

Cabotage en CO₂-reductie

Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO₂ door cabotage

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Johan Visser
Jan Francke

Maart 2010

Inhoud

SAMENVATTING 5

1	Inleiding 7
1.1	Aanleiding 7
1.2	Aanpak analyse 7
1.3	Leeswijzer 8
2	Regelgeving cabotage nu en straks 9
2.1	Cabotage 9
2.2	Situatie EU-regelgeving tot 14 mei 2010 10
2.3	Situatie EU-regelgeving na 14 mei 2010 10
2.4	Vrije cabotage 11
3	Huidige omvang van cabotage, leegrijden en CO₂-uitstoot 13
3.1	Vervoersprestatie 13
3.2	Cabotage 13
3.3	Verkeersprestatie en leegrijden 14
3.4	CO ₂ -emissies 15
4	Verwachte ontwikkeling van cabotage en de effecten op CO₂ 17
4.1	Mechanismen 17
4.2	Te verwachten omvang van cabotage 18
4.3	Leegrijden 18
4.4	Gevolgen voor de verkeers- en vervoersprestatie en CO ₂ -uitstoot 19
5	Invloed van alternatieve maatregelen 21
6	Samenvattende conclusies 23
	SUMMARY 25
	Referenties 27
Bijlage	Tabellen 29

SAMENVATTING

Vervoersbedrijven mogen onder bepaalde voorwaarden niet alleen van en naar hun eigen land goederen en personen vervoeren, maar ook binnen andere lidstaten van de Europese Unie (EU). Dat heet 'cabotage'. Op dit moment hebben vervoerders van goederen maar beperkte cabotagemogelijkheden. In de Transportraad van 17 december 2009 heeft Nederland verondersteld dat het vrijgeven van cabotage kan leiden tot minder 'leegrijden' (rijden zonder lading) en tot CO₂-reductie in het goederenwegvervoer. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd om deze veronderstelling te onderzoeken. Het betreft een eerste verkenning om inzicht te krijgen in de potentiële reductie van CO₂.

Met 17,5 miljard tonkilometer in 2008 omvat het cabotagevervoer circa 0,9% van het totale goederenwegvervoer in de EU. De absolute omvang van cabotage is tussen 2000 en 2008 verdubbeld. Het aandeel van cabotage in het binnenlands vervoer is toegenomen van 0,9% in 2000 tot 1,2% in 2008. Jaarlijks worden in de EU 183 miljard vrachtwagenkilometers afgelegd, waarvan circa 24% met lege vrachtwagens. De CO₂-uitstoot van vrachtauto's wordt geschat op 270 miljoen ton per jaar.

Het effect op CO₂-reductie

We hebben de omvang van cabotage en het maximale effect op CO₂-reductie bepaald op basis van een beredeneerde schatting aan de hand van statistische gegevens voor het basisjaar 2008. De CO₂-reductie door verruiming van cabotage is gebaseerd op de volgende veronderstellingen:

Het verruimen van cabotage leidt tot meer concurrentie in de markt; de tarieven komen onder druk te staan, waardoor de vervoerders kosten zullen besparen door een efficiëntere productie. De efficiëntere productie uit zich onder andere in vermindering van het aantal 'lege kilometers' en reductie van CO₂-uitstoot.

In het korte tijdsbestek waarin het onderzoek is uitgevoerd, was het niet mogelijk om deze theoretische notie empirisch te onderbouwen, mede door een tekort aan betrouwbare statistische gegevens. De effecten van veranderingen in de cabotagemogelijkheden zijn daarom gebaseerd op veronderstellingen.

Twee situaties

Het KiM heeft twee situaties bekeken en vergeleken met het basisjaar 2008. De eerste is de situatie na 14 mei 2010 bij de invoering van de nieuwe EU-regelgeving. Die regelgeving betekent onder andere dat vervoerders maximaal drie cabotageritten in zeven dagen mogen rijden, aansluitend op een internationaal beladen transport. De veronderstelling is dat het cabotageaandeel in dat geval kan toenemen van de huidige 1,2% naar 2,4%. De tweede situatie is die waarbij cabotage in de EU, aansluitend op een internationale rit, helemaal wordt vrijgegeven. We veronderstellen daarbij wel dat cabotage in juridische zin gekoppeld blijft aan een internationale rit. In dat geval is de veronderstelling dat het cabotageaandeel toeneemt van de huidige 1,2% naar een bovengrens van 4,8%. Dat is vergelijkbaar met het aandeel van cabotage in België. Dit percentage is voor de EU technisch haalbaar, maar is vooral gekozen om de maximale bovengrens voor CO₂-reductie in beeld te brengen.

Situatie 1: na de nieuwe EU-regelgeving

De nieuwe EU-regelgeving wordt 14 mei 2010 van kracht. Als het cabotageaandeel daarna inderdaad toeneemt tot 2,4%, dan kan het aantal lege kilometers in het totale goederenwegvervoer in de EU afnemen met 0 tot maximaal 0,7% ten opzichte van 2008. De CO₂-uitstoot kan in dat geval afnemen met 0 tot maximaal 0,5%. Ten opzichte van alleen het internationale goederenwegvervoer in de EU, is dat een afname van maximaal 2,5% in de voertuigkilometers en 2,0% in de CO₂-emissie.

