August 2009 und Trend bis Ende 2009	31
Abbildung 18: Anzahl der Unternehmen im Straßengüterverkehrsgewerbe nach ÖNACE 2002-2007 zum 31.12. gemäß Statistik Austria Leistungs- und Strukturstatistik Dienstleistungen	32
Abbildung 19: Beschäftigte in Unternehmen des Straßengüterverkehrsgewerbes nach ÖNACE 2002-2007 im Jahresdurchschnitt gemäß Statistik Austria Leistungs- und Strukturstatistik Dienstleistungen	32
Abbildung 20: Entwicklung der Insolvenzquoten im Straßengüterverkehrsgewerbe 2003-2008	33
Abbildung 21: Entwicklung der Insolvenzquoten für Spediteure und Frächter 2006 – 2008	34
Abbildung 22: Arbeitslose Kraftfahrer - Überblick	35
Abbildung 23: Arbeitslose Kraftfahrer - Detailübersicht.....	36
Abbildung 24: Arbeitslosigkeit in Österreich 2000 – 2009*	36
Abbildung 25: Anzahl der ausgeflaggten LKW	44
Abbildung 26: Gegenüberstellung der Kfz-Steuer-Einnahmen und der Ausfluggungskosten für die öffentliche Hand in Österreich.....	47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Unternehmensangaben zur unterschiedlichen Kostenstruktur am Beispiel „Tschechien“ im zeitlichen Verlauf	22
Tabelle 2: Vergleich Neuzulassungen 1. Halbjahr 2008 – 1. Halbjahr 2009	26
Tabelle 3: Personalabhängigen Kosten eines ausgeflaggten Fahrzeugs	38
Tabelle 4: Ermittlung der Kosten eines Fahrzeuges, Bezugsjahr 2009	41
Tabelle 5: Berechnung der durch die Ausflagging verursachten Einnahmeausfälle für die öffentliche Hand in Österreich in den jeweiligen Jahren.....	45

1 Einleitung

1.1 Problemstellung

Das wirtschaftliche Umfeld der österreichischen Transportwirtschaft ist geprägt von einem scharfen Wettbewerb. Gefolgt von einer kurzen Erholungsphase in den Jahren 2006 und 2007 befinden sich die österreichischen Straßengüterverkehrsunternehmen nun erneut in einer existenzbedrohenden Lage.

Die ohnehin schon – aufgrund des Eindringens zentral- und osteuropäischer Transporteure - schwierige Lage der Transportwirtschaft, wurde durch die Weltwirtschaftskrise dramatisch verstärkt. Der Überlebenskampf vieler europäischer Straßengüterverkehrsunternehmen hat zu einem extremen Preisverfall bei Transportdienstleistungen geführt.

In der derzeitigen Situation stellt sich die Frage – zumindest in Bezug auf die internationalen Fernverkehre – ob und wie die österreichischen Transporteure im internationalen Wettbewerb bestehen können.

Wie die Studien aus den Jahren 2003 und 2006 gezeigt haben, haben österreichische Straßengüterverkehrsunternehmen bereits in der Vergangenheit Kraftfahrzeuge bzw. Anhänger „ausgeflaggt“, d.h. in Ländern mit günstigeren Wettbewerbsbedingungen zugelassen. Die Studienergebnisse ergaben, dass das Ausflaggen durch die EU-Erweiterung und durch die niedrigen Personalkosten, Kfz-Steuer und sonstige Fahrzeugkosten getrieben wurde.

Ausgangspunkt der vorliegenden Studie war die Vermutung, dass dieser Ausflaggentrend sich durch die schwierige Personalsituation in den Ausflaggländern sowie auch durch die Kfz-Steuersenkung im Jahre 2006 in Österreich in den Jahren 2006 bis 2008 abgeschwächt hat. Insbesondere weil zum Teil kleinere österreichische Straßengüterverkehrsunternehmen ihre Fuhrparks in den Ausflaggländern wieder abgebaut haben. Allerdings gab es schon vor der Studie Hinweise dafür, dass sich das Ausflaggen im Zuge der Wirtschaftskrise wieder verstärkt hat.

Aufgrund der problematischen Lage des österreichischen Straßengüterverkehrsgewerbes sind außerdem zur Zeit verstärkt Insolvenzen an der Tagesordnung. Diese haben einerseits nachteilige Folgen für die Volkswirtschaft und andererseits für die persönliche Situation der Mitarbeiter des Unternehmens.

1.2 Ziel der Studie

Das Ziel des Projektes ist es, die Lage im österreichischen Straßengüterverkehr zu analysieren. Konkret werden folgende Teilbereiche betrachtet:

- Untersuchung der Bedeutung der Ausflagung von Fahrzeugen und Anhängern und Darstellung der Auswirkungen auf die Volkswirtschaft,
- Beschreibung und Evaluierung der Auswirkungen von Insolvenzen in der Transportwirtschaft

2 Grundlegende Definitionen

2.1 Ausflagung

Unter Bezugnahme der Studien von 2003 und 2006 wird das Phänomen der Ausflagung von Fahrzeugen im gewerblichen Straßenverkehr folgendermaßen beschrieben:¹

- Bei der *direkten* Ausflagung wird ein in Österreich bereits angemeldetes Fahrzeug in Österreich abgemeldet und in einem anderen Land zugelassen.
- Im Gegensatz dazu wird bei der *indirekten* Ausflagung, anstelle des Erwerbs und der Zulassung eines Fahrzeuges in Österreich, die Ersatz- oder Neuinvestition in ein neues Fahrzeug und damit auch die Zulassung in einem anderen Land durchgeführt. Dies stellt den häufigeren Fall einer Ausflagung dar.²

Wenngleich Ausflagung von Fahrzeugen im europäischen Straßengüterverkehr bereits seit längerem praktiziert wird (z.B. nach Luxemburg), traten beide Formen der Ausflagung im Zuge der EU-Osterweiterung 2004 verstärkt auf.³

Ähnliche negative Effekte wie das Ausflaggen von Fahrzeugen verursacht die Beschäftigung von Auslandssubunternehmern, anstelle des Einsatzes eigener Fahrzeu-

1 Vgl. Kummer et al. (2003, 2006)

2 Diese Aktivitäten beschreiben zwar Auslandsinvestitionen von österreichischen Unternehmen, haben jedoch den Nachteil, dass sie in vielen Fällen Investitionen in Österreich substituieren. Dies steht im Unterschied etwa zu den Auslandsinvestitionen der österreichischen Banken, die im In- und Ausland investieren.

3 Vgl. Butzke (1999), Bergrath (2000), IRU (2001), CNT (2003), Kummer et al. (2006) sowie Cordes et al. (2006)

ge. Diese erhöhen die Flexibilität des ausflaggenden Unternehmens, da die Subunternehmer einfacher gewechselt werden können. Die Subunternehmen fahren einen Großteil ihrer Zeit für das österreichische Unternehmen.⁴ Darüber hinaus besteht die Möglichkeit des kurzfristigen Einkaufs von freien Ladungskapazitäten auf europaweiten Spotmärkten, wie sie z.B. durch kommerzielle Fracht- und Laderaumbörsen wie Teleroute oder TimoCom unterstützt werden.⁵ In beiden Fällen entsteht ebenfalls eine Reduktion des Fahrzeugbestands im Inland, dieses Phänomen wird im Rahmen dieser Studie jedoch nicht als Ausflagging bezeichnet. Es handelt sich dabei um einen Einkauf von Dienstleistungen im Ausland, was eher einem aus der Industrie bekannten Outsourcing entspricht.

Von der Ausflagging betroffene Fahrzeuge sind vor allem Zugmaschinen und Sattelanhänger und in geringerem Umfang Motorwagen und Anhänger (konventionelle Anhänger und Sattelanhänger). In der Regel werden Zugmaschinen bzw. Motorwagen und Anhänger gemeinsam ausgeflaggt, einzelne Unternehmen flaggen aus unterschiedlichen Gründen nur Zugmaschine bzw. Motorwagen oder nur Anhänger aus.⁶

Strittig ist letztlich, ob ein im Ausland durch ein Tochterunternehmen eines österreichischen Transportunternehmens angemeldetes Fahrzeug, welches von dort aus nationale, internationale Transporte oder auch Dreiländerverkehre (Transporte zwischen Drittstaaten ohne Durchfahrt durch das Ausflaggingenzielland) durchführt, unter dem Begriff der Ausflagging subsumiert werden kann. Im Sinne der bewusst vorsichtig gehaltenen Berechnungen dieser Studie wurden diese im Ausland angemeldeten Fahrzeuge **nicht** als ausgeflaggt angesehen. Sie stellen aber aufgrund der im folgenden Abschnitt 2.2 dargelegten grundlegenden Rahmenbedingungen im internationalen Straßengüterverkehr eine durchaus reale Bedrohung für diejenigen österreichischen Transportunternehmen dar, die mittels in Österreich angemeldeten Fahrzeugen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr betreiben.

-
- 4 Hier ist jedoch das Problem der Scheinselbstständigkeit zu beachten. In Österreich ist dabei insbesondere § 539a ASVG zu berücksichtigen.
 - 5 Siehe <http://www.teleroute.de> und <http://www.timocom.de>.
 - 6 Beispielsweise können nur Anhänger in Länder mit niedriger Kfz-Steuer ausgeflaggt werden, was die Komplexität reduziert, da Fahrer und Motorwagen bzw. Zugmaschine weiter in Österreich bleiben.

2.2 Kabotage und Dreiländerverkehre

2.2.1 Rahmenbedingungen des internationalen Straßengüterverkehrs

Nach einer Jahrzehnte andauernden Deregulierung des gewerblichen Straßengüterverkehrs innerhalb der EU sowie EFTA besteht dort heutzutage prinzipiell ein freier Marktzugang, der aber durch Berufszugangsbedingungen und Konzessionspflichten beschränkt ist. Entsprechend muss ein Unternehmer in der EU, der Güterkraftverkehr mit Kraftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t betreiben will, gemäß EG-Richtlinie 96/26/EG idF 98/76/EG zuallererst bestimmte Berufszugangsbedingungen wie persönliche Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung erfüllen. Darüber hinaus gibt es eine Konzessionspflicht für die gewerbsmäßige Durchführung von grenzüberschreitendem Güterkraftverkehr. Dabei sind drei verschiedene Ausprägungsformen zu unterscheiden:

- Gemeinschaftslizenzen: Dabei handelt es sich um jeweils fünf Jahre gültige, multinationale Genehmigungen gemäß EWG-VO 881/1992 für gewerblichen Straßengüterverkehr zwischen allen EU-Mitgliedsstaaten sowie Norwegen, Island und Liechtenstein (seit 01.06.2002 auch die Schweiz, aber ohne Kabotagefreiheit), die zum 01.03.1993 die bis dahin ausgegebenen Gemeinschaftsgenehmigungen ersetzen.⁷
- CEMT-Genehmigungen: Das sind alljährlich neu zu beantragende multinationale Genehmigungen, die zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr berechtigen, bei denen die Be- und Entladestelle in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)) liegen.⁸ Die Kontingentierung der CEMT-Genehmigungen erfolgt dabei auf Basis eines Verteilungsschlüssels, bei dem der Einsatz von sicheren, lärm- bzw. schadstoffarmen LKW besonders berücksichtigt wird.⁹

7 Zum 31.12.2007 wurden durch die 28 EU-Mitgliedsstaaten insgesamt 257.108 Gemeinschaftslizenzen mit 1.494.899 beglaubigten Kopien ausgegeben, siehe http://ec.europa.eu/transport/road/haulage/doc/2009_hauliers_0709.pdf

8 Entsprechend erlauben CEMT-Genehmigungen die Durchführung von Dreiländerverkehren, berechtigen jedoch nicht zur Ausübung von Kabotage. Die CEMT wurde 1953 gegründet und hat derzeit 44 Vollmitgliedsstaaten sowie weitere 7 assoziierte Mitgliedstaaten aus Übersee, siehe Spendel (2006) S. 70 ff oder für weitere Ausführungen siehe <http://www.internationaltransportforum.org/europe/quota/quota.html>

9 Weiters gibt es noch Sonderregelungen bzw. Nutzungseinschränkungen in Österreich, Italien, Griechenland und Ungarn. Für 2009 wurden auf Grundlage von 6.090 Basiskontingenten unter 43 Mitgliedsstaaten insgesamt 37.249 Dauergenehmigungen sowie 15.417 jeweils 30 Tage gültige Kurzzeitgenehmigungen bereitgestellt, siehe <http://www.internationaltransportforum.org/europe/quota/pdf/TR200809Fbil.pdf>.

- Bilaterale oder Drittstaaten-Genehmigungen: Dies sind Genehmigungen auf Basis zwischenstaatlicher Verwaltungsvereinbarungen, die die Durchführung von internationalen Güterkraftverkehrstransporten grundsätzlich regeln. Sie werden vor allem dann benötigt, wenn man Transporte im gewerblichen Güterkraftverkehr ausüben möchte, die nicht in den Geltungsbereich der beiden vorher genannten multinationalen Genehmigungen fallen.¹⁰

2.2.2 Kabotage

Die Kabotage wird in der EWG-VO 3118/93 wie folgt definiert: „Jeder gebietsfremde Verkehrsunternehmer, der Inhaber der Gemeinschaftslizenz ist, wird ohne mengenmäßige Beschränkung zum zeitweiligen Güterkraftverkehr in einem Mitgliedstaat zugelassen, ohne dass er dort seinen Sitz oder eine Niederlassung haben muss.“¹¹ Diese Kabotagefreiheit wurde in mehreren Schritten (1998, 2004 und 2009)¹² mittlerweile auf fast alle EU- bzw. EFTA-Mitgliedsstaaten ausgeweitet – derzeit gelten nur noch Ausnahmen für Frachtführer aus Bulgarien, Rumänien und der Schweiz.¹³

Leider blieb dabei der Begriff der „Zeitweiligkeit“ von Kabotage im Güterkraftverkehr im Sinne der EWG-VO 3118/1993 lange Zeit unbestimmt, so dass in der Folgezeit einige EU-Mitgliedstaaten wie u.a. Frankreich, Italien, Großbritannien, Deutschland oder Österreich eigene Maßnahmen zur Kabotagebeschränkung auf nationaler Ebene beschlossen.¹⁴ Aufgrund dessen legte die Europäische Kommission im Jahr 2005 vier Kriterien (Dauer, Häufigkeit, regelmäßige Wiederkehr und Kontinuität) fest, nach welchen die nationalstaatlichen Regelungen auf ihre Konformität mit der EWG-VO

-
- 10 Deren Geltungsbereich ist sehr unterschiedlich mit Beschränkung z.B. auf Wechsel-, Transit- bzw. Dreiländerverkehre oder Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr, siehe Spindel (2006) S. 81 ff. Die Studie hat jedoch ergeben, dass die Bedeutung der Bilaterale oder Drittstaatengenehmigungen verschwindend gering sind.
 - 11 VO (EWG) 3118/93, Art. 1. Demnach betreibt beispielsweise ein italienischer Transportdienstleister in Österreich Kabotage, wenn er von Graz nach Klagenfurt transportiert und ein österreichischer Transportdienstleister betreibt Kabotage, wenn er von Ljubljana nach Maribor transportiert.
 - 12 Zum 01.07.1998 innerhalb der EU-15 sowie Norwegen, Island und Liechtenstein, im Zuge der ersten EU-Osterweiterung zum 01.05.2004 auf Slowenien, Malta und Zypern ausgeweitet und nach Ablauf von Übergangsfristen zum 30.04.2009 auch auf Estland, Lettland, Litauen, Polen, Ungarn, Tschechien und die Slowakei.
 - 13 Das am 01.01.2002 in Kraft getretene bilaterale Landverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt keine Kabotagetätigkeit von Schweizer Transportunternehmen in EU-Mitgliedsstaaten (und umgekehrt). Hinsichtlich Bulgarien und Rumänien gilt noch eine Übergangsfrist, die bis zum 01.01.2012 ausgedehnt werden kann.
 - 14 Vgl. ECORYS (2004) S. 32 ff; Spindel (2006) S. 56 ff; Knorre (2008).

3118/93 überprüft werden.¹⁵ Beispiele aktueller nationaler Kabotagebeschränkungsmaßnahmen sind wie folgt:¹⁶

- In Österreich wurde mit BGBl. I Nr. 23/2006 das *Güterbeförderungsgesetz* von 1995 (BGBl. I Nr. 593/1995) insoweit abgeändert, dass Kabotagetätigkeiten höchstens an 30 Tagen innerhalb eines Zeitraumes von 60 Tagen im Kalenderjahr durchgeführt werden dürfen. Zusätzlich trat zum 18.07.2007 die *Kabotagekontrollverordnung* (BGBl II Nr. 127/2007 vom 18.06.2007) in Kraft, die die Mitführung von Kontrollblättern vorschreibt.
- In Deutschland wurde eine bestehende *Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr* (GüKGrKabotageV) vom 22.12.1998 (BGBl. I S. 3976/1998) mit BGBl. I S. 794/2008 zum 14.05.2008 insoweit abgeändert, als dass nun im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung nach Deutschland nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung der Güter bis zu maximal 3 Kabotagefahrten innerhalb von 7 Tagen mit demselben Fahrzeug gestattet sind – entsprechende Nachweise sind dabei mitzuführen.
- In Frankreich sind Kabotagefahrten an maximal 30 aufeinander folgenden Tagen und insgesamt maximal 45 Tage im Jahr erlaubt, wobei Frachtführer ohne eine Geschäftsadresse in Frankreich, ihre dabei eingesetzten Fahrer der *Inspection générale du travail des transports* melden müssen.
- In Italien sind maximal 2 Kabotagefahrten innerhalb von 7 Tagen nach kompletter Entladung eines internationalen Transportes nach Italien erlaubt.
- In Großbritannien muss ein Transportunternehmer nachweisen können, dass sein Fahrzeug das Kabotageland „mindestens einmal im Monat“ verlassen hat.
- Im Anschluss an einen internationalen Transportauftrag ist in Ungarn, nach Eintritt in das Territorium des Landes, die Abwicklung von 3 Kabotageaufträgen innerhalb von 7 Tagen zulässig. Dafür wird keine Genehmigung, wohl aber eine Nachweisführung verlangt. Das Fahrzeug muss danach das Territorium Ungarns verlassen.