Situatie 2: als cabotage wordt vrijgegeven

Als cabotage in de EU wordt vrijgegeven en het cabotageaandeel daardoor inderdaad toeneemt tot 4,8%, dan kan het aantal lege kilometers in het goederenwegvervoer in de EU afnemen met 0 tot maximaal 1,9% ten opzichte van 2008. De CO₂-uitstoot kan in dat geval afnemen met 0 tot maximaal 1,6%. Ten opzichte van het internationale goederenwegvervoer in de EU is dat een afname van maximaal 7,8% in de voertuigkilometers en 6,2% in de CO₂-emissie.

Technische reductieopties

Verruiming van cabotage leidt dus mogelijk tot een CO₂-reductie van 0 tot maximaal 1,6%. Dat is gering in vergelijking met de potentie van technische reductieopties zoals het gebruik van zuiniger banden of schonere brandstof. Technische reductieopties lijken in potentie veel effectiever, maar kosten aanzienlijk meer dan het opheffen van marktbelemmeringen bij cabotage in de gehele EU.

Aanvullend onderzoek

Deze conclusies betreffen een eerste verkenning op basis van eenvoudige aannames. Om de plausibiliteit van deze aannames te testen, is aanvullend onderzoek nodig naar de gedragsreacties in de transportmarkt bij een verruiming van de cabotagemogelijkheden. Deze resultaten betreffen bovengrenzen voor CO₂-reductie. Het is niet aannemelijk dat het resultaat van nader onderzoek hoger uitkomt, eerder lager. Enerzijds is dat het gevolg van de onbalans in vervoersstromen, waardoor er altijd vrachtwagens zijn die zonder lading rijden. Anderzijds kan een tariefdaling in het goederenwegvervoer ook leiden tot een verschuiving van relatief schonere vervoerswijzen zoals spoorvervoer en binnenvaart naar wegvervoer. De mogelijke omvang van zo'n modal shift en het (naar verwachting negatieve) effect ervan op de CO₂-reductie hebben we niet kunnen berekenen.

1 Inleiding

Op dit moment kunnen vervoersbedrijven op beperkte schaal goederen vervoeren binnen andere lidstaten van de Europese Unie (EU). Dit heet cabotage. Als cabotage in de hele EU zou worden vrijgegeven, leidt dat mogelijk tot een vermindering van leegrijden (rijden zonder lading) en tot CO₂-reductie in het goederenwegvervoer. In dit rapport onderzoeken we deze veronderstelling. In deze inleiding gaan we eerst in op de aanleiding van het onderzoek (Paragraaf 1.1) en vervolgens op de aanpak van de analyse (Paragraaf 1.2). We sluiten de inleiding af met een leeswijzer (Paragraaf 1.3).

1.1 Aanleiding

De mogelijkheden van cabotage zijn in sommige EU-lidstaten beperkt. Cabotage heeft dan ook een klein aandeel in het binnenlands vervoer. Desondanks is de politieke en maatschappelijke aandacht groot.

Op 14 mei 2010 treedt de EU-verordening 1072/2009 in werking, waarbij de cabotageregels worden geharmoniseerd. Als de nieuwe regeling ingaat, is cabotage nog steeds beperkt. Zo mogen vervoerders maximaal drie cabotageritten in zeven dagen rijden, aansluitend op een internationale rit met lading.

Tijdens de Transportraad van 17 december 2009 heeft Nederland aangegeven dat het opheffen van dergelijke beperkingen een kans biedt om de CO₂-emissies bij het goederenwegvervoer te reduceren.

De meningen over de mogelijke effecten van vrijgave van cabotage zijn verdeeld. Volgens de vervoerders zal een vrije cabotage het aantal ritten met lege vrachtauto's verminderen, en dat leidt tot minder files en minder CO₂-uitstoot. Bovendien hebben opdrachtgevers dan een bredere keuzevrijheid van vervoer. Anderzijds komt de impact assessment van de Europese Commissie tot de conclusie dat vrije cabotage een negatieve invloed op het milieu heeft. Volgens de commissie wordt het wegvervoer door een vrije cabotage namelijk aantrekkelijker dan duurzamere vervoerswijzen als spoor en binnenvaart (EC, 2007).

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd om de effecten van een verruiming van cabotage te onderzoeken. In hoeverre leiden de nieuwe EU-regelgeving en een vrijgave van cabotage – via een vermindering van het verschijnsel 'leegrijden' – tot veranderingen in de CO₂-efficiëntie van het goederenwegvervoer in Europa? In dit rapport maken we een eerste verkenning om inzicht te krijgen in de antwoorden op die vraag.

1.2 Aanpak analyse

De aanpak in deze eerste verkenning is als volgt. We beschrijven eerst de huidige situatie. We gaan uit van de huidige situatie, met als basisjaar 2008 als referentiesituatie. Hierbij maken we gebruik van gegevens van Eurostat, het bureau voor de statistiek van de Europese Unie. Gegevens over de omvang van cabotage zijn bekend; over de aard en samenstelling van cabotage, zoals de deelmarkten, is echter geen informatie beschikbaar.