Am 24. September 2009 wurde nach zweijährigen Verhandlungen eine Novelle der bestehenden rechtlichen Grundlagen für Marktzugang und Kabotage (EWG-VO 881/1992 bzw. EG-Richtlinie 2006/94) endgültig beschlossen.¹⁷ Die neue Kabotage-

15 Vgl. die Mitteilung der Kommission über die Auslegungsfragen bezüglich des Begriffs der „Zeitweiligkeit“ der Kabotage im Güterkraftverkehr (Amtsblatt Nr. C 021 vom 26. Jänner 2005, S. 2-7).

16 Siehe u.a. IRU Information Centre unter: http://www.iru.org/index/en_services_infocentre

17 Siehe <http://www.europarl.europa.eu/oeil/file.jsp?id=5491022>; Council of the European Union (2009)

regelung orientiert sich sehr stark an den bestehenden Bestimmungen in Deutschland und Ungarn (also maximal 3 Kabotagefahrten in einem Zeitraum von 7 Tagen im Anschluss an einen internationalen Transport). Zusätzlich soll ebenso erlaubt sein, im Transitverkehr eine Kabotagefahrt innerhalb von drei Tagen zu machen.¹⁸

2.2.3 Dreiländerverkehre

Der Begriff Dreiländerverkehre wird allgemein verwendet für grenzüberschreitende Güterkraftverkehre mit Fahrzeugen (z.B. zwischen Deutschland und Österreich), die in einem Drittland (z.B. Tschechien) zugelassen sind, ohne dass sie dabei das Drittland zumindest durchfahren. Seit der EU-Osterweiterung 2004 nutzten insbesondere Frachtführer aus Polen, Tschechien, Litauen und der Slowakei in immer größerem Maße die Möglichkeit zur Ausübung von *Dreiländerverkehren* auf Basis von *Gemeinschaftslizenzen* gemäß EWG-VO 881/1992.

Eine weitere Möglichkeit der Ausnutzung der gegebenen Rahmenbedingungen ist der Missbrauch von CEMT-Genehmigungen zur Ausübung der so genannten *grauen Kabotage*. Sie ist genau genommen keine Kabotage, sondern besteht aus einer mehr oder minder endlosen Aneinanderreihung von Dreiländerverkehren, meist durchgeführt von Güterkraftverkehrsunternehmen aus den MOE- bzw. GUS-Staaten mit entsprechend niedrigen Personalkosten. Da dies eine anhaltende Wettbewerbsverzerrung im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr innerhalb der EU-15 verursachte, wurde mit der Resolution CEMT/CM (2003) 15 final zum 01.01.2004 eine *Sechs-Wochen-Regelung* eingeführt, wonach LKWs mit CEMT-Genehmigung nach sechs Wochen in ihren Niederlassungsstaat (d.h. den Staat, wo der Güterkraftverkehrsunternehmer ansässig ist) zurückkehren bzw. diesen durchfahren müssen.

Mit 01.01.2006 wurde diese durch eine *Drei-plus-zwei-Regelung* abgelöst, wonach ein LKW mit CEMT-Genehmigung maximal drei Beförderungen außerhalb seines Niederlassungsstaates erledigen kann, bevor eine Rück- bzw. Transitfahrt in bzw. durch seinen Niederlassungsstaat auf verkehrsüblichem Wege zu erfolgen hat.

2.2.4 Bedeutung von Kabotage und Dreiländerverkehren

Im Jahr 2007 kam der Straßengüterverkehr der EU27 (ohne Malta) auf ein Gesamtvolumen von 1.927 Mrd. tkm.¹⁹ Davon entfielen 67,44 % auf den *innerstaatlichen Verkehr* (d.h. Verkehr innerhalb des Meldelands durch Unternehmen, in dem sie ansässig sind), 35,38 % auf den *regulären grenzüberschreitenden Verkehr* (d.h. Wech-

18 Vgl. Council of the European Union (2009)

19 Siehe Pasi (2009) hierzu und im Folgenden.

selverkehre von und zum Meldeland durch Unternehmen, die dort ansässig sind), 5,12 % auf den *Dreiländerverkehr* (d.h. Verkehr von Land A nach Land B durch Unternehmen, die dort nicht ansässig sind) und 0,84 % auf *Kabotageverkehre* (d.h. Transporte innerhalb eines Landes durch Unternehmen, die in einem anderen Land ansässig sind). Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien und Großbritannien zusammen kamen auf 74,15 % der gesamten Beförderungsleistung im innerstaatlichen Straßengüterverkehr der EU27 (ohne Malta).

Mehr als die Hälfte (53,7 %) des regulären grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs wurde durch Güterkraftverkehrsunternehmen aus Deutschland, Spanien, Polen, den Niederlanden und Rumänien durchgeführt. Den größten Anteil am *Dreiländerverkehr* innerhalb der EU-27 (ohne Malta und Zypern), hatten 2007 Güterkraftverkehrsunternehmen aus Polen, Deutschland, Slowakei, Tschechien und Litauen *Kabotageverkehre* hingegen wurden hauptsächlich durch Güterkraftverkehrsunternehmen durchgeführt, die in Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden, Belgien, Italien oder Polen ansässig sind.

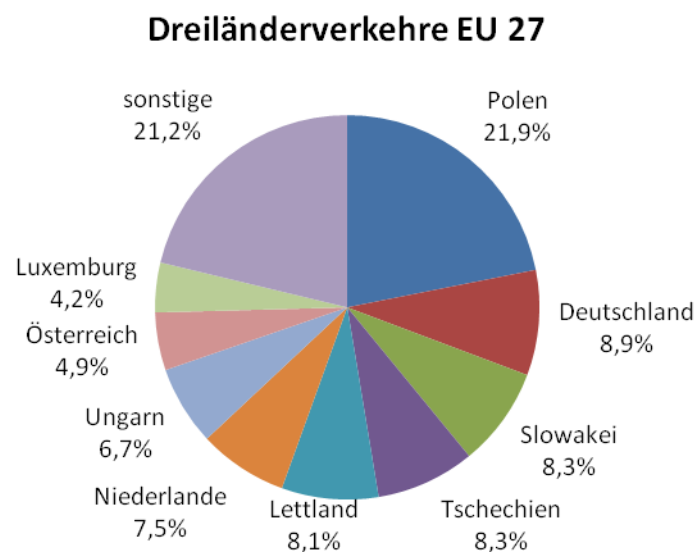


Abbildung 1: *Dreiländerverkehr durch Frachtführer des Meldelandes, EU27 2007 (Anteile in % tkm)²⁰*

20 EU 27 ohne Malta und Zypern; Italien geschätzt

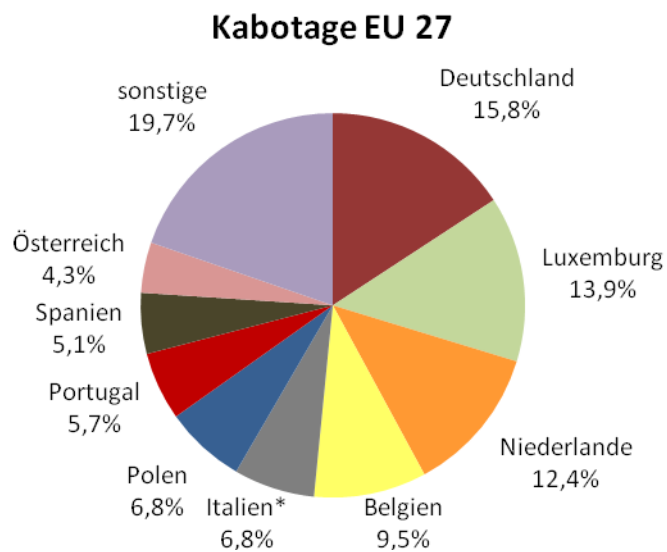


Abbildung 2: *Kabotage durch Frachtführer des Meldelandes, EU27 2007 (Anteile in % tkm)²¹*

Insgesamt scheint 2007 die Bedeutung von Kabotageverkehren in den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten mit einem durchschnittlichen Anteil von 1,23 % der im nationalen Rahmen vollzogenen Transporte immer noch verschwindend niedrig zu sein – lediglich in Belgien (2,88 %), Österreich (2,51 %), Frankreich (2,30 %) und Dänemark (2,21 %) wurden 2007 mehr als 2,0 % des gesamten innerstaatlichen Verkehrs durch Güterkraftverkehrsunternehmen anderer EU-Mitgliedsstaaten durchgeführt. Jedoch ist für einzelne EU-Mitgliedstaaten ein deutlicher Wachstumstrend zu beobachten.

So sind in Österreich die Kabotageverkehre auffällig angestiegen. Hatten Kabotageverkehre 1999 in Österreich lediglich einen Anteil von 1,15 % aller im nationalen Rahmen vollzogenen Transporte, so stieg 2000 deren Anteil auf 1,72 % und 2004 auf 1,94 %. 2007 waren es nunmehr 2,51 %, was mehr als eine Verdoppelung der Kabotageverkehre innerhalb Österreichs darstellt.

21 EU 27 ohne Malta und Zypern; Italien geschätzt

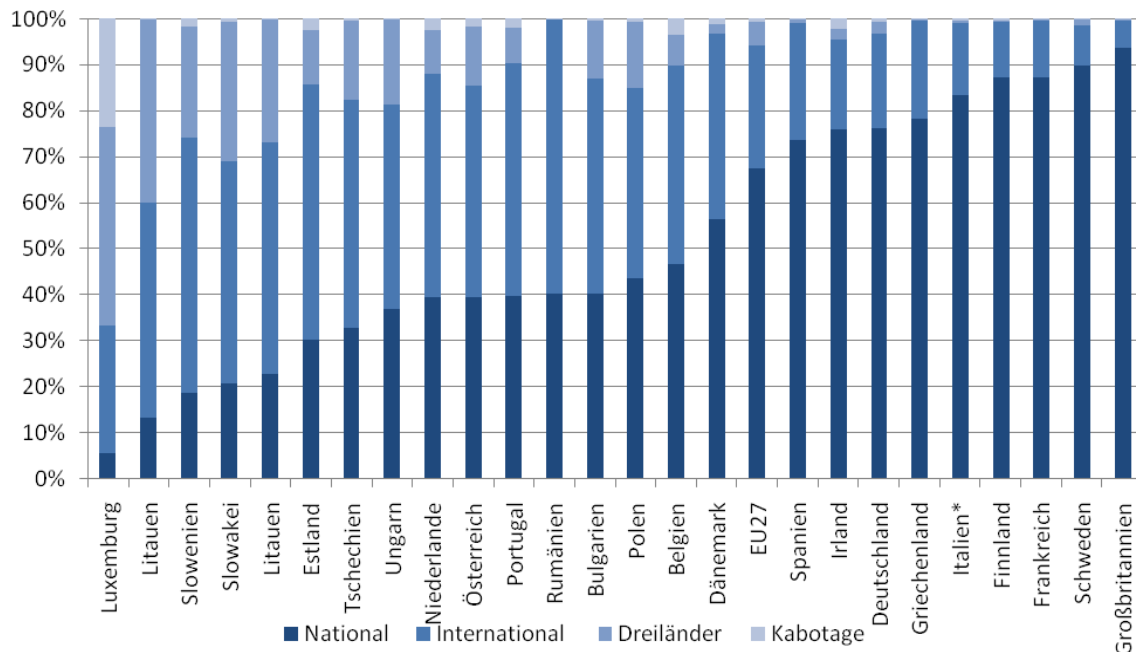


Abbildung 3: *Anteile nationaler, internationaler Dreiländer- und Kabotagetransporte EU-Mitgliedsstaat tkm²²*

Leider liegt derzeit noch kein aktuelleres statistisches Datenmaterial vor. Es ist aber anzunehmen, dass in Zukunft der Anteil von Kabotageverkehren an den nationalen Transporten in nahezu allen EU-Mitgliedsstaaten aufgrund der seit 01.05.2009 nunmehr EU-weit herrschenden Kabotagefreiheit für Güterkraftverkehrsunternehmen aus Estland, Lettland, Litauen, Polen, Ungarn, Tschechien und der Slowakei zunehmen wird. Aufgrund der Tatsache, dass manche EU-Mitgliedsstaaten schon vor dem 30.04.2009 Güterkraftverkehrsunternehmen aus diesen 7 EU-Mitgliedsstaaten Kabotagefreiheit gewährten, führten diese bereits 2007 schon 12,1 % des Kabotageverkehrs und 57,1 % des Dreiländerverkehrs innerhalb der EU-27 (ohne Malta und Zypern) durch, wobei polnische Frachtführer besonders aktiv waren mit einem Marktanteil von 6,8 % bei Kabotageverkehren und erstaunlichen 21,9 % bei Dreiländerverkehren. Wenn man nun bedenkt, dass insbesondere Österreich, Frankreich und Deutschland Güterverkehrsunternehmen aus diesen 7 EU-Mitgliedsstaaten bis zum 30.04.2009 keine Kabotagefreiheit gewährten, ist zu erwarten, dass sich dort deren Anteil am Kabotageverkehr in der Zukunft erheblich steigern wird.

22 EU 27 ohne Malta und Zypern; Italien geschätzt

3 Empirische Untersuchung zur Ausflagging in Österreich

Da es sich bei der Ausflagging um ein Phänomen handelt, das auf der Ebene der einzelnen Unternehmen vor sich geht, wurde eine Primärerhebung unter gewerblichen Güterverkehrsunternehmen durchgeführt wobei diejenigen Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs befragt wurden, die eine Fahrzeugflotte von mehr als 20 Motorwagen bzw. Sattelzugmaschinen besitzen. Grund dafür ist, dass für Unternehmen mit weniger als 20 Fahrzeugen eine Ausflagging nur bedingt sinnvoll erscheint.²³ Letzteres wurde erneut bestätigt, da die Befragten angaben, dass eine Ausflagging im Fernverkehr ab einem Fahrzeugbestand von 50 Motorwagen bzw. Sattelzugmaschinen – im Verteilverkehr ab 30 Kraftfahrzeugen als wirtschaftlich angesehen wird.

Im Rahmen dieser Studie wurden insgesamt 76 österreichische Straßengüterverkehrsunternehmen befragt, um Erkenntnisse über den Stand und die Entwicklung der Ausflagging von Lkw bei österreichischen Straßengüterverkehrsunternehmen zu gewinnen. Antworten konnten von 26 Unternehmen eingearbeitet werden. Diese Unternehmen besitzen eigenen Angaben zufolge in Europa 4.910 Kraftfahrzeuge (d.h. Motorwagen bzw. Sattelzugmaschinen) und beschäftigen insgesamt 5.228 Lkw-Fahrer. Weiterhin repräsentieren sie mit 3.304 in Österreich angemeldeten Kraftfahrzeugen rund 10,3 % des gesamten fuhrgewerblich genutzten Fahrzeugbestandes an Sattelzugmaschinen und Motorwagen mit einer Nutzlast von mehr als 2 Tonnen in Österreich.²⁴ Bezogen auf die für das Ausflaggen relevanten Fahrzeuge über 12 t Nutzlast ist der Anteil der erfassten Fahrzeuge vom Gesamtbestand deutlich höher.²⁵

3.1 Stand und Entwicklung Anzahl der ausgeflaggten Fahrzeuge

Im Rahmen der Befragung wurde ermittelt, wie hoch die Anzahl der aus Österreich ausgeflaggten Fahrzeuge in den vergangenen Jahren war. Aufgrund der Plandaten der Unternehmen wurde eine Prognose über die Anzahl der in den kommenden Jahren ausgeflaggten Fahrzeuge erstellt.

-
- 23 Für diese Unternehmen sind in der Regel die Kosten für die Gründung einer Niederlassung im Ausland zu hoch im Vergleich zu den erzielbaren Kostenvorteilen.
- 24 Gemäß Statistik Austria (2009) besaßen 2008 Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs in Österreich 18.524 Motorwagen mit einer Nutzlast von mehr als 2 Tonnen, 13.476 Sattelzugmaschinen sowie 25.492 Anhänger.
- 25 Ein Anteil ließ sich aufgrund in der amtlichen Statistik nicht vorhandener Daten nicht ermitteln.

Abbildung 4 zeigt, dass den Befragten zufolge der Anteil der ausgeflaggten Kraftfahrzeuge am Gesamtbestand (Fernverkehr – Unternehmen des Fuhrgewerbes mit über 20 Kraftfahrzeuge) zwischen 2007 und 2009 kontinuierlich gestiegen ist. Auch in den Folgejahren 2010 und 2011 wird ein weiterer Anstieg angenommen. Im Jahr 2011 wird dementsprechend, laut Angaben der befragten Unternehmen, jedes zweite Fahrzeug ausgeflaggt sein.