Er zijn geen empirische modellen voorhanden om de ontwikkeling van cabotage te kunnen ramen als deze wordt vrijgegeven. Om toch conclusies te kunnen trekken over vermindering van leegrijden en CO₂-uitstoot, maken we een beredeneerde inschatting van de te verwachten ontwikkeling van de omvang van cabotage.

Vervolgens kijken we in orde van grootte naar de effecten bij de nieuwe EU-regelgeving en bij vrijgave van cabotage. We doen dat in termen van vervoersprestaties, verkeersprestaties en CO₂-emissies in de EU als geheel. Hierbij gebruiken we emissiegegevens uit de studie STREAM (Den Boer et al., 2008). Bij de vergelijking van beide situaties kijken we niet naar een eventuele autonome groei in cabotage, leegrijden of CO₂.

We mogen veronderstellen dat vrije cabotage in juridische zin gekoppeld blijft aan een internationale rit en dat een cabotagerit een binnenlandse rit vervangt. Het aantal beladen kilometers zal daardoor gelijk blijven. Hierbij hebben we geen rekening gehouden met een toename van de totale vraag naar goederenwegvervoer als gevolg van een mogelijke tariefdaling.

Een belangrijke rol in de discussie speelt de mogelijke verschuiving van spoor- en binnenvaartvervoer naar wegvervoer als cabotage wordt vrijgegeven. Binnen het korte tijdsbestek van deze eerste verkenning was het niet mogelijk om een goede analyse van zo'n eventuele *modal shift* te maken.

1.3

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 licht het begrip cabotage toe en beschrijft de regelgeving voor cabotage tot en na 14 mei 2010. Hoofdstuk 3 geeft een korte schets van de omvang van het goederenvervoer over de weg in de EU, het aandeel van cabotage, het leegrijden en de CO₂-uitstoot als gevolg van het goederenvervoer over de weg. In Hoofdstuk 4 maken we eerst een inschatting van cabotage nadat de EU-regelgeving is ingevoerd. Daarna kijken we naar de situatie waarin cabotage zou worden vrijgegeven. Ook kijken we naar de consequenties voor het leegrijden en de CO₂-uitstoot. Mogelijke alternatieve maatregelen om de CO₂-uitstoot in het goederenwegvervoer te reduceren, komen aan de orde in Hoofdstuk 5. Tot slot trekken we in Hoofdstuk 6 de conclusies.

2 Regelgeving cabotage nu en straks

Hoe is cabotage nu geregeld? Welke eisen stelt de nieuwe EU-regelgeving, en wat betekent het als cabotage helemaal wordt vrijgegeven? In dit hoofdstuk staan die vragen centraal. In Paragraaf 2.1 gaan we eerst in op het begrip cabotage. Daarna kijken we naar de huidige EU-regelgeving (Paragraaf 2.2) en vervolgens naar de nieuwe regelgeving vanaf 14 mei (Paragraaf 2.2). Tot slot gaan we kort in op de mogelijkheden van vrije cabotage (Paragraaf 2.3).

2.1 Cabotage

Cabotage is gedefinieerd als het vervoeren van goederen of passagiers tussen twee punten binnen hetzelfde land, door een bedrijf uit een ander land. Cabotage komt voor op de lange afstand, aansluitend op een internationaal transport. Een voorbeeld van cabotage is een Nederlandse wegvervoerder die zijn lading heeft gelost in Frankrijk, en op de terugreis goederen vervoert tussen twee plaatsen binnen Frankrijk.

In grensstreken komt in de huidige situatie ook cabotage voor waarbij er geen aansluiting is op een beladen internationale rit maar waarbij er leeg naar het buurland wordt gereden. Deze vorm van cabotage is in de nieuwe EU-regelgeving niet meer toegestaan. Zogeheten retourcabotage is nog wel mogelijk. Dat houdt in dat een vrachtauto na een internationale rit leeg terugrijdt, en in een land dat hij doorkruist cabotage verricht. Een voorbeeld van retourcabotage is een Nederlandse vervoerder die zijn lading heeft gelost in Italië, daarna leeg naar Frankrijk rijdt en daar een lading oppikt voor een Franse bestemming op de terugreis naar Nederland.

Afbeelding 2.1 geeft een voorbeeld van cabotage in het verlengde van internationaal (bilateraal) vervoer en derdelandenvervoer ('cross-trade'), dat wil zeggen: het vervoer tussen twee landen¹ door een derde land.

Ondanks de liberalisatie in het internationaal vervoer tussen EU-lidstaten, is het binnenlands vervoer niet volledig vrijgegeven. Dit betekent dat er beperkende regels zijn voor buitenlandse vervoerders die goederen op de binnenlandse markt vervoeren. De beperkingen hebben ten eerste te maken met nationale wetgeving, zoals btw, accijnzen en transportvoorschriften. Daarnaast hebben de EU en EU-landen zelf beperkingen aan cabotage ingevoerd.

¹ In het vervoer betreft het zowel landen binnen als buiten de EU. In de handel wordt met 'derde landen' alleen de niet-EU-landen bedoeld.