In der Studie 2006 wurde für die Jahre 2007 und 2008 eine Prognose über die Weiterentwicklung des Ausflaggingstrends abgegeben. Die Validierung dieser Zahlen durch die aktuelle Befragung zeigt, dass die damalige Vorhersage des Entwicklungstrends (Anteil von ausgeflaggten Kraftfahrzeugen von 39,9 % für 2007 bzw. 44,5 % für 2008) nicht in dem Ausmaß eintrat. Dies ist unserer Einschätzung nach auf die Senkung der Kfz-Steuer in Österreich, auf die gute konjunkturelle Situation sowie auf die stetige Anpassung des Lohnniveaus in den neuen EU-Mitgliedstaaten zurückzuführen.

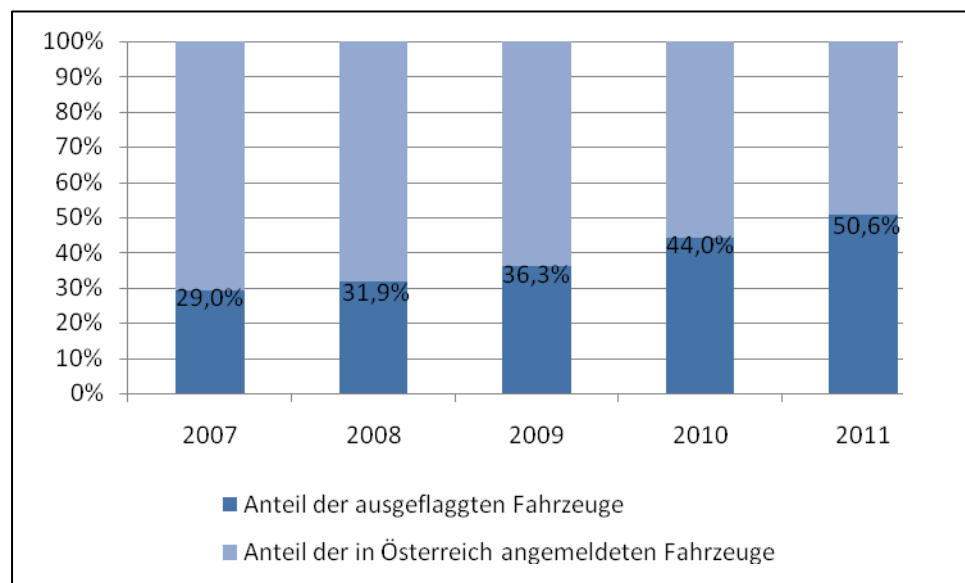


Abbildung 4: Anteile der in Österreich zugelassenen bzw. ausgeflaggten Kraftfahrzeuge am Gesamtbestand (Fernverkehr – Unternehmen des Fuhrgewerbes mit über 20 Kraftfahrzeuge)

Des Weiteren ist aus der Analyse der Befragungsergebnisse zu entnehmen, dass die Ausflagging von Fahrzeugen vor allem im Fernverkehr als Notwendigkeit gesehen wird, um Überleben zu können. Eine Ausflagging im Verteilverkehr wird hingegen als wenig essentiell betrachtet. Der Großteil der befragten Unternehmen gab allerdings an, dass die Ausflagging von Fahrzeugen auch im Verteilverkehr in Zukunft eine gewichtigere Rolle spielen wird, um überlebensfähig zu bleiben.

3.2 Analyse der angestellten Kraftfahrer

Wie aus der Abbildung 5 ersichtlich, sank die Anzahl der österreichischen Beschäftigten im Fernverkehr zwischen 2006 und 2009 um ca. 18 %. Dieser Trend wird sich laut Angaben der Befragten auch in den nächsten Jahren fortsetzen, ja verstärken. Die befragten Unternehmen gehen von einer weiteren Reduktion der angestellten österreichischen Fahrer um bis zu 40 % zwischen 2009 und 2012 aus.

Ein genau gegenläufiges Bild zeigt die Entwicklung der beschäftigten Kraftfahrer aus den 12 neuen EU-Mitgliedstaaten. Diese erhöhte sich zwischen 2006 und 2009 um 100 %.

Für die künftigen Jahre bis 2012 wird ein weiterer Anstieg bei der Beschäftigung von Kraftfahrern aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten um ca. 25 % erwartet – die Beschäftigung von Fahrern aus den anderen 15 EU-Mitgliedsstaaten sowie Drittstaaten (z.B. Ukraine) hat insgesamt keine große Bedeutung.

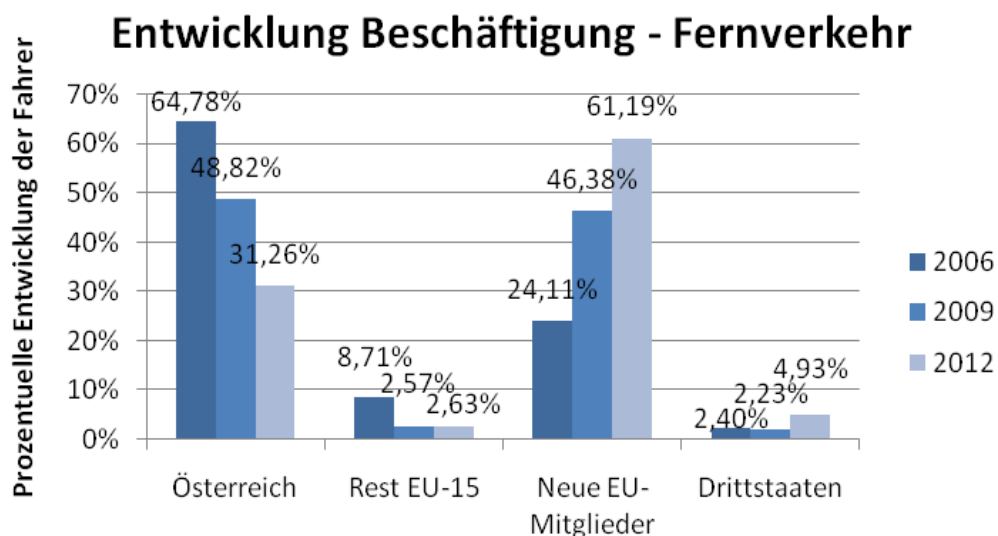


Abbildung 5: Entwicklung Kraftfahrer – Fernverkehr bei den befragten Unternehmen (2006-2009)

Wie bereits in Abschnitt 3.1 festgestellt werden konnte, spielt die Ausflagung von Fahrzeugen im Verteilverkehr eine untergeordnete Rolle. Dies spiegelt sich dementsprechend auch in der Entwicklung der Beschäftigungszahlen wider (siehe Abbildung 6). Es wird anhand der analysierten Daten angenommen, dass die Ausflagung und damit die Anstellung nicht-österreichischer Fahrer im Verteilverkehr hauptsächlich in jenen Regionen praktiziert wird, welche sich im Grenzgebiet zu einem aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten günstigeren Nachbarstaat befinden.

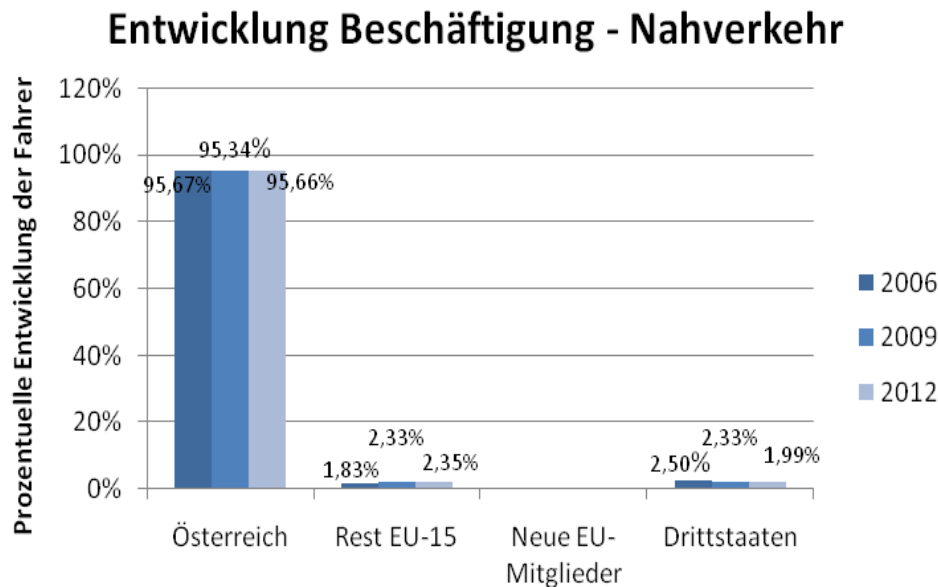


Abbildung 6: Entwicklung Kraftfahrer – Verteilverkehr (2006-2009)

3.3 Analyse der Attraktivität der unterschiedlichen Ausfluggungsländer

In Abbildung 7 wurden jene Länder dargestellt, die gemäß den Befragten besonders hohe Ausfluggungsattraktivität ausweisen. Dabei wurden die Länder in zwei Gruppen (EU-15, Neue Mitgliedstaaten) geclustert.

Deutlich hervor geht, dass Länder aus der Gruppe der 12 neuen EU-Mitgliedsstaaten die höchste Attraktivität aufweisen, wobei Rumänien, Ungarn, die Slowakei und Tschechien besonders hervorstechen.

Wie bereits bei der Studie aus dem Jahr 2006 festgestellt wurde, verlieren Länder der EU-15 als Ausfluggungszielland an Attraktivität. Dieser Trend konnte auch bei der vorliegenden Analyse beobachtet werden. Im Vergleich zu 2006 wurden EU-Mitgliedsstaaten wie beispielsweise Portugal und Italien nicht mehr genannt.

Im Vergleich zur Studie des Jahres 2006 wurden Drittstaaten nicht als attraktive Ausfluggungsländer angesehen. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass Staaten wie Bulgarien und Rumänien, welche zum Zeitpunkt der letzten Analyse noch nicht der EU beigetreten waren, seit 1. Jänner 2007 dieser angehören und damit in der Gruppe der neuen EU-Mitgliedsstaaten enthalten sind.

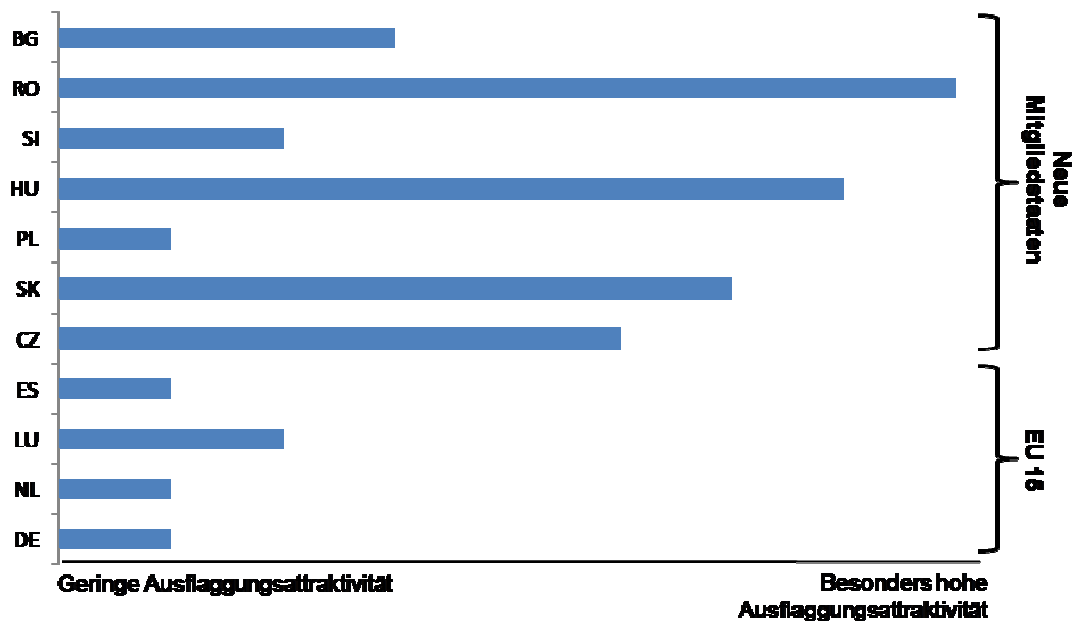


Abbildung 7: Geclusterte Attraktivität als Ausfluggesland

3.4 Analyse der Ursachen für das Ausfluggen von Fahrzeugen

Im Rahmen der Umfrage wurden die Unternehmen ebenfalls über die Ursachen der Ausfluggen von Fahrzeugen befragt. Für die im Fragebogen vorgegebenen Ursachenkategorien konnten die Unternehmen diese auf einer Skala von „wichtig“ bis „unwichtig“ gewichten. Abbildung 8 zeigt das Ergebnis. Es ist jeweils der Mittelwert über alle Unternehmen dargestellt.

Erkennbar ist, dass bei der Bedeutung der wesentlichen Kriterien bei der Ausfluggenentscheidung im Vergleich zu den vergangenen Befragungen im Jahr 2003 und 2006 keine großen Veränderungen auftraten. Die drei bedeutendsten Einflussgrößen im Jahr 2009 sind weiterhin:

- die Höhe der Lohnnebenkosten,
- die direkten Lohnkosten sowie
- die Höhe der Kfz-Steuer.

Weiters von Bedeutung sind die Entwicklung der Mineralölsteuer, Nichtverfügbarkeit von Fahrpersonal, Abschreibungskosten bzw. Instandhaltungs-/Instandsetzungskosten des Lkw, aber auch Kosten der Bürokratie.

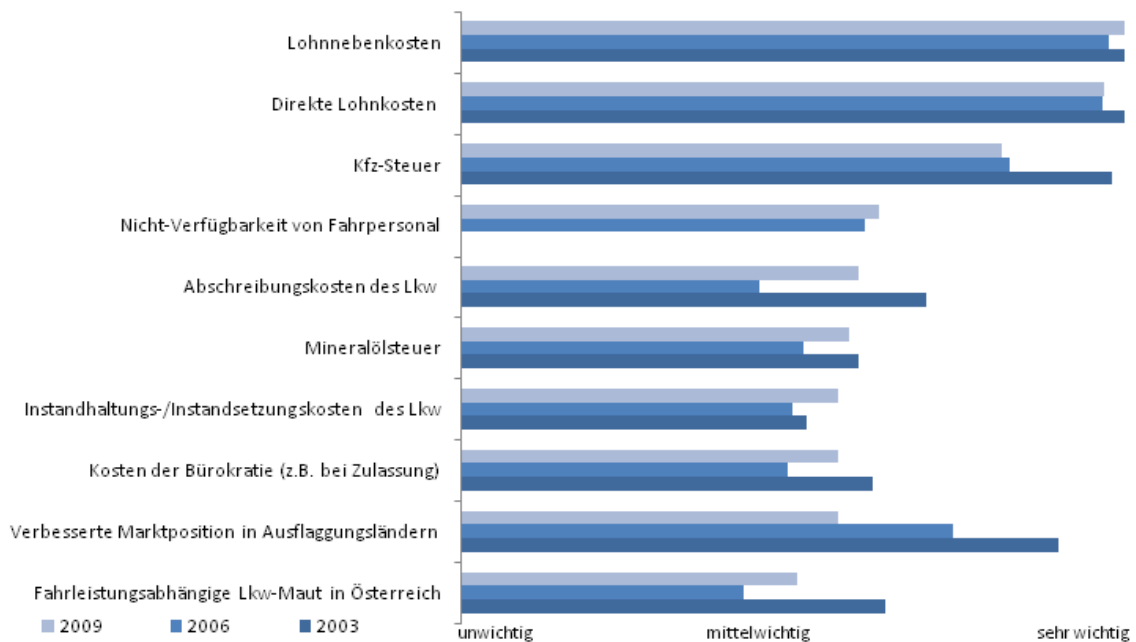


Abbildung 8: Wichtigkeit von Ursachen für die Ausflagung²⁶

Auffällig ist, dass die Nennung der verbesserten Marktposition als Motiv für Ausflagung zwischen den Befragungen von 2003, 2006 und 2009 stark abnimmt. Dies zeigt, dass im Fernverkehr sich innerhalb der EU immer mehr ein einheitlicher Markt bildet und daher aus Sicht der Marktbearbeitung die Bedeutung der Präsenz in einem einzelnen Land abnimmt. Weitere Gründe können darin liegen, dass sich die befragten Unternehmen ihrer Meinung nach in den jeweiligen Ausflagungszielländern bereits hinreichend etabliert haben bzw. dort verstärkt mit lokalen Subunternehmern anstatt eigenen Fahrzeugen operieren.

Weiterhin wurden die Unternehmen gebeten, aus ihrer eigenen Erfahrung heraus Kostenstrukturen für einen im Fernverkehr eingesetzten Sattelzug (d.h. Sattelzugmaschine mit Sattelanhänger) für mögliche Ausflagungszielländer anzugeben. Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Kostenstrukturen zwischen Österreich und Tschechien für 2003, 2006 und 2009 auf, stellvertretend für alle anderen neuen EU-Mitgliedsstaaten:²⁷

26 In der Befragung vom 2003 wurde die generelle Nichtverfügbarkeit von Fahrpersonal in Österreich nicht abgefragt, siehe Kummer et al. (2003).

27 Ähnliche Aussagen wurden in der Befragung von 2009 auch für Ungarn, die Slowakei und sogar Rumänien getätigt.

Die Gesamtkosten sind von 60% (2003) auf 70% (2009) der Gesamtkosten eines in Österreich zugelassenen Sattelzugs gestiegen, was in erster Linie an stark gestiegenen Personalkosten und erhöhter Kfz-Steuerbelastung liegt. Der kontinuierliche Anstieg der Personalkosten im Vergleich zu Österreich ist dabei u.a. auf das stetig steigende Lohnniveau infolge des EU-Beitritts zurückzuführen.

Die im Jahr 2007 realisierte Senkung der Kfz-Steuer führt zu einer Verringerung des Kostennachteils in Österreich zugelassener Fahrzeuge gegenüber Tschechien bei der Kfz-Steuer von 80% auf 23%.²⁸ Bei anderen Kostenbestandteilen wie Kraftstoffkosten, Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten bestehen keine so großen Unterschiede zwischen Tschechien und Österreich

	Österreich	Tschechien Umfrage 2003	Tschechien Umfrage 2006	Tschechien Umfrage 2009
Gesamtkosten des Sattelzug im Jahr	100	60	72	70
<i>Kostenbestandteile</i>				
Personalkosten	100	37	41	72
Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten	100	105	101	93
Kfz-Steuer	100	20	20	77
Kraftstoffkosten	100	80	104	102

Tabelle 1: Unternehmensangaben zur unterschiedlichen Kostenstruktur am Beispiel „Tschechien“ im zeitlichen Verlauf

28 Per 1.7.2007 wurde in Österreich die Kfz-Steuer für Kraftfahrzeuge mit über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht sowie Anhänger und Sattelaufleger über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht halbiert bei gleichzeitiger Erhöhung der Mineralölsteuer MÖSt auf Diesel um 5 Cent pro Liter netto, siehe BGBl.Nr. 449/1992, idF BGBl. I Nr. 64/2007.

4 Auswertung von aggregierten Statistiken zur Analyse der Ausflattung in Österreich

4.1 Analyse des Lkw-Bestands in Österreich

Abbildung 9 zeigt den sich in Österreich stetig negativ entwickelnden Bestand an im Straßengüterverkehr gewerblich genutzten Kraftfahrzeugen zwischen 2004 – 2008 (mit Ausnahme des Jahres 2007). In Prozent ausgedrückt sank er zwischen 2004 und 2005 um -2,94 %, zwischen 2005 und 2006 um -1,87 % und zwischen 2007 und 2008 um -3,39 %. Der Anstieg von +3,10 % von 2006 auf 2007 ist auf die allgemeine positive wirtschaftliche Entwicklung zurückzuführen. Bei näherer Betrachtung fällt zudem auf, dass insbesondere der Bestand an Sattelzugfahrzeugen seit 2004 stetig abnimmt, die wiederum üblicherweise im Ladungs- und Fernverkehr eingesetzt werden.

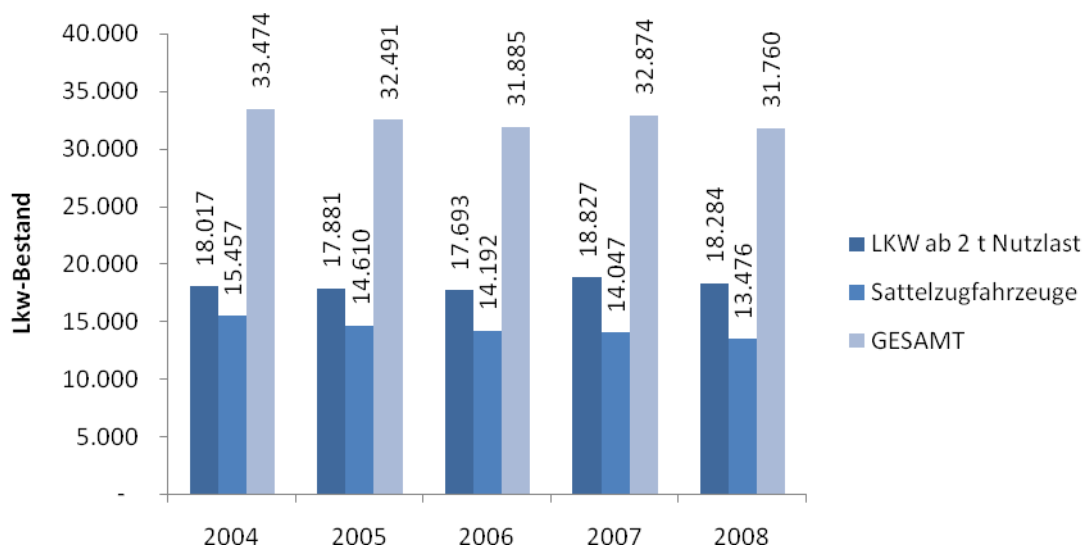


Abbildung 9: Lkw-Bestand in Österreich 2004 – 2008²⁹

Für 2009 kann angenommen werden, dass es zu einer weiteren Reduktion des im Straßengüterverkehr genutzten Fahrzeugbestands in Österreich kommen wird, da die Finanz- und Wirtschaftskrise hier sicherlich ihre Auswirkungen zeigt. Mangelnde Verfügbarkeit liquider Mittel sowie hohe Zinssätze erschweren die Investition in neue Kraftfahrzeuge. Entsprechend werden die vorhandenen Fahrzeuge vermehrt über ihre geplante Nutzungsdauer hinaus eingesetzt bzw. teils keine identische Reinvestition getätigt.

Dramatisch ist die Betrachtung der langfristigen Entwicklung des Nutzfahrzeugbestandes in Österreich im Vergleich zur Transportleistung. In Abbildung 10 ist zu erkennen, dass im Laufe der Zeit, bei gleichzeitigem Wachstumstrend der Transportleistung, der im fuhrgewerblichen Verkehr und Werkverkehr genutzte Kraftfahrzeugbestand (Motorwagen mit einer Nutzlast >2t sowie Sattelzugmaschinen) abnimmt – man kann von einer Entwicklung einer aufgehenden Schere sprechen.

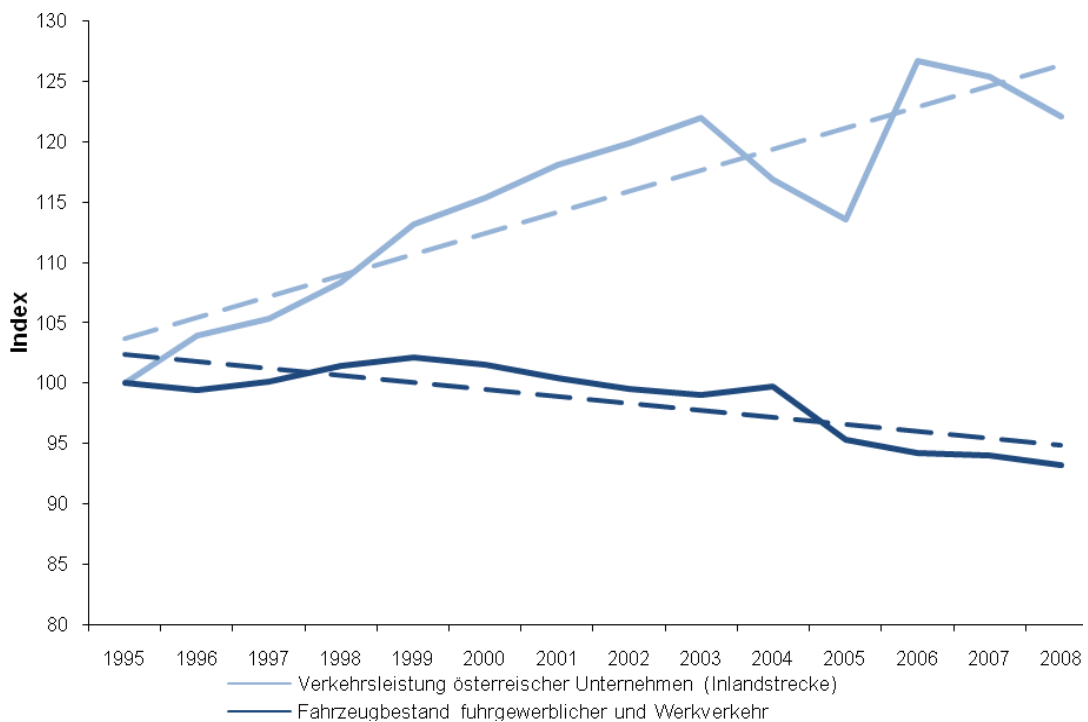


Abbildung 10: Transportleistung des Straßengüterverkehrs österreichischer Unternehmen im Vergleich zum Gesamtbestand an österreichischen Kraftfahrzeugen

Bei der Analyse des Kraftfahrzeugbestandes im Straßengütertransportgewerbe kann man nicht einfach auf die allgemeinen Zulassungs- und Bestandsdaten von Kraftfahrzeugen zurückgreifen, da auch vorwiegend von Privatpersonen genutzte Kleinbusse, und das immer größer werdende Segment Sports Utility Vehicles (SUVs) aus steuerlichen Gründen oftmals eine LKW-Zulassung haben – zudem kann man zwischen den im gewerblichen Straßengüterverkehr und den im Werkverkehr eingesetzten Kraftfahrzeugen nicht diskriminieren. Dies würde ansonsten zu einer erheblichen Überschätzung der tatsächlich im gewerblichen Straßengüterverkehr eingesetzten Kraftfahrzeuge führen, was bei der Reihe *Strukturdaten zum Güterverkehr auf der Straße* der Statistik Austria eben nicht der Fall ist, da hier nur Motorwagen und Anhänger mit einer Nutzlast über 2 t betrachtet werden und explizit zwischen gewerblichem Straßengüterverkehr und Werkverkehr unterschieden wird.

4.2 Analyse der Neuzulassungen

Abbildung 11 zeigt den Einfluss der Wirtschaftskrise auf die Lkw-Neuzulassungen in Europa deutlich. Der Anstieg der Monate Jänner – März 2007 zu Jänner – März 2008 ist auf die Anfang 2008 noch positiven wirtschaftlichen Prognosen zurückzuführen. Ab Juni 2008 ist ein deutlicher Einbruch festzustellen welcher sich bis dato fortzieht.

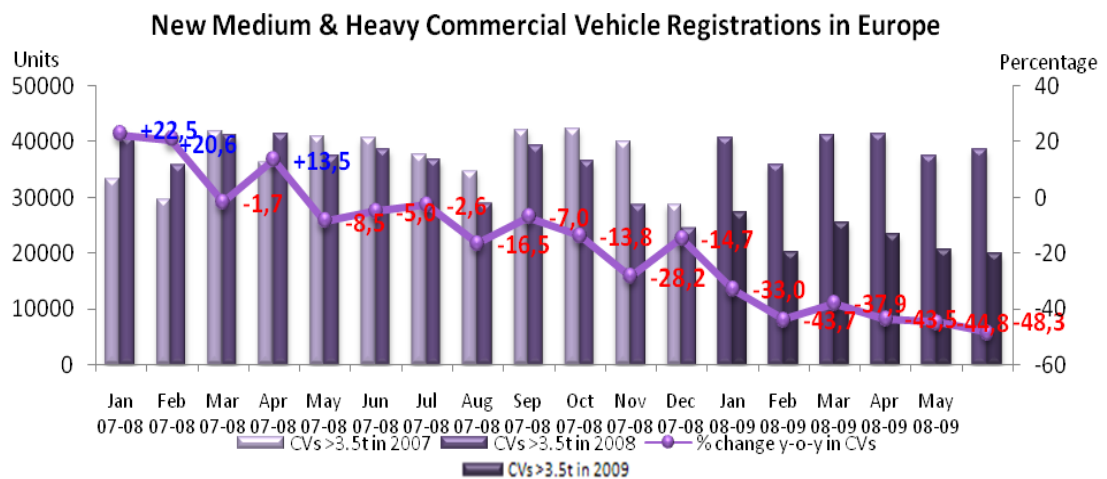


Abbildung 11: Entwicklung der Neuzulassungen von Lkw > 3,5 t in Europa³⁰

Abbildung 12 ersichtlich, entwickelte sich insbesondere die Zahl der Neuzulassungen in den betrachteten Staaten (Slowenien, Slowakei, Rumänien, Polen, Tschechien und Österreich) negativ – ein Rückgang von über 50 % ist bei allen diesen zu konstatieren. In Rumänien, der Slowakei und Slowenien betrug dieser sogar über 70 %.

30 Vgl. http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/commercial_vehicles_registrations_slide_372_in_first_half_2009/

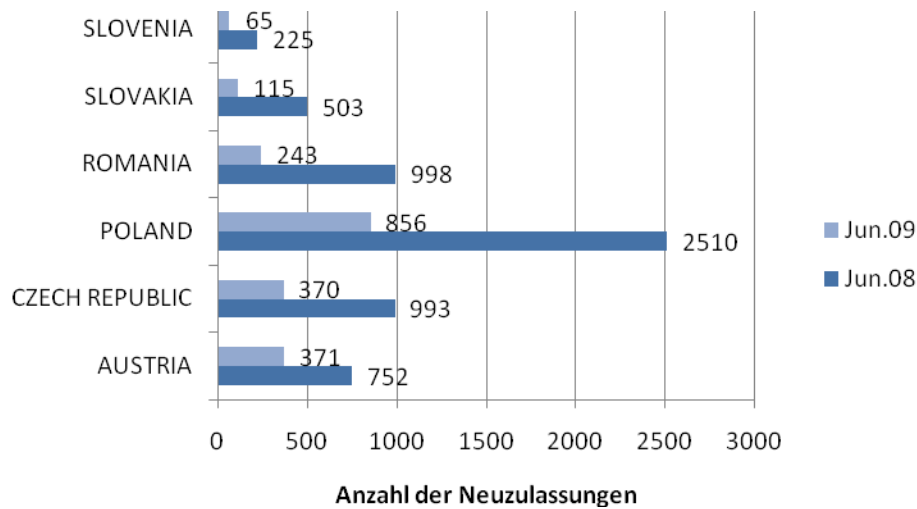


Abbildung 12: Entwicklung der Neuzulassungen ausgewählter Länder Juni 2008 – Juni 2009³¹

Österreichspezifisch kam es im 1. Halbjahr 2009 zu einem signifikanten Einbruch der Lkw-Neuzulassungen - um bis zu einem Drittel gegenüber dem 1. Halbjahr 2008. Gesamt sank die Anzahl der Neuzulassungen von Lkw gegenüber dem Vorjahr um 29,7 % oder 6.259 Stück. Im Detail zeigt sich folgendes Bild:³²

Lkw bis 3,5 t	-28,6 %
Lkw 3,5 t – 12 t	-24,1 %
Lkw > 12 t	-39,2 %
Sattelzugfahrzeuge	-49,9 %

Tabelle 2: Vergleich Neuzulassungen 1. Halbjahr 2008 – 1. Halbjahr 2009

31 Vgl. http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/commercial_vehicles_registrations_slide_372_in_first_half_2009/

32 Vgl. http://www.statistik.at/web_de/dynamic/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_neuzulassungen/037282

4.3 Hohe Insolvenzzraten im Transportgewerbe

Die Wirtschaftskrise setzt den ohnehin mit einer geringen Kapitaldecke ausgestatteten Frächtern erheblich zu. Die Mehrheit der österreichischen Transportunternehmen steht aktuell Auftragseinbrüchen von bis zu 12 % sowie Auslastungsproblemen gegenüber. Der bereits unter Druck stehende Fernverkehr ist dabei am stärksten betroffen. Infolge der ruinösen Konkurrenz, insbesondere durch osteuropäische Wettbewerber, ist eine weitere Erhöhung der Insolvenzzahl im Transportgewerbe zu erwarten. Dies ist u.a. auf die hohe Wettbewerbsintensität und die damit verbundenen geringen Umsatzrenditen im Bereich von Komplettladungen zurückzuführen. Um in der jetzigen Situation – geprägt von harten Preiskämpfen – bestehen zu können, werden Ladungen immer häufiger zu Selbstkosten angeboten (wenn nicht sogar zu Frachtrafen gefahren wird, die unter den Selbstkosten liegen).

In dieser Situation entscheiden geringe Kostenvor- oder -nachteile über den wirtschaftlichen Erfolg eines Unternehmens. Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des Standortes Österreich sind demnach nicht nur gegen Ausfluggung wirksam, sondern haben auch positive Effekte auf die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Güterverkehrsunternehmen. So würde beispielsweise die Anpassung der Kfz-Steuer auf EU-Niveau eine deutliche steuerliche Entlastung – jährlich ca. 800 EUR pro Lkw – für das Transportgewerbe bedeuten. Das aktuelle österreichische Niveau der Kfz-Steuer liegt 50% über jenem des EU-Durchschnitts und über das 2,5-fache bezogen auf das EU-Minimum.³³

Wie angespannt die Lage unter den Unternehmen der Transportwirtschaft ist, zeigt die Auswertung der Insolvenzdaten des AKV Europa (2001 – 2005) und des KSV 1870 (2006 bis August 2008), welche für das Straßengütertransportgewerbe nach 2005 nun 2008 bzw. 2009 einen erneuten starken Anstieg der Gesamtinsolvenzzahlen aufzeigen (siehe Abbildung 13).³⁴ Damit folgt das Straßengütertransportgewerbe dem Trend der Gesamtinsolvenzen aller Unternehmen in Österreich, wenn man sie mit den vom KSV 1870 veröffentlichten Insolvenzzahlen in Abbildung 14 vergleicht.