Afbeelding 2.1

Illustratie van de begrippen cabotage, derdelandsvervoer, bilateraal vervoer en retourcabotage in een internationale rit



2.2

Situatie EU-regelgeving tot 14 mei 2010

Cabotage is toegestaan als een vervoerder een Eurovergunning heeft en als het vervoer op tijdelijke basis plaatsvindt (Ecorys, 2006). In 2004 heeft de Europese Commissie aangegeven wat onder tijdelijke basis wordt verstaan: als het vervoer systematisch, permanent en continu plaatsvindt, dan is het binnenlands vervoer en geen cabotage. Verder heeft men cabotage beperkt tot maximaal één of twee maanden, maar dat is slechts een aanbeveling.

Sommige landen, waaronder het Verenigd Koninkrijk (VK) en Frankrijk, hebben eigen regels opgesteld om cabotage aan banden te leggen. Dit heeft geleid tot een lappendeken van regels. In de Benelux is cabotage volledig vrijgegeven. In Frankrijk mogen buitenlandse vervoerders per jaar maximaal 30 opeenvolgende dagen en 45 niet-opeenvolgende dagen aan cabotage doen. Als chauffeurs langer dan een week in Frankrijk blijven, is de Franse sociale wetgeving op hen van toepassing. Duitsland loopt vooruit op de EU-regelgeving en past deze sinds 1 mei 2009 toe.

In het VK gelden de volgende regels:

- Cabotage mag in ieder geval niet permanent, frequent, regelmatig of continu plaatsvinden.
- Cabotage moet ad hoc, tijdelijk en onregelmatig plaatsvinden en niet als hoofddoel. Het voertuig waarmee cabotage plaatsvindt, moet op zijn minst elke maand het VK verlaten.

2.3

Situatie EU-regelgeving na 14 mei 2010

De EU wil deze lappendeken van regelgeving tegengaan en komt met eigen regels voor cabotage. Het voorstel van de EU beperkt cabotage tot maximaal drie ritten in zeven dagen, en dan uitsluitend in aansluiting op een internationaal beladen transport. Een uitzondering geldt voor retourcabotage. In dat geval mag wel een vervoerder wel leeg een land binnenrijden. Retourcabotage is echter beperkt tot maximaal één rit per land.

Deze nieuwe regelgeving beperkt de mogelijkheden van cabotage op de volgende manieren:

- De regelgeving koppelt cabotage aan een internationale inkomende rit.
- De periode is beperkt tot zeven dagen.
- Het aantal binnenlandse ritten is beperkt tot maximaal drie ritten bij cabotage en één rit bij retourcabotage.
- De beperkingen gelden in principe voor alle EU-landen.
- De regelgeving stelt geen verdere criteria aan de tijdelijkheid van een rit, zoals de afspraak dat cabotage niet systematisch, permanent en continu mag plaatsvinden.
- Volledig vrije cabotage binnen de Benelux blijft mogelijk voor vervoerders uit de Benelux. Voor de overige vervoerders geldt ook binnen de Benelux de EU-regelgeving. Voor de Duitse markt verandert er niet zoveel. De Duitse regels voor cabotage zijn sinds 2009 in lijn met de nieuwe EU-regelgeving. In Frankrijk werd voornamelijk gecontroleerd op naleving van de sociale regelgeving. Het is nog niet duidelijk of dit na 14 mei verandert. De Engelse regelgeving met betrekking tot de tijdelijkheid van cabotage, is na 14 mei niet meer van toepassing.

2.4 Vrije cabotage

De Europese Commissie brengt vóór eind 2013 een evaluatie uit over de communautaire markt (vervoer binnen de EU). Daarbij komt de commissie mogelijk met een advies om de binnenlandse markten wel of niet verder open te stellen. Ook cabotage komt daarbij aan de orde.

Een van de mogelijke uitkomsten kan zijn dat cabotage wordt vrijgegeven. Volledig vrije cabotage betekent in theorie dat elke buitenlandse vervoerder zonder beperkende regels vervoersdiensten aan kan bieden in een ander land. Dit zal mogelijk nog een stap te ver zijn.

We mogen veronderstellen dat cabotage in juridische zin gekoppeld blijft aan een internationale rit, omdat cabotage onder het communautaire vervoer valt. Een communautaire vervoerder moet aan een aantal eisen voldoen. Een van die eisen is dat de onderneming daadwerkelijk is gevestigd in de lidstaat waar deze als vergunninghouder geregistreerd staat. Volledige vrijgave van cabotage zou loskoppeling van de communautaire vergunning betekenen, waarmee deze eis ondergraven zou kunnen worden.

In de volgende hoofdstukken kijken we naar de effecten van de EU-regelgeving en de effecten die kunnen optreden als cabotage wordt vrijgegeven.

3 Huidige omvang van cabotage, leegrijden en CO₂-uitstoot

In dit hoofdstuk maken we eerst een korte kwantitatieve schets van de omvang van het goederenvervoer over de weg (*Paragraaf 3.1*). Daarna kijken we in *Paragraaf 3.2* naar het aandeel van cabotage in de wegvervoermarkt voor goederen binnen de EU. In *Paragraaf 3.3* en *Paragraaf 3* beschrijven we vervolgens de omvang van het rijden zonder lading ('leegrijden') en de CO₂-uitstoot in het goederenvervoer over de weg. De analyse en beschrijvingen in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op bestaande studies en gegevens van Eurostat, het bureau voor de statistiek van de Europese Unie (EU). De gegevens betreffen de EU-27 landen met als basisjaar 2008. De detailgegevens staan in de tabellen in de bijlagen.

3.1 Vervoersprestatie

Op basis van de statistieken (Eurostat, 2010) ontstaat het volgende beeld van de vervoersprestatie (uitgedrukt in ladingtonkilometer):

- Het totale goederenvervoer in de EU (inclusief zee-, lucht- en pijpleidingvervoer) bedroeg in 2007 4,2 miljard tonkilometer, waarvan 46 procent over de weg ging.
- Het internationaal wegvervoer bedraagt ongeveer een derde (537 miljard tonkilometer in 2008) van het totale wegvervoer in de EU. Twee derde van het totaal betreft binnenlands wegvervoer (1.269 miljard tonkilometer in 2008).
- De grootste internationale vervoerders (internationaal en derdelandenvervoer) komen uit Polen, Duitsland en Spanje.
- De grootste binnenlandse vervoersmarkten zijn Duitsland, Spanje en Frankrijk, gevolgd door Italië en het Verenigd Koninkrijk.
- De verwachting is dat het vervoer over de weg in de EU jaarlijks met 2% groeit (prognose 2005-2030) (Den Boer et al., 2009).

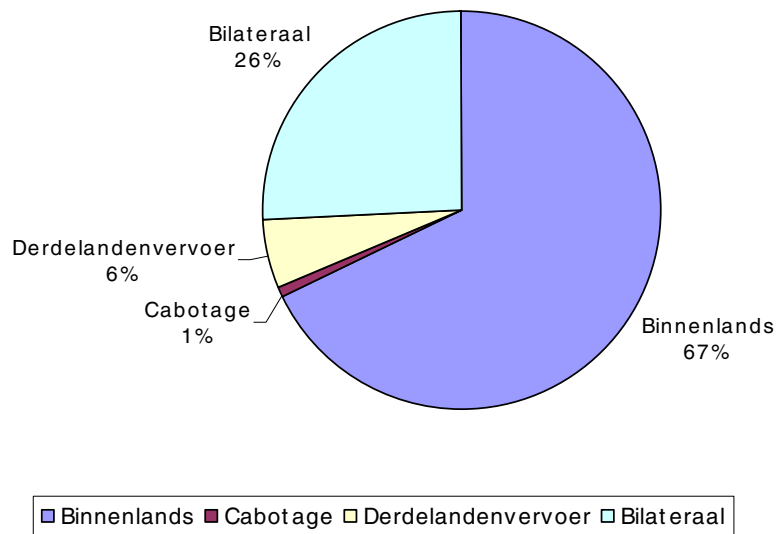
3.2 Cabotage

Over cabotage weten we het volgende (Eurostat, 2010):

- Het aandeel cabotage (zie *Afbeelding 3.1*) is circa 0,9% van het totale goederenwegvervoer in de EU, oftewel 17,5 miljard tonkilometer in 2008.
- Landen waar cabotage het hoogste aandeel heeft in het binnenlands vervoer, zijn België (4,6% in 2008), Duitsland (3,4%), Frankrijk (2,9%) en Oostenrijk (2,7%).
- De vervoerders die het meeste vervoeren als cabotage, komen uit Duitsland (2,8 miljard tonkilometer), Luxemburg (2,7 miljard tonkilometer) en Nederland (2,5 miljard tonkilometer).
- De absolute omvang van cabotage, gemeten in tonkilometer, is tussen 2000 en 2008 verdubbeld, het aandeel in het binnenlands vervoer is toegenomen van 0,9% naar 1,2%.
- Er is geen informatie bekend over de deelmarkten waarin cabotage plaatsvindt.

Afbeelding 3.1

De vervoerspresentatie van het wegvervoer in de EU in 2008 uitgesplitst (o.b.v. totaal tonkm in 2008).



3.3

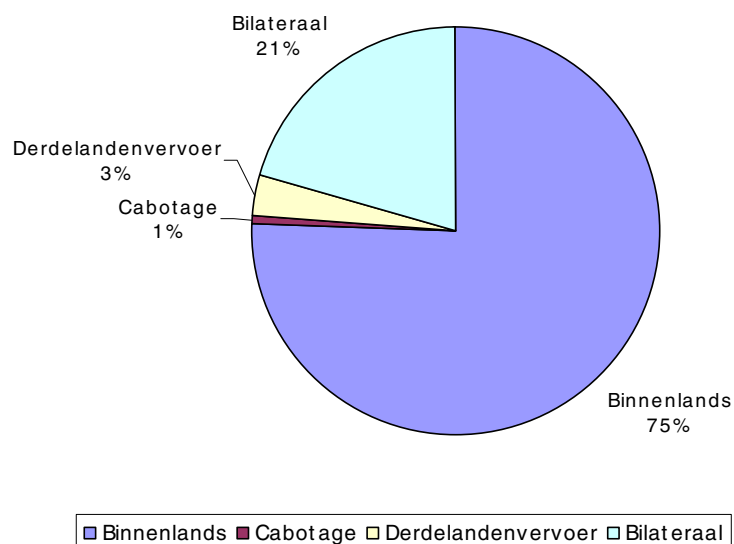
Verkeersprestatie en leegrijden

Om meer te kunnen zeggen over leegrijden, kijken we naar de voertuigkilometers vol en leeg (Eurostat, 2010).