33 IFT-Road Haulage Tax-Database (2009)

34 Beide Datensätze entstammen Sonderauswertungen, für die Daten des AKV Europa siehe auch die 2006 bereits durchgeführte Insolvenzstudie von Kummer et al. (2006).

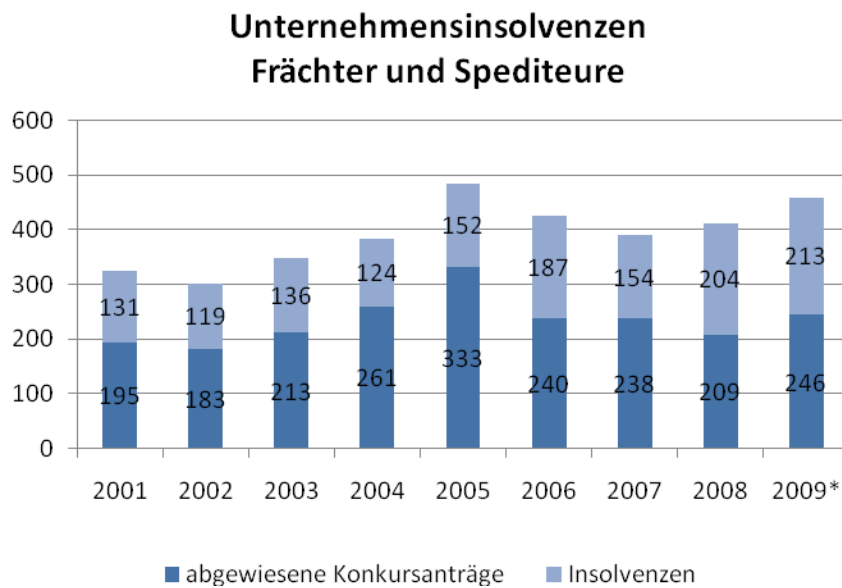


Abbildung 13: Entwicklung der Gesamtinsolvenzen im Straßengüterverkehrsgewerbe 2001-2009^{*35}

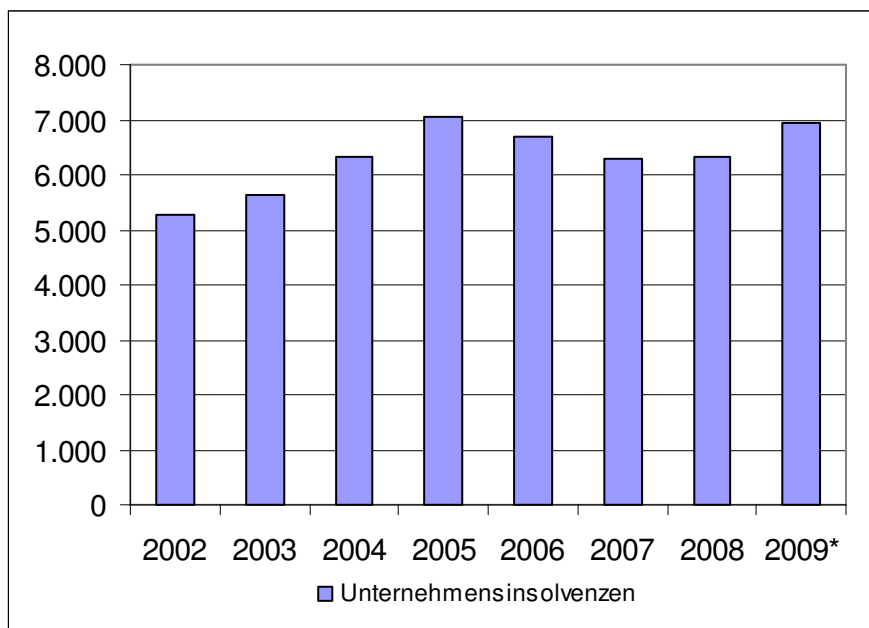


Abbildung 14: Unternehmensinsolvenzen gemäß KSV 1870 für 2002-2009^{*36}

35 Für 2009 Schätzung durch lineare Fortschreibung vorhandener Monatswerte.

36 KSV 1870 Insolvenzstatistik. Für 2009 Schätzung durch lineare Fortschreibung vorhandener Monatswerte.

Der Rückgang der Gesamtinsolvenzzahlen zwischen 2006 und 2007 ist sicherlich auf die positive wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2007 zurückzuführen. Nach den hohen Gesamtinsolvenzzahlen im Jahr 2005 und 2006, bedingt u.a. durch die verspäteten Folgen der EU-Osterweiterung (→ weitere Erhöhung der Wettbewerbsintensität) als auch durch die Einführung der Lkw-Maut (→ Notwendigkeit von Vorinvestitionen) im Jahr 2004, konnte durch den im Jahre 2006 und 2007 erfolgten wirtschaftlichen Aufschwung eine Trendumkehr realisiert werden.

Im Jahr 2008 sind jedoch bereits wieder mehr Gesamtinsolvenzen zu verzeichnen - insbesondere im 2. Halbjahr ist ein starker Anstieg an eröffneten Insolvenzverfahren festzustellen. Dies ist auf die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise zurückzuführen, welche vor allem im Transportgewerbe – gekennzeichnet von ohnehin geringen Gewinnmargen – rasch zu negativen Geschäftsentwicklungen führte. Für das Jahr 2009 lagen Daten zum Zeitpunkt der Studiererstellung bis zum 1. August vor. Bereits in den ersten sieben Monaten des Jahres 2009 wurden insgesamt 306 Insolvenzverfahren angemeldet – entsprechend ist ein über das Vorjahresniveau hinausgehender Anstieg der Gesamtinsolvenzen zu erwarten. Dies ist u.a. auf das geringe Transportaufkommen aufgrund der Wirtschaftskrise als auch auf die zaghafte Kreditvergabe zurückzuführen. Ersteres spiegelt sich durch die um 17% zurückgegangene Fahrleistung auf Österreichs Autobahnen im ersten Halbjahr 2009 wider.³⁷

Nachstehende Abbildungen geben einen Überblick über die Entwicklung der Insolvenzzahlen im gesamten Straßengütertransportgewerbe (Güterkraftverkehrsunternehmen und Spediteure) sowie separiert für Güterkraftverkehrsunternehmen und Speditionsbranche.

37 Vgl. APA (2009): http://www.journale.apa.at/cms/journale/aktuelles_detail.html;jsessionid=avvBkzUUQy6-?doc=CMS1250255678898

Transportgewerbe gesamt

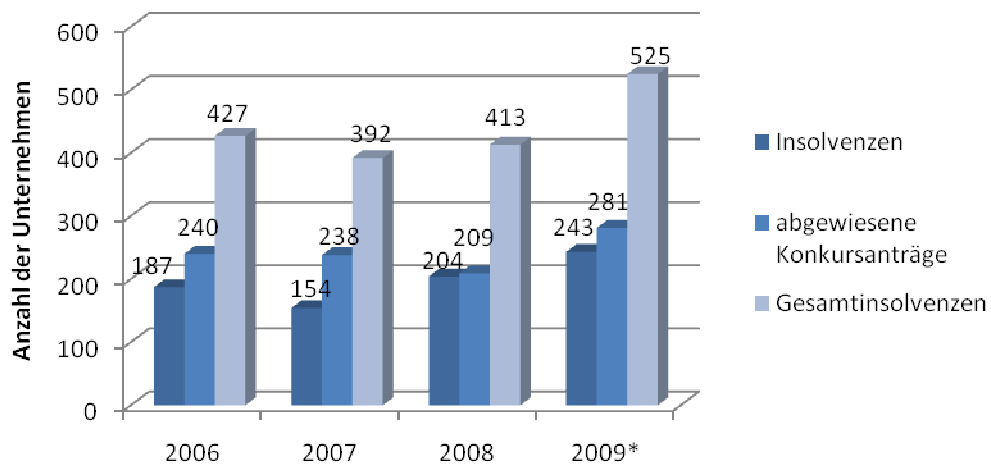


Abbildung 15: Eröffnete und abgewiesene Insolvenzverfahren Transportgewerbe gesamt 2006 – 1. August 2009 und Trend bis Ende 2009³⁸

Frächter

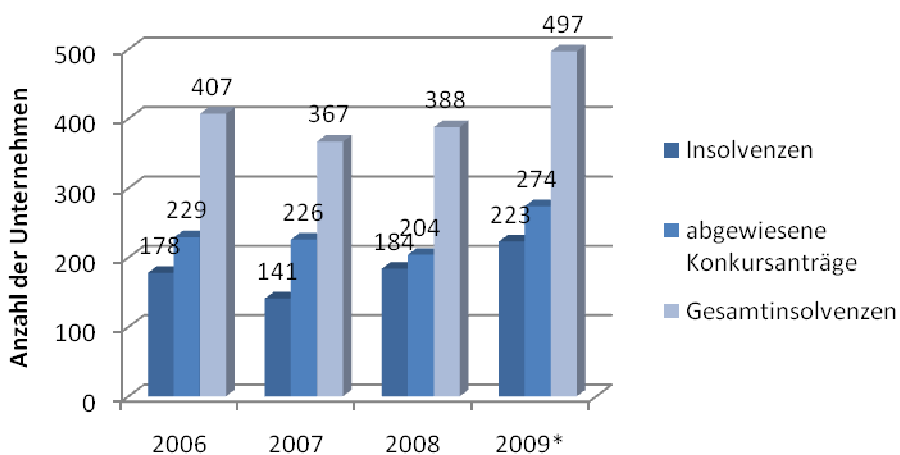


Abbildung 16: Eröffnete und abgewiesene Insolvenzverfahren Frächter 2006 – 1. August 2009 und Trend bis Ende 2009³⁹

38 Für 2009 Schätzung durch lineare Fortschreibung vorhandener Monatsdaten

39 Dargestellt sind nur die Unternehmen im Straßengüterverkehr, Sonderauswertung KSV. Für 2009 Schätzung durch lineare Fortschreibung vorhandener Monatswerte.

Spediteure

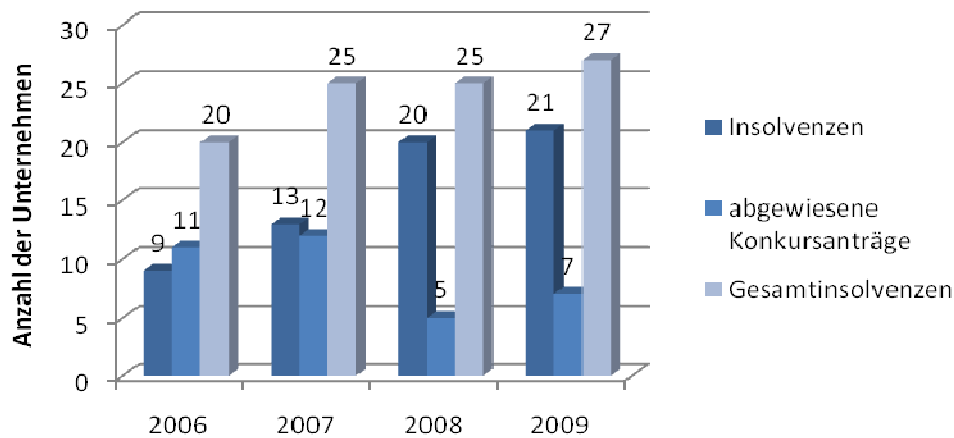


Abbildung 17: Eröffnete und abgewiesene Insolvenzverfahren Frächter 2006 – 1. August 2009 und Trend bis Ende 2009⁴⁰

Bei Betrachtung der Detailergebnisse nach Bundesländern ist festzustellen, dass insbesondere Transportunternehmen in Ober- und Niederösterreich sowie in der Steiermark im Vergleich zu den übrigen Bundesländern überdurchschnittlich hoch von Insolvenzen betroffen sind.

In Ober- und Niederösterreich ist dies auf die spezifische Branchenstruktur zurückzuführen, da hier in hohem Grade kleine und mittlere Transportunternehmen tätig sind. Diese konnten und können dem stetig steigenden Preiswettbewerb oftmals nicht standhalten und sind dementsprechend in höherem Ausmaß von der Wirtschaftskrise und der damit einhergehenden Intensivierung des Wettbewerbs negativ betroffen.

Für das Bundesland Steiermark ist vor allem die Abhängigkeit des Transportgewerbes von der Autozulieferindustrie hervorzuheben. Von den Produktionsrückgängen bei beispielsweise Magna und den verbundenen Autozulieferern sind insbesondere die steirischen Frächter stark betroffen.

⁴⁰ Dargestellt sind nur Speditionen gemäß Sonderauswertung KSV. Für 2009 Schätzung durch lineare Fortschreibung vorhandener Monatswerte.

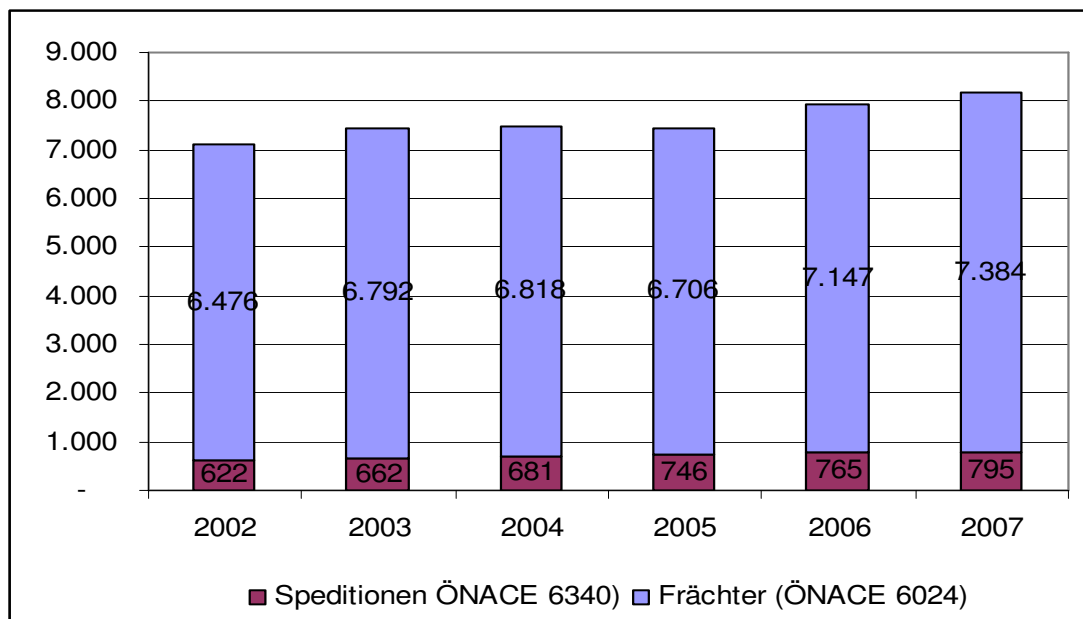


Abbildung 18: Anzahl der Unternehmen im Straßengüterverkehrsgewerbe nach ÖNACE 2002-2007 zum 31.12. gemäß Statistik Austria Leistungs- und Strukturstatistik Dienstleistungen

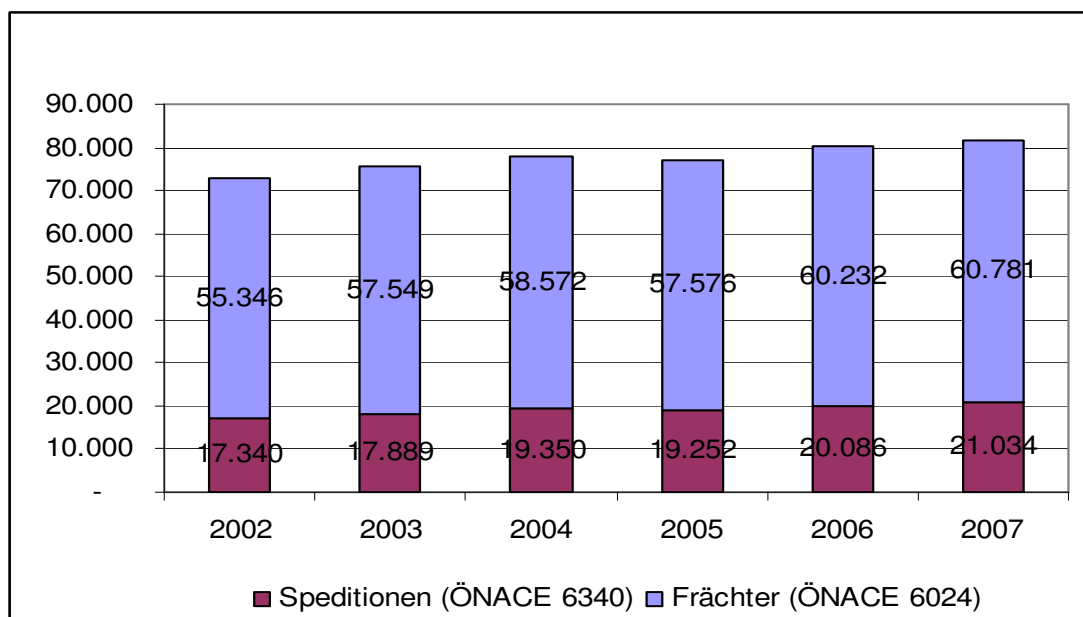


Abbildung 19: Beschäftigte in Unternehmen des Straßengüterverkehrsgewerbes nach ÖNACE 2002-2007 im Jahresdurchschnitt gemäß Statistik Austria Leistungs- und Strukturstatistik Dienstleistungen

Angesichts der stetig steigenden Anzahl an Unternehmen und damit verbundene Beschäftigungszahlen im Straßengüterverkehrsgewerbe (d.h. ÖNACE 6024 und ÖNACE 6340) gemäß der jährlich durch Statistik Austria veröffentlichten Leistungs- und Strukturstatistik Dienstleistungen stellt sich die Frage, ob ein Ansteigen der Gesamtinsolvenzen nicht dadurch bedingt sein kann, dass es einfach mehr Unternehmen gibt. So wurden zusätzlich Insolvenzquoten berechnet, wobei hier die Gesamtinsolvenzen jeweils mit der Anzahl der Unternehmen gemäß ÖNACE zum 31.12. des Vorjahres gewichtet wurden.⁴¹ Entsprechend kann man die so berechnete Insolvenzquote als eine Art Wahrscheinlichkeit für das Auftreten einer Insolvenz eines zum Jahresbeginn bestehenden Unternehmens auffassen.