- Jaarlijks wordt in de EU 183 miljard voertuigkilometer gereden (2008). Daarvan is 25% internationaal vervoer (waaronder cabotage) en 75% binnenlands vervoer (zie *Afbeelding 3.2*).
- 20% van het totale aantal voertuigkilometers in de EU betreft leegrijden in het binnenlands vervoer. Het aandeel lege voertuigkilometers in het internationaal vervoer is 4% (zie *Afbeelding 3.3*).
- Er is geen duidelijke trend te zien in toe- of afname van het leegrijden. Ook is er geen eenduidig verband met de liberalisering van de wegvervoermarkt in cross-trade en cabotage.

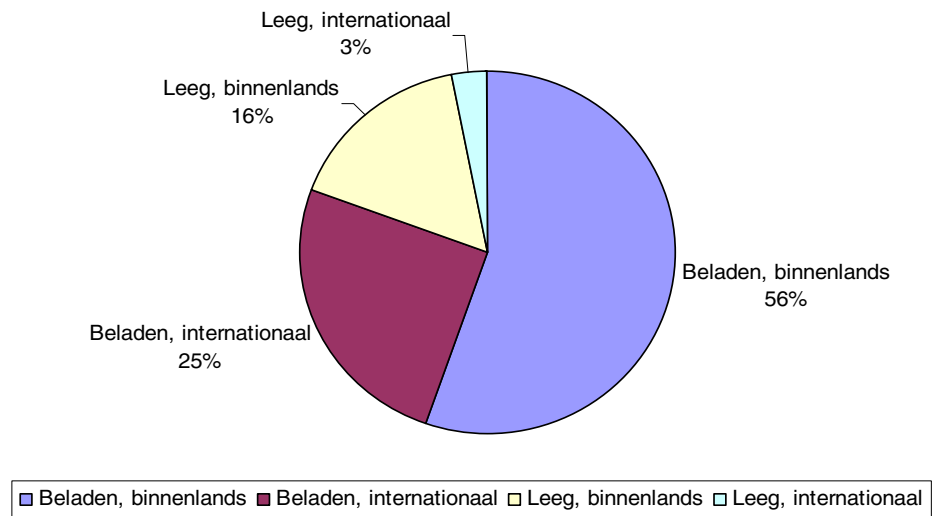
Afbeelding 3.2

Typen wegvervoer en hun aandeel in de verkeersprestatie in de EU (o.b.v. voertuigkm in 2008)



Afbeelding 3.3

Aandeel binnenlands en internationaal vervoer, uitgesplitst in leeg en beladen in de EU (o.b.v. voertuigkm in 2008)



3.4

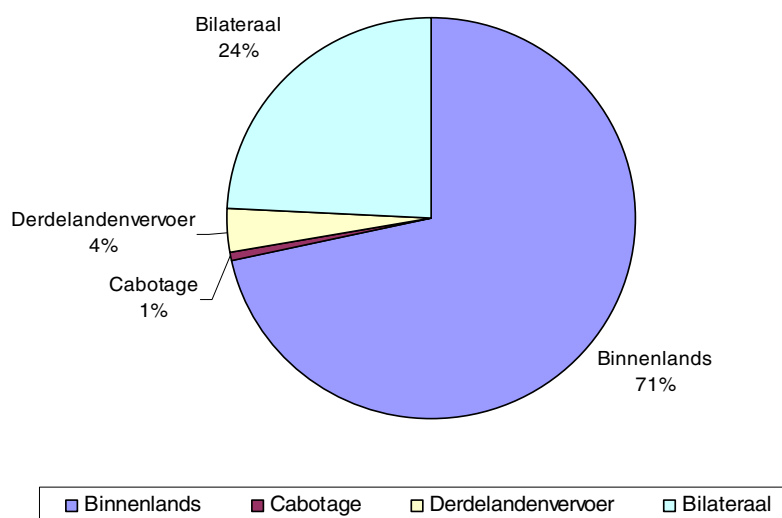
CO₂-emissies

De CO₂-emissie door vrachtverkeer binnen de EU is alleen bekend via een raming:

- De CO₂-emissie door vrachtauto's wordt op basis van het TREMOVE-model geschat op 270 miljoen ton in 2008 (EC, 2009). Het aandeel van de verschillende vervoersmarkten is weergegeven in Afbeelding 3.4.
- Naar schatting is 19% van CO₂-emissie door het goederenvervoer over de weg gerelateerd aan leegrijden, waarvan 3% in het internationaal vervoer (zie Afbeelding 3.5).

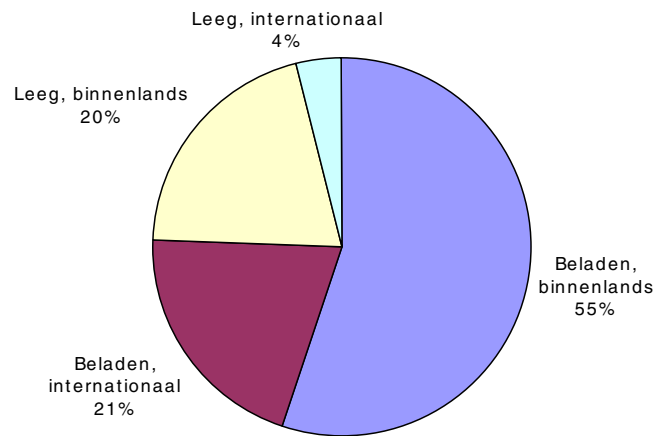
Afbeelding 3.4

Aandeel vervoersmarkten in CO₂-emissie over de weg in de EU (2008)



Afbeelding 3.5

Aandeel in CO₂-emissie van beladen en leeg in het binnenlands en internationaal wegvervoer in de EU (2008)



■ Beladen, binnenlands ■ Beladen, internationaal □ Leeg, binnenlands □ Leeg, internationaal

4 Verwachte ontwikkeling van cabotage en de effecten op CO₂

In dit hoofdstuk maken we een beredeneerde inschatting van de te verwachten verandering in cabotage en de gevolgen daarvan voor de CO₂-uitstoot. We gaan we uit van de huidige situatie als referentiesituatie (met als basisjaar 2008). Vervolgens bekijken we twee situaties: de invoering van de EU-regelgeving per 14 mei 2010 (scenario Eenduidig) en de situatie dat cabotage wordt vrijgegeven (scenario Vrij). Voor beide situaties bepalen we de verandering in cabotage (Paragraaf 4.2), de afname van het leegrijden (Paragraaf 4.3) en de reductie van CO₂ (Paragraaf 4.3). In Paragraaf 4.4 gaan we ten slotte in op de gevolgen voor de verkeers- en vervoersprestatie en de CO₂-uitstoot. We beginnen dit hoofdstuk eerst met een beschrijving van marktmechanismen die van invloed zijn op cabotage.

4.1 Mechanismen

Om een beredeneerde inschatting te kunnen maken van de ontwikkeling van cabotage, kijken we eerst naar de marktmechanismen die deze ontwikkeling beïnvloeden.

1. Het vrijgeven van cabotage trekt buitenlandse vervoerders aan. Voor deze vervoerders betekent vrije cabotage een extra rit en minder leegrijden, dus meer bedrijfseconomische efficiëntie. Voor de binnenlandse vervoersmarkt betekent dit meer concurrentie. De mate waarin een binnenlandse vervoersmarkt reageert, hangt af van de omstandigheden. In welke mate is de binnenlandse markt bijvoorbeeld gereguleerd, en zijn er tussen bedrijven internationale verschillen in kostenstructuren (zoals loonkosten, brandstofkosten en btw)? Hierbij hoeven kosten overigens niet de enige factor te zijn. Gezien het hoge aandeel van vervoerders met hoge kosten in cabotage (bijvoorbeeld Nederlandse en Duitse vervoerders), is kwaliteit ook een factor.
2. Bij toenemende concurrentie uit het buitenland neemt de druk op de tarieven toe. De binnenlandse vervoerders proberen de schade te beperken met productiviteitsmaatregelen.
 - Als dit niet lukt, zullen vervoerders genoegen nemen met minder winst, verschuiven ze hun activiteiten (meer uitbesteden of meer specialiseren) of stellen ze investeringen uit.
 - Als ze erin slagen om de lagere vervoertarieven op te vangen door betere bedrijfsvoering, dan versterkt dit hun concurrentiepositie. Betere bedrijfsvoering kan bijvoorbeeld bestaan uit meer samenwerking, of betere verdeling van ladingen zodat bedrijven efficiënter kunnen vervoeren en minder leeg hoeven te rijden.
3. Uiteindelijk ontstaat er een nieuw evenwicht in de markt als gevolg van de aanpassing van vraag en aanbod. De vraag naar vervoer neemt toe: lagere vervoertarieven trekt lading aan.
 - Dit kunnen nieuwe vervoersstromen zijn. De lagere tarieven kunnen verladers verleiden om meer lading aan te bieden. 'De koek wordt groter'. Voorbeelden zijn de lege containers naar China, die gevuld worden met oud papier, oud ijzer en hooi.
 - De lading kan ook van andere modaliteiten komen.

Het aanbod van vervoer neemt af: lagere tarieven leiden tot een lager aanbod.

- Vervoerscapaciteit wordt uit de markt gehaald (sanering/rationalisatie, verschuiving naar andere markten, tijdelijk stilzetten).
- Lagere tarieven ontmoedigen op hun beurt buitenlandse bedrijven om de binnenlandse markt op te gaan.

De praktijk leert dat de kostenverschillen tussen landen na verloop van tijd afnemen.

Op deze manier verschuift een deel van het vervoer van binnenlands vervoer naar cabotage. In die zin vervangt een cabotagerit in principe een binnenlandse rit. De druk op de tarieven kan een effect op de gehele vervoersmarkt hebben, dus ook op de markten waar cabotage minder interessant is. Dit aspect is in dit onderzoek niet nader uitgewerkt.

4.2 Te verwachten omvang van cabotage

Om de te verwachten omvang van cabotage te onderzoeken, bekijken we twee situaties: de situatie na de invoering van de EU-regelgeving (scenario Eenduidig) en de situatie dat cabotage wordt vrijgegeven (scenario Vrij).