Abbildung 20 gibt einen Überblick über die Entwicklung der Insolvenzquoten für das gesamte Straßengütertransportgewerbe von 2003 bis 2008, wobei die der Berechnung zugrunde liegenden Gesamtinsolvenzzahlen bis einschließlich 2005 erneut von AKV Europa stammen. Es zeichnet sich der gleiche Trend ab wie bereits bei der Betrachtung der Gesamtinsolvenzzahlen: Nach einem vorläufigen Höchststand 2005 kommt zu einer Verringerung der Insolvenzquoten 2006 und 2007, bevor sie 2008 wieder leicht ansteigen.

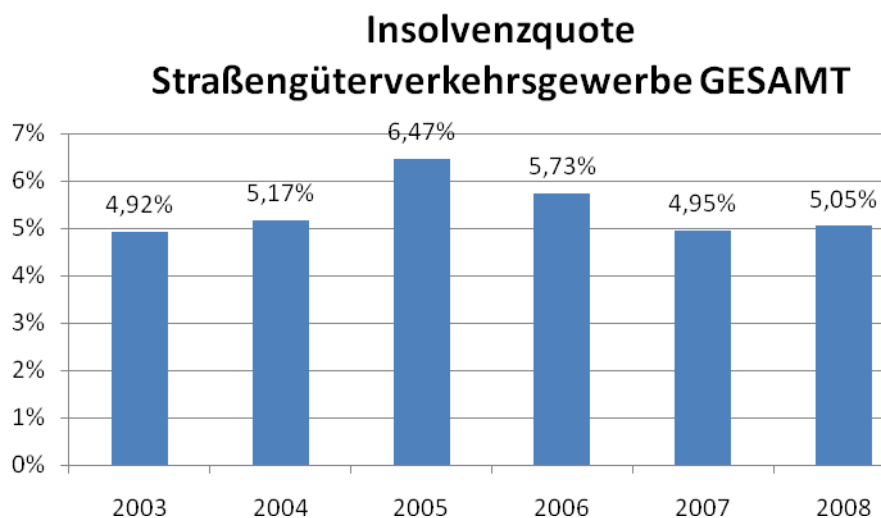


Abbildung 20: Entwicklung der Insolvenzquoten im Straßengüterverkehrsgewerbe 2003-2008

41 Vgl. http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/strukturdaten/index.html

In Abbildung 21 wird die Insolvenzquote getrennt für Speditionsunternehmen und Frächter im Straßengüterverkehr ausgewiesen. Hier wird deutlich, dass 2006 bis 2008 bedeutend mehr Frächter als Spediteure in die Insolvenz gegangen sind. Gründe liegen hierbei sicherlich in der unterschiedlichen Art der Geschäftstätigkeit mit Organisation von Gütertransporten durch Speditionen auf der einen und deren tatsächlichen Beförderung durch Frächter auf der anderen Seite. Entsprechend setzen Speditionen (wenn sie nicht im Selbsteintritt tätig werden) Frächter ein und können dabei neben vertraglich längerfristig gebundenen Subunternehmern auch auf den Spotmarkt zurückgreifen – kurzum, sie haben mehr Optionen in wirtschaftlich schlechten Zeiten und können so auch Frächter gegeneinander ausspielen, um möglichst günstige Frachtraten zu erzielen.

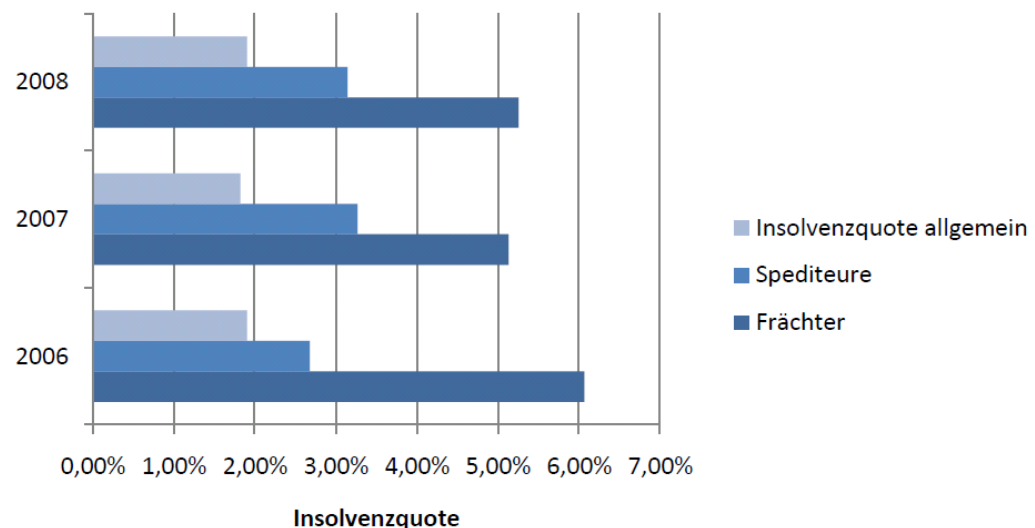


Abbildung 21: Entwicklung der Insolvenzquoten für Spediteure und Frächter 2006 – 2008

Zur Berechnung der Insolvenzquoten wurde die Reihe *Leistungs- und Strukturstatistik Dienstleistungen* der Statistik Austria verwendet, da andere mögliche Quellen ebenfalls zu erheblichen Verfälschungen der Ergebnisse führen können. So werden in der Reihe *Strukturdaten zum Güterverkehr auf der Straße* der Statistik Austria Arbeitsstätten gezählt und die Verwendung der WKO Mitgliederstatistiken der Fachverbände führt ebenfalls Doppelzählungen, da sich hier Unternehmen sehr oft gleichzeitig mehreren Fachverbänden zugehörig fühlen. Dies würde in beiden Fällen zu einer erheblichen Unterschätzung der Insolvenzquote führen.

4.4 Steigende Zahl an arbeitslosen Kraftfahrern

Aus der Arbeitslosenstatistik für Kraftfahrer ist bis zu Beginn des Jahres 2006 eine stetige Zunahme der Arbeitslosenzahlen festzustellen (siehe Abbildung 22). In den Zeiten prosperierender Wirtschaftsentwicklung, im Detail in den Jahren 2006 und 2007, sank die Zahl der arbeitslosen Kraftfahrer von 58.873 auf 53.408 oder um ca. 10%. Dieser Trend wirkte bis in die 1. Jahreshälfte 2008 hinein. Seit Ende 2008 bzw. Anfang des Jahres 2009 ist, zurückzuführen auf die Wirtschaftskrise, eine signifikante Erhöhung der Arbeitslosenzahlen zu beobachten, sie sich vermutlich bis Mitte 2010 nicht erholen werden.



Abbildung 22: Arbeitslose Kraftfahrer - Überblick⁴²

Die in Abbildung 23 dargestellte Entwicklung der Arbeitslosenzahlen und die darin ersichtlichen Schwankungen sind insbesondere auf alljährlich wiederkehrende saisonale Schwankungen zurückzuführen.

42 Wert für 2009 ist Schätzung, Quelle: Arbeitsmarktdatenbank des AMS und des BMASK

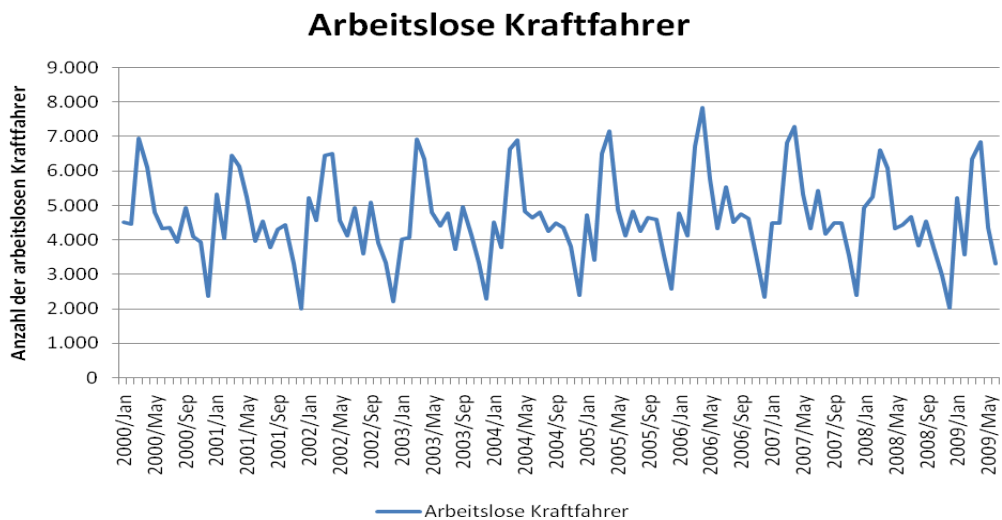


Abbildung 23: Arbeitslose Kraftfahrer - Detailübersicht⁴³

Abbildung 24 stellt die branchenweiten Arbeitslosenzahlen jenen des Transportsektors gegenüber und zeigt, dass das Transportgewerbe insbesondere seit 2008 von einem signifikanten Einbruch der Beschäftigung betroffen ist, was wiederum auf die negative wirtschaftliche Entwicklung der letzten Monate bzw. Jahre zurückzuführen ist. Der überproportionale Anstieg ab 2005 ist u.a. auf die EU-Osterweiterung und dem Trend zur Ausflagung sowie der damit einhergehenden Anstellung von überwiegend ausländischen Lenkern herzuleiten. Durch die EU-Osterweiterung wurde es Transportunternehmen erleichtert, sich im EU-Ausland Tochterunternehmen zu gründen.

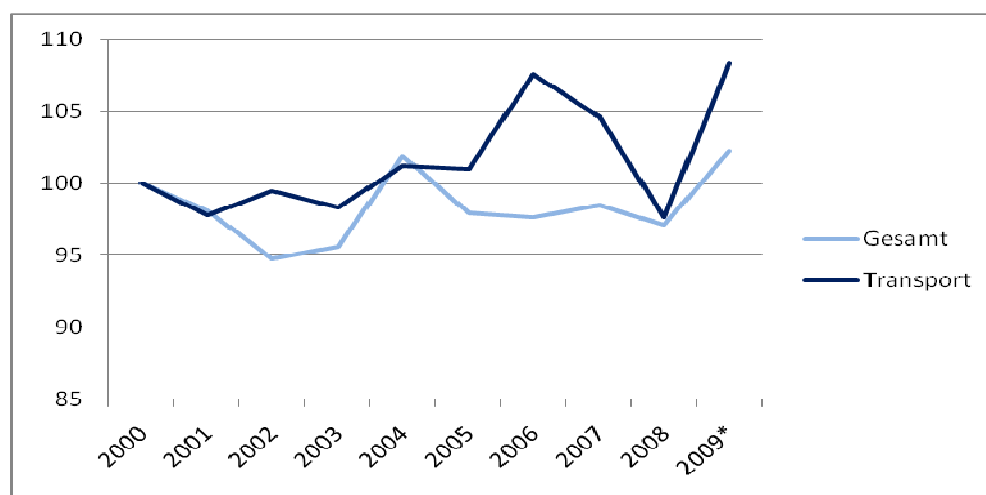


Abbildung 24: Arbeitslosigkeit in Österreich 2000 – 2009⁴⁴

43 Quelle: Arbeitsmarktdatenbank des AMS und des BMASK

5 Berechnung der Kosten für die öffentliche Hand durch die Ausflagging in Österreich

5.1 Ermittlung der Kosten für die öffentliche Hand für ein ausgeflaggtes Fahrzeug

Im Folgenden wird auf Basis der Befragung eine Abschätzung der Kosten für die öffentliche Hand durch ein ausgeflaggtes Fahrzeug vorgenommen. Es werden die Verluste an Einnahmen, die den Gebietskörperschaften sowie der Sozialversicherung durch die Ausflagging erwachsen, berechnet. Dabei wird getrennt zwischen den Kosten, die vom verlorenen Arbeitsplatz abhängig sind und jenen Kosten, die unmittelbar vom ausgeflaggten Fahrzeug abhängig sind.

Bei der Ermittlung dieser Kosten wurde als Referenzfahrzeug ein in Österreich angemeldeter Sattelzug mit einer Zugmaschine (18 t HzG) und Sattelanhänger (32 t HzG) sowie einer höchst zulässiger Sattellast der Zugmaschine von 10 t gewählt, das mit einem Fahrer an 252 Arbeitstagen pro Jahr im Fernverkehr eingesetzt wird. Dies entspricht einem typischen Ausflaggingfahrzeug (siehe auch Abbildung 9).

Die personenabhängigen Kosten wurden wie folgt berechnet. Ein Fahrzeuglenker weist im Bezugsjahr 2009 ein Bruttoeinkommen inklusive Sonderzahlungen, Überstunden sowie Spesen (Tag- und Nachtgelder) von 33.822,35 EUR/Jahr auf.⁴⁵ Das Nettoeinkommen nach Abzug von Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträgen beträgt 24.966,20 EUR/Jahr. Wird der Lenker arbeitslos, so erhält er von der Arbeitslosenversicherung mindestens ein Arbeitslosengeld in Höhe von 55 % seines Nettoeinkommens⁴⁶, also 12.822,45 EUR/Jahr.⁴⁷

Da der Arbeitnehmer aufgrund seiner Arbeitslosigkeit nicht mehr Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträge entrichtet, fallen für die öffentliche Hand zusätzliche Kosten in Höhe von durchschnittlich 2.402,20 EUR/Jahr und 4.774,38 EUR/Jahr an.

44 Werte für 2009 in Schätzungen, Quelle: Arbeitsmarktdatenbank des AMS und des BMASK

45 Zur Berechnung wurden dabei die entsprechenden Regelungen des Kollektivvertrags für das Güterbeförderungsgewerbe in der Fassung vom 01.04.2009 zu Grunde gelegt. Der Fahrzeuglenker wird gemäß Berufsgruppe 8 mit 10-15 Dienstjahre entlohnt und beansprucht keinen Alleinverdiener- bzw. Alleinerzieherabsetzbetrag.

46 Artikel 2, § 21, Absatz 3, Arbeitslosenversicherungsgesetz

47 Implizit wird hier zum Ausdruck gebracht, dass bei der Ausflagging (im Gegensatz zu einer Insolvenz) der Arbeitsplatz für die österreichische Wirtschaft gänzlich verloren geht und nicht nachbesetzt wird. Diese Annahme scheint zusätzlich durch die Tatsache gerechtfertigt, dass die Arbeitslosigkeit unter den Berufskraftfahrern signifikant ansteigt.

Außerdem entfallen die Dienstgeberbeiträge in Höhe von durchschnittlich EUR 7.801,96 EUR/Jahr.⁴⁸

Fällt der Arbeitsplatz des Fahrzeuglenkers weg, so entsteht aufgrund der Arbeitslosigkeit ein Kaufkraftverlust in Österreich von 25 %, gemessen am ursprünglichen Nettoeinkommen. Der durchschnittliche Umsatzsteuersatz beträgt in dieser Rechnung 15 %⁴⁹. Dies ergibt eine entgangene Umsatzsteuer von 936,23 EUR/Jahr.

Personalabhängige Kosten		
Nummer	Beschreibung	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)
(1)	Arbeitslosengeld pro Jahr	12.822,45
(2)	Lohnsteuer	2.402,20
(3)	Sozialversicherungsbeitrag Dienstnehmeranteil	4.774,38
(4)	Entgangene Dienstgeberbeiträge (Sozialversicherungsbeitrag Dienstgeberanteil, DB, DZ, Kommunalsteuer)	7.801,96
(5)	Entgangene Umsatzsteuer aufgrund des Kaufkraftverlustes des Arbeitslosen	999,22
(6) = (1) - (5)	Summe der fiskalischen Kosten pro arbeitslosen Fahrzeuglenker	28.800,20
(7) = (6) * 1,44	Summe der personalabhängigen fiskalischen Kosten pro ausgeflaggten Fahrzeug	41.472,30

Tabelle 3: Personalabhängigen Kosten eines ausgeflaggten Fahrzeugs

Bei der Berechnung kommt dem Verhältnis Lenker pro Fahrzeug eine besondere Bedeutung zu. Aufgrund der in einschlägigen Kollektivverträgen verankerten Urlaubs- und Freistellungsansprüche, arbeits- und lenkzeitbedingte Ruhezeiten sowie krankheitsbedingte Fehlzeiten kann ein Fahrzeug nicht das ganze Jahr durch nur mit einem einzelnen Fahrzeuglenker über besetzt werden. Daher ist es notwendig, dass ein Frachtführer mehr Fahrzeuglenker anstellt, als er Fahrzeuge besitzt, wenn er diese ansonsten unweigerlich auftretenden unproduktiven Stillstandzeiten vermeiden

48 Berechnung Dienstgeberzuschlag für Wien, ohne U-Bahn Steuer und MVK.

49 Er ist das gewichtete Mittel der relevanten Umsatzsteuerzahlungen.

möchte. Dieses Verhältnis liegt im Durchschnitt bei 1,44 Fahrzeuglenkern pro Fahrzeug, wenn man annimmt, dass das Fahrzeug an 252 Arbeitstagen pro Jahr mit einem Fahrzeuglenker gefahren wird⁵⁰. Entsprechend wird bei der Berechnung aller fahrerabhängigen Abgaben deswegen berücksichtigt, dass bei der Ausflagung eines Fahrzeugs streng genommen mehr als ein Arbeitsplatz (genauer gesagt 1,44 Arbeitsplätze) verloren gehen.

Bei der Berechnung der fahrzeugabhängigen Kosten wird die entgangene Kfz-Steuerzahlung auf Basis der seit 01.07.2007 geltenden Sätze berechnet.⁵¹ Bei der Berechnung der entgangenen Versicherungssteuer werden marktgängige Werte verwendet.

Zur Berechnung der Körperschaftssteuer (KöSt) wird eine Jahreskilometerleistung von 130.000 km zugrunde gelegt bei einem geschätzten Jahresumsatz von 140.000 EUR, was einen durchschnittlichen Tagesumsatz von rund 555,55 EUR/Arbeitstag bedeutet.⁵² Bei einer angenommenen Umsatzrendite des Unternehmens von 0,80%⁵³ betragen die Kosten des Fahrzeugeinsatzes entsprechend rund 0,92 EUR/km. Das Unternehmen ist eine Kapitalgesellschaft und thesauriert seine Gewinne.⁵⁴

Bei der Berechnung der Ausfälle bei der Mineralölsteuer (MöSt) zeigt sich ein Spannungsfeld, da per Definition ausgeflaggte Fahrzeuge die gleichen Transportleistungen erbringen wie vor ihrer Ausflagung und deshalb auch ähnliche Tankgewohnheiten vorliegen müssten, zumal Österreich im europäischen Vergleich relativ niedrige Treibstoffpreise aufweist und daher attraktiv für die Betankung von Kraftfahrzeugen

50 Dieser Wert wurde im Vergleich zu den Studien 2003 und 2006 von 1,2 auf 1,44 erhöht. Der Wert ist darauf zurückzuführen, da wir davon ausgehen, dass die Fahrleistung gleich bleibt, die verschärften Arbeitszeitregelungen und Kontrollmöglichkeiten infolge der Einführung des digitalen Tachographen allerdings keine wöchentliche Arbeitszeit von 60 h (oder noch höher) für LKW-Fahrer mehr zulassen. Um mit einer 50h Woche dieselbe Fahrleistung zu erzielen wurde eine Erhöhung des Wertes Fahrer pro LKW auf 1,44 angenommen.

51 Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992, BGBl. Nr. 449/1992 idF BGBl. I Nr. 64/2007

52 Die fahrleistungsabhängige Lkw-Maut wird dabei als Durchlaufposten betrachtet und wurde nicht explizit in der Berechnung zugrunde liegenden Fahrzeugkostenkalkulation berücksichtigt, da sie im Ladungsverkehr oftmals gesondert ausgewiesen und berechnet wird.

53 Vgl. Voithofer/Schober (2005), S. 24

54 Wohlgermerkt ist die aktuelle betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft insgesamt äußerst angespannt und zudem gibt es neben einer Reihe hoch rentabler Topunternehmen auch eine Vielzahl von österreichischen Verkehrsunternehmen, die neben einer negativen Umsatzrendite zusätzlich eine negative Eigenkapitalquote aufweisen, siehe WKO (2009), S.44 ff.

ist.⁵⁵ Allerdings ist bei der Ausflaggung von Fahrzeugen eine Veränderung im Tankverhalten insoweit zu beobachten, als dass die im Ausland angemeldeten Motorwagen und Sattelzugmaschinen mit Fahrpersonal aus dem Ausflaggungsland besetzt sind.⁵⁶ Daher verschiebt sich der Ausgangspunkt/Endpunkt („home base“) von Touren des ausgeflaggten Fahrzeuges in das Ausflaggungsland, zumal auch Wartungsarbeiten u. ä. dort oft günstiger durchgeführt werden können. Da viele Unternehmen an ihren Betriebsstandorten im Ausland ebenso wie in Österreich Betriebstankstellen aufweisen, werden tendenziell mehr Betankungsvorgänge im Ausland durchgeführt.⁵⁷ Zudem wird die Ausflaggung in die Länder Bulgarien und Rumänien verstärkt getätigt, wo die Treibstoffpreise unter dem österreichischen Niveau liegen⁵⁸. Es wurde daher weiterhin mit einem Ausfall bei Mineralölsteuereinnahmen gerechnet, allerdings wurde diese im Sinne des konservativen Ansatzes dieser Studie reduziert, da die Treibstoffpreisdifferenzen zu Österreich in den vergangenen drei Jahren zunehmend geringer geworden sind bzw. sich sogar umgekehrt haben und das Tanken in den Ausflaggungszielländer heute in vielen Fällen teurer ist als in Österreich.

Der Durchschnittsverbrauch des Referenzfahrzeugs beträgt 30 Liter Dieselkraftstoff pro 100 km. Die Mineralölsteuer auf einen Liter Dieselkraftstoff beträgt seit 1.7.2007 EUR 0,347 pro Liter⁵⁹. Die Nachfrage nach Dieselkraftstoff in Österreich verringert sich um 20 %, bezogen auf ein Fahrzeug, wenn dieses ausgeflaggt wird.

Die getroffenen Annahmen sind plausibel und realitätsnah, sie wurden auch durch die Befragungen verifiziert. Die Prämissen der Berechnungen wurden eingehend geprüft und wurden wie in den vorangegangenen Gutachten von 2003 und 2006 sehr konservativ angesetzt.

55 Vgl. BMWFJ (2009), <http://www.bmwfj.gv.at/BMWA/Service/Benzinpreismonitor/default.htm>

56 Über 90% der befragten Unternehmen gaben an, dass Sie auf den ausgeflaggten Fahrzeugen Fahrpersonal aus dem Ausflaggungszielland beschäftigen.

57 Vgl. auch dazu ein Interview mit einem Betriebstankstellenerrichter in: Verkehr, „Wir spüren das Ausflaggen“, Nr. 7, Februar 2006, S. 11.

58 Vgl. BMWFJ (2009), <http://www.bmwfj.gv.at/BMWA/Service/Benzinpreismonitor/default.htm>

59 Siehe § 3 Abs. 1 Z 4, Budgetbegleitgesetz 2007

In Tabelle 4 sind alle Kosten im Überblick dargestellt.

Fahrzeugabhängige Kosten		
<i>Nummer</i>	<i>Beschreibung</i>	<i>Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)</i>
(8)	Entgangene Kraftfahrzeug-Steuererinnahmen	1.478,40
(9)	Entgangene Versicherungssteuer: Haftpflichtversicherung: 11 % von EUR 5.000 (a. H.): EUR 495,49 Vollkaskoversicherung: 11 % von EUR 4.000 (a. H.): EUR 396,40	891,89
(10)	Entgangene KöSt: Jahresumsatz des Fahrzeugs: EUR 140.000,00 Rendite (0,8 %): EUR 1.120,00 Davon 25 % KöSt	280,00
(11)	Entgangene MöSt: Durch die Ausflagung verringert sich getankte Menge an Diesel in Österreich um 20 %. Bisher in Österreich getankt: 43.000 lt.	2.984,20
(12) = (8)-(11)	Summe Fahrzeugabhängige Kosten	5.634,49
(13) = (7)+(12)	Gesamtkosten für die öffentliche Hand durch die Ausflagung eines Fahrzeuges	47.106,79

Tabelle 4: Ermittlung der Kosten eines Fahrzeuges, Bezugsjahr 2009

Der Wert von **EUR 47.106,79** bedeutet, dass durch die Ausflagung eines Fahrzeuges bei den Gebietskörperschaften und den Sozialversicherungen in Österreich ein Einnahmenverlust von eben diesem Betrag pro Fahrzeug, bezogen auf das Jahr 2009, zu verzeichnen ist. Im Vergleich zur Studie des Jahres 2006 bedeutet dies eine Reduktion der Kosten der öffentlichen Hand von EUR 2.425,00, diese ist zurückzuführen auf einige Änderungen der Rahmenbedingungen, insbesondere:

- Steuerreform und die damit verbundenen geringeren Steuerzahlungen der Fahrer
- Die Reduktion der Kfz-Steuer
- Verändertes Tankverhalten und dadurch resultierende geringe Mineralölsteuerverluste

Während bei den vorherigen Studien bei der Berechnung der Lohnsteuer und Sozialabgaben auf bestehende Veröffentlichungen zurückgegriffen wurde, ist im Zuge dieser Studie eine genauere Berechnung der bei den Fahrern anfallenden Lohnsteuern und Sozialabgaben auf Basis einer simulierten Lohnabrechnung vorgenommen worden. Dies ist insofern bedeutend, da ein beträchtlicher Anteil des Nettoeinkommens eines nach KV bezahlten Fahrzeuglenkers im Fernverkehr aus steuerlich begünstigten Tages- und Nachtgeldern besteht.⁶⁰

Zusätzlich zu den hier ermittelten direkten Auswirkungen auf die öffentliche Hand gibt es

- direkte Auswirkungen auf die Volkswirtschaft. Wird ein Fahrzeug ausgeflaggt, so geht der österreichischen Volkswirtschaft ein Großteil der Wertschöpfung des Fahrzeugs verloren. Diese betragen mindestens 70 % des Umsatzes (EUR 140.000 x 70 % = EUR 98.000).⁶¹
- indirekte Auswirkungen auf die Volkswirtschaft. Diese entstehen durch die Verringerung der Nachfrage der österreichischen Transportunternehmen nach Produkten und Leistungen anderer Wirtschaftszweige.

Aus Sicht der österreichischen Volkswirtschaft ergeben sich durch die Ausflagung nur sehr indirekte Vorteile. Geringe Transportkosten sind grundsätzlich positiv für arbeitsteilige Volkswirtschaften. Dagegen zu setzen sind jedoch die verlorenen Beschäftigten (direkt und indirekt) in Österreich sowie entgangene Beiträge für öffentliche Haushalte (Sozialversicherung, Steuern etc.). Es ist daher für Entscheidungsträger der öffentlichen Hand von Bedeutung, die Wettbewerbsbedingungen österreichischer Güterkraftverkehrsunternehmen zu berücksichtigen.

60 Genauer gesagt, die Summe der gemäß KV für das Güterverkehrsgewerbe dem Fahrzeuglenker zustehenden Tages- und Nachtgelder betragen 2009 7.408,80 EUR/Jahr bei einer durchschnittlichen monatlichen Beschäftigung von 15 Arbeitstagen im Fernverkehr, was rund 21,3% des Bruttoeinkommens und 28,0% des Nettoeinkommens ausmacht.

61 Diese können jedoch nicht direkt zu den oben ermittelten Gesamtkosten durch die Ausflagung eines Fahrzeuges addiert werden, weil Teile der Wertschöpfung in diesen Gesamtkosten enthalten sind.

5.2 Berechnung der hochgerechneten Gesamtkosten für die öffentliche Hand in der Betrachtungsperiode 2007 – 2012

In diesem Abschnitt erfolgt eine Hochrechnung der Kosten, die den Gebietskörperschaften sowie den Sozialversicherungsträgern durch Ausflaggung von Kraftfahrzeugen im fuhrgewerblichen Fernverkehr entstehen.

Dazu wurde in einem ersten Schritt, mit Hilfe der aus der Befragung gewonnenen Vergangenheits- und Planungsdaten der Unternehmen bezüglich des Ausflaggens, ein Mengengerüst entwickelt. Abbildung 25 zeigt die Entwicklung der ausgeflaggten Fahrzeuge anhand der Studienergebnisse der Jahre 2003, 2006 und 2009. Es fällt auf, dass die Planungsdaten, die die Unternehmen im Jahre 2003 für das Ausflaggen für die Jahre 2004, 2005 und 2006 angegeben hatten zwar das Ausflaggen leicht überschätzten, aber den in der Studie von 2006 ermittelten Verlauf sehr gut entsprachen. Auffällig ist, dass die Plandaten, die die Unternehmen bei der Erhebung im Jahr 2006 für die Jahre 2007, 2008 und 2009 nannten deutlich unterschritten wurden. Wie schon oben angeführt hatten die

- Kfz-Steuer-Senkung (2007)
- Kostensteigerungen in den Ausflaggländern, insbesondere bei den Personalkosten und
- die gute konjunkturelle Lage 2006 und vor allen 2007

dazu geführt, dass einige kleine und mittlere Unternehmen Fahrzeuge „rückgeflaggt“ haben. Die im Rahmen dieser Studie durchgeführte Befragung legt nahe, dass das Ausflaggen im Jahre 2007 nicht nur stagnierte, sondern rückläufig war.

Auch wenn die Kfz-Steuersenkung aufgrund des geringen Kostenanteils sicher nicht ausschließlich dafür verantwortlich gemacht werden kann, so kann deren Bedeutung nicht unterschätzt werden da sie

- die für die Unternehmen wichtigen fixen Kosten senkt und vor allem
- ein nicht zu unterschätzendes Signal für die Transportunternehmer war

Es spricht einiges dafür, dass die Kfz-Steuersenkung im Jahr 2007 eine Art Initialzündung für das Rückflaggen war.

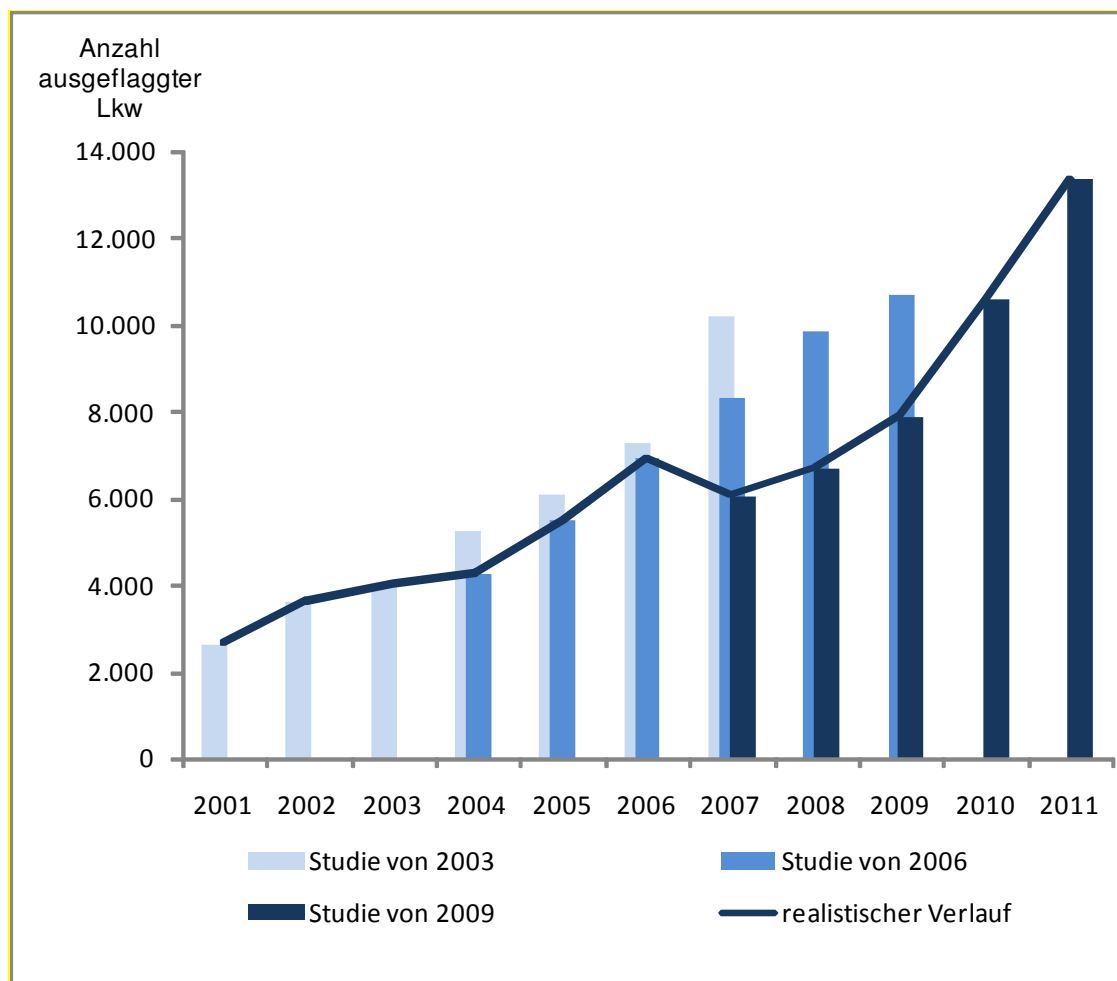


Abbildung 25: Anzahl der ausgeflaggter LKW

Um die Gesamtkosten, die der öffentlichen Hand durch das Ausflaggen entstehen zu berechnen, wurde die Anzahl der ausgeflaggten Fahrzeuge mit den in Kapitel 5.1. dargestellten Kosten des Ausflaggens pro Fahrzeug multipliziert. Die Ergebnisse sind in Tabelle 5 zusammengefasst. Bemerkenswert ist der Rückgang der Ausflaggungskosten von 2006 auf 2007 um ca. € 33,5 Mio. Vergleicht man diesen Wert mit dem prognostizierten Wert aus der Studie von 2006, so ergibt sich eine Reduktion der Kosten der öffentlichen Hand um ca. € 150 Mio. Das ist deutlich mehr, als die gesamten Kfz-Steuer-Zahlungen der fuhrgewerblichen Unternehmen in Österreich.

1	2	3	4	5	6
Jahr	Einnahmeausfälle je ausgeflaggtem Kfz [EUR]	Anteil ausgeflaggter Kfz gemäß Studien von 2006 /2009	Fuhrgewerblicher Bestand in Ö bei Unternehmen mit mehr als 20 Lkw [Kfz]	Anzahl ausgeflaggter Kfz gesamt	Gesamtkosten für Österreich [EUR]
2006	45.106,22	0,324	14.348	6.877	310.195.488
2007	45.686,78	0,290	14.793	6.055	276.633.453
2008	45.391,32	0,319	14.292	6.691	303.713.322
2009	47.106,79	0,363	13.863	7.884	371.389.932
2010	47.624,96	0,440	13.447	10.584	504.062.626
2011	48.148,84	0,506	13.044	13.344	642.498.112

Tabelle 5: Berechnung der durch die Ausflaggung verursachten Einnahmeausfälle für die öffentliche Hand in Österreich in den jeweiligen Jahren

Die im vorangegangenen Kapitel 5.1 ermittelten Kosten der öffentlichen Hand in Höhe von 47.106,79 EUR je ausgeflaggtes Referenzfahrzeug beziehen sich auf das Jahr 2009. Die Anpassung dieses Wertes an die Jahre 2010 und 2011 erfolgt über die OeNB für Österreich prognostizierte Inflationsrate.⁶² Die Werte für 2006 bis 2008 wurden analog zu 2009 für das Referenzfahrzeug auf Basis von vorliegenden Istwerten rückgerechnet, wobei folgende Ereignisse in diesem Zeitraum explizit berücksichtigt werden konnten:

- Die neuen Arbeits- und Lenkzeitregelung gemäß 561/2006/EG sowie die Einführung des digitalen Tachographen machte im betrachteten Zeitraum eine schrittweise Anpassung der Fahrzeugeinsatzplanung notwendig, da anzunehmen ist, dass der bestehende Fuhrpark eines Frächters nicht auf einmal sondern nur schrittweise auf Fahrzeuge mit digitalem Tachographen umgestellt wird. So wurde angenommen, dass dem einzelnen Fahrzeuglenker 60 (2006/2007) bzw. 20 (2008/2009) Überstunden pro Monat ausbezahlt wurden, was unweigerlich mit einem Reallohnverlust für ihn verbunden ist, da er aufgrund der schärferen arbeitsrechtlichen Bestimmungen schlichtweg weniger fahren darf als vorher. Umgekehrt wurde für 2006/2007 ein Verhältnis Fahrzeuglenker zu Fahrzeuge von 1,33 angenommen (2008/2009 von 1,44), damit das Referenzfahrzeug über den Vergleichszeitraum auch konstant 252 Arbeitstage mit je einem Fahrzeuglenker im Einsatz sein kann.

⁶² Die aktuelle gesamtwirtschaftliche Prognose der OeNB für Österreich 2009 bis 2011 vom Juni 2009 geht von einer Inflationsrate von 1,1% in 2010 und 1,2% in 2011 aus.

- Die beiden Lohnsteuerreformen zum 01.05.2005 und 01.01.2009 sowie im betrachteten Zeitraum erfolgten Änderungen der Berechnungsgrundlagen für Lohnsteuerer und Sozialabgaben wurden mittels einer explizit ausgeführten Lohnabrechnung berücksichtigt.
- Bei der Senkung der Kraftfahrzeugsteuer sowie der Erhöhung der Mineralölsteuer zum 01.07.2007 wurde deren sofortiges Inkrafttreten berücksichtigt.

Die Hochrechnung der Kfz-Bestände erfolgte über die Strukturdaten der fuhrgewerblichen Betriebe.⁶³ In Spalte 3 sind die Anteile der ausgeflaggten Kfz aufgelistet, welche in den Studien von 2006 und 2009 ermittelt wurden. Die Spalte 4 gibt den prognostizierten Gesamtbestand der in Österreich von fuhrgewerblichen Unternehmen mit mehr als 20 Kfz zugelassenen Lkw wieder. Werte ab 2009 beruhen auf Schätzung, wobei davon ausgegangen wurde, dass der Fahrzeugbestand um 3% p.a. sinken würde. In Spalte 5 sind die gemäß der Prognose ausgeflaggten Lkw pro Jahr dargestellt. Die Spalte 6 zeigt die gesamten Kosten der öffentlichen Hand, die durch die Ausflaggung von Lkw entstehen.⁶⁴

Entsprechend werden für 2009 Gesamtkosten der öffentlichen Hand in Höhe von EUR 371.389.932 erwartet und eine Steigerung bis 2011 auf EUR 642.498.112 ist zu befürchten, wenn man von einer erneuten Steigerung des Ausflaggungsanteils ausgehen kann angesichts des bereits in Abschnitt 2.2.4 dargelegten Anteils derjenigen 7 EU-Mitgliedsstaaten hinsichtlich Kabotage und Dreiländerverkehre, denen bis zum 01.05.2009 in nur sehr eingeschränktem Maße Kabotagefreiheit gewährt wurde.

Mit der – bei gleichen Rahmenbedingungen erwarteten – sinkenden Anzahl der in Österreich zugelassenen Fahrzeuge, werden auch die Kraftfahrzeug-Steuereinnahmen von erwarteten EUR 72 Mio. im Jahre 2009 auf ca. EUR 67 Mio. im Jahre 2011 sinken. Wie Abbildung 26 zeigt, haben sich bis zum Jahr 2003 die Ausflaggungskosten und die Kfz-Steuer-Einnahmen ausgeglichen. Durch den Rückgang der Kfz-Steuer einerseits und die starke Zunahme der Ausflaggungsaktivitäten andererseits lagen die Ausflaggungskosten im Jahr 2004 schon deutlich über den erwarteten Kraftfahrzeug-Steuereinnahmen. Für das Jahr 2011 werden die Ausflaggungskosten mit EUR 642 Mio. und die Kraftfahrzeug-Steuereinnahmen mit EUR 67 Mio. prognostiziert. Die prognostizierten Kosten der österreichischen öffentli-

63 Statistik Austria Güterverkehr auf der Straße - Strukturdaten 2005-2008, Die Werte für 2009, 2010 und 2011 sind Schätzungen unter Annahme, dass der Bestand an Kfz in fuhrgewerblichen Betrieben weiterhin um 3% p.a. abnimmt.

64 Es wird hier davon ausgegangen, dass sowohl die personen- als auch die fahrzeugbezogenen Kosten des gesamten Bestandsverlustes aufgrund der Ausflaggung jährlich anzusetzen sind. Auf lange Sicht könnten diese jedoch durch Strukturanpassungseffekte reduziert werden.

chen Hand liegen somit um EUR 575 Mio. höher als die Kraftfahrzeug-
Steuereinnahmen. Diese Daten zeigen deutlich den gebotenen Handlungsbedarf.

Der große Erfolg der Kfz-Steuer-Senkung im Jahre 2007 legt nahe, dass sich bei
anziehender Konjunktur im Jahre 2010 eine hervorragende Möglichkeit ergäbe den
Ausfluggungstrend erneut zu stoppen und so in erheblichen Maße der öffentlichen
Hand Ausfluggungskosten zu ersparen.

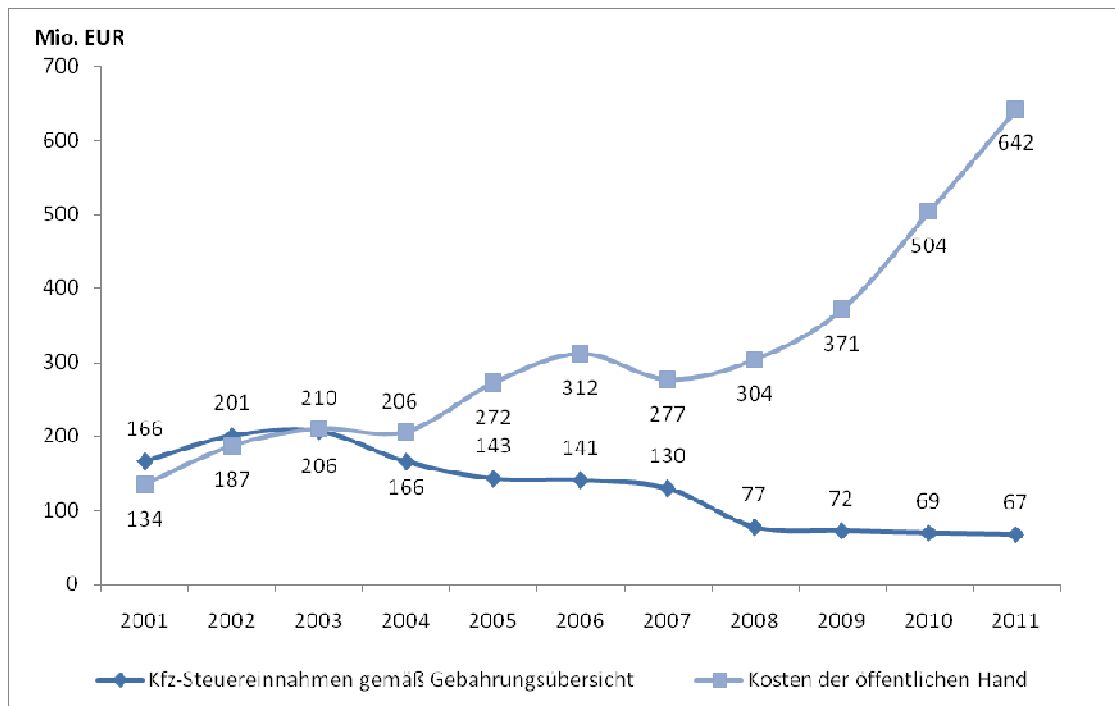


Abbildung 26: Gegenüberstellung der Kfz-Steuer-Einnahmen und
der Ausfluggungskosten für die öffentliche Hand in Österreich

6 Zusammenfassung

Die Ausflagging von Fahrzeugen ist mittlerweile bei mittleren und großen Güterkraftverkehrsunternehmen eine weit verbreitete Praxis, um dem wachsenden Kostendruck zu begegnen. Alle großen Transportunternehmen im Fernverkehr haben aufgrund des vorherrschenden internationalen Wettbewerbsdrucks schon Teile ihrer Flotten ins Ausland verlagert.

Aufgrund der Freigabe der Kabotage und der neuen Kabotagebestimmungen der EU wird es auch weiterhin einen großen Wettbewerbsdruck auf die österreichische Transportwirtschaft geben.

Die Studie konnte eindrucksvoll zeigen, dass es zwar der österreichischen Verkehrspolitik durch die Kfz-Steuer-Senkung im Jahre 2007 gelang den Ausflaggingstrend kurzfristig zu stoppen, dass aber mit der Krise im Jahre 2008/2009 es zu einem erneuten sehr starken Aufleben der Ausflaggingaktivitäten der österreichischen Transportwirtschaft gekommen ist.

Der Bestand an Lkw mit einer Nutzlast von mehr als 3,5t unterliegt seit Jahren einem kontinuierlichen Rückgang, was sich unter anderem auch mit einer steigenden Anzahl an arbeitslosen Kraftfahrern zeigt.

Wie die Berechnungen der öffentlichen Hand gezeigt haben, entstehen aufgrund der Ausflaggingen Kosten in Höhe von EUR 47.106,79 pro Fahrzeug und Jahr.

Auch wenn Veränderungen bei der Kfz-Steuer einen geeigneten Lösungsansatz darstellen, kann das Problem der Ausflagging dadurch nicht vollständig gelöst werden.

Die Analyse hat gezeigt, dass Investitionshilfen für Lkw durchaus in der Lage sind, den Ausflaggingstrend abzubremesen. Österreich sollte die Investitionshilfen für Lkw wieder aufnehmen. Allerdings sollten – wie die Boni im Bereich der Kfz-Steuer – diese nur für besonders umweltfreundliche und sichere Fahrzeuge ausbezahlt werden. So wird ein Investitionsanreiz gegeben womit positive Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung gesetzt werden, zumal Österreich auch über eine sehr innovative Nutzfahrzeugindustrie verfügt.

Als weitere Maßnahmen wäre eine Senkung der Lohnnebenkosten von besonderer Bedeutung.

Neben den oben ausgeführten fiskalischen Argumenten sollte auch bedacht werden, dass in Österreich zugelassene Fahrzeuge dazu beitragen, die Attraktivität des Logistikstandort Österreich zu halten bzw. zu verbessern.

7 Literaturverzeichnis

ACEA European Automobile Manufacturers Association (2009): Commercial Vehicles: Registration slide 37,2% in first half 2009, http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/commercial_vehicles_registrations_slide_372_in_first_half_2009/, Stand vom 5.9.2009

AMS (2009): Arbeitsmarktdatenbank des AMS

APA (2009): Immer mehr Frächter gehen Pleite, http://www.journale.apa.at/cms/journale/aktuelles_detail.html;jsessionid=avvBkzUUQy6-?doc=CMS1250255678898, Stand 14.8.2009

Bergrath, J. (2000): Ganz oder gar nicht, in: Verkehrsrundschau Nr. 43/2000, S. 28–30

BMWFJ – Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und JugendFJ (2009): Aktueller Treibstoffpreis Euro/l, <http://www.bmwfj.gv.at/BMWA/Service/Benzinpreismonitor/default.htm>, Stand 7.9.2009

Butzke, H. (1999): Im Zick-Zack-Kurs durch Europa und dabei Geld verdienen, in: Deutsche Verkehrszeitung Nr. 153/1999, S. 7

CNT (2003): A more European transport than ever! In: CNT Bulletin Transport/Europe Nr. 8, Conseil National des Transports, Paris

Cordes, M., E. Hassa und A. Unger (2006): Grenzerfahrungen, in: Logistik inside Nr. 32/2006, S. 21–25

Council of the European Union (2009): Council adopts road transport package, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=PRES/09/274&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>, Stand vom 30.9.2009

ECORYS (2004): Study on Road Cabotage in the Freight Transport Market, ECORYS Nederland BV, Rotterdam

IRU (2001): Competition in East-West Road Transport Markets – Providing Opportunities for All, International

Knorre, J. (2008): Mehr Nachweise bei Lkw-Kabotage erforderlich, in: Deutsche Verkehrszeitung Nr. 86/2008, S. 7

Kreditschutzverband – KSV 1870 (2009): Sonderauswertung Insolvenzstatistik, Wien

Kummer, S.; Einbock, M.; Nagl, P. (2003): Auswirkungen der Ausflagung von Fahrzeugen im Straßengüterverkehr, Wien

Kummer, S.; Einbock, M.; Nagl, P. (2006): Beschreibung und Evaluierung der Auswirkungen von Insolvenzen in der Transportwirtschaft, Wien

Kummer, S.; Nagl, P.; Einbock, M. (2006): Untersuchung der Bedeutung der Ausflagung von Fahrzeugen und Darstellung der Auswirkungen auf die österreichische Volkswirtschaft, Wien

OÖ Wirtschaft (2009): Frächter in der Klemme, in: OÖ Wirtschaft Sonderbeilage Folge 19/2009, S. 1-3

Pasi, S. (2009): Trends in road freight transport 1999-2007 – freight grew by 4% in 2007, Statistics in Focus, in: Transport Nr. 9/2009, Eurostat, Luxemburg

Spendel, C. (2006): Straßengüterverkehr Recht und Praxis Band I, Wien; Graz

Statistik Austria (2009a): Güterverkehr auf der Straße – Strukturdaten 2008, Schnellbericht, Wien

Statistik Austria (2009b): Pkw-Neuzulassungen, http://www.statistik.at/web_de/dynamic/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_neuzulassungen/037282, Stand 15.9.2009

Voithofer, P.; Schober, R. (2005): Untersuchung der Kosten-, Ertrags- und Finanzlage der österreichischen Verkehrsunternehmen, Wien

WKO (2009) Die österreichische Verkehrswirtschaft Daten und Fakten – Jahresbericht 2008, WKO Bundesparte Transport und Verkehr, Wien