Ook als cabotage wordt vrijgegeven, zijn de mogelijkheden beperkt. Cabotage is namelijk niet voor al het binnenlands vervoer interessant:

- Deelmarkten als stedelijke distributie en specifiek gespecialiseerd vervoer lenen zich over het algemeen minder voor cabotage.
- Bepaalde regio's zijn voor cabotage minder aantrekkelijk. Afstand tot de grens en ligging ten opzichte van internationale routes kunnen van invloed zijn.

Daarnaast gelden markttechnische en planningtechnische beperkingen.

De duidelijkheid en de eenduidigheid die de EU-regelgeving verschaft, kan leiden tot een toename van het aandeel cabotage in het binnenlands vervoer. We nemen aan dat het aandeel cabotage toeneemt van 1,2% in de huidige situatie naar 2,4% in het scenario Eenduidig. Die 2,4% komt overeen met het huidige cabotageaandeel in het binnenlands vervoer in Zweden.

Bij vrije cabotage wordt het aandeel cabotage mogelijk vergelijkbaar met dat in België (scenario Vrij). We veronderstellen dat het aandeel cabotage in de EU tot 4,8% groeit. Dit is voor de EU als geheel technisch haalbaar, maar het is aan de hoge kant. Dit percentage is dan ook vooral gekozen om de maximale bovengrens voor de reductie van CO₂ in beeld te kunnen brengen.

Tabel 4.1

Aannames aandeel
Cabotage in de EU

Situatie EU-27	Aanname aandeel cabotage in de EU
Huidig (referentiesituatie)	1,2%
Eenduidig (EU-regelgeving)	2,4%
Vrij (vrijgave cabotage)	4,8%

4.3

Leegrijden

Zowel in het scenario Eenduidig als in het scenario Vrij kunnen we vervolgens bepalen wat de consequenties zijn voor het leegrijden. Minder beperkingen vergroot de kans om een geschikte lading te vinden. Of vrije cabotage leidt tot minder lege voertuigkilometers, hangt af van de manier waarop de markt reageert. Als meer concurrentie leidt tot een verdeling van dezelfde 'koek' (ladingmarkt) over meerdere vervoerders, dan neemt het leegrijden eerder toe dan af. Als de markt reageert door de productiviteit van voertuigen op te schroeven, dan neemt het leegrijden af. Hierbij merken we op dat leegrijden niet volledig is uit te bannen. Leegrijden is nagenoeg inherent aan goederentransport. Leegrijden is alleen te voorkomen als er op de plaats van bestemming een geschikte lading beschikbaar is voor het juiste

voertuig op het juiste tijdstip met de juiste bestemming. Daarnaast zijn er markttechnische beperkingen. Het is dan ook onvermijdelijk dat een bepaald minimumpercentage voertuigkilometers leeg wordt gereden. Het is aannemelijk dat dit percentage ligt tussen 15% en 20%. Dat komt overeen met het huidige percentage lege kilometers in het internationale vervoer binnen de EU.

We veronderstellen dat cabotage gekoppeld blijft aan een internationale rit en dat een cabotagerit een binnenlandse rit vervangt. Het aantal beladen kilometers zal daardoor gelijk blijven. We hebben hierbij geen rekening gehouden met een toename van de totale vraag naar goederenwegvervoer als gevolg van een mogelijke tariefdaling. Daardoor zou zowel het aantal beladen als lege kilometers kunnen toenemen.

Op basis van deze aanname zal het aantal lege voertuigkilometers (vtgkm) afnemen. Dit is voor beide situaties weergegeven in *Tabel 4.2*.

Tabel 4.2

Afname lege voertuigkilometers als gevolg van stijgend aandeel cabotage in de EU

Situatie EU-27	Afname lege vtgkm
Huidig (referentiesituatie)	
Eenduidig (EU-regelgeving)	0 tot 1,2 mld vtgkm
Vrij (vrijgave cabotage)	0 tot 3,6 mld vtgkm

Dit resultaat geeft een bovengrens aan. De afname van het aantal lege voertuigkilometers is lager door de extra kilometers die een vrachtauto moet rijden om lading op te halen, of omdat de cabotagerit alleen een deel van een binnenlandse rit vervangt. Om deze reden presenteren we een bandbreedte.

4.4

Gevolgen voor de verkeers- en vervoersprestatie en CO₂-uitstoot

In de vorige paragraaf keken we naar de consequenties van cabotageverandering op leegrijden. Vervolgens kunnen we de afname van voertuigkilometrage en de afname van CO₂-uitstoot berekenen. Hierbij hanteren we emissiegegevens uit STREAM (CE, 2008). De resultaten zijn weergegeven in *Tabel 4.3*.

Tabel 4.3

Afname voertuigkilometrage en afname CO₂ als gevolg van stijgend aandeel cabotage in de EU

Situatie EU-27	Afname voertuigkilometrage	Afname CO ₂
Huidig (referentiesituatie)		
Eenduidig (EU-regelgeving)	0 tot 0,7%	0 tot 0,5%
Vrij (vrijgave cabotage)	0 tot 1,9%	0 tot 1,6%

In het scenario Eenduidig leidt een afname in voertuigkilometers tot een daling van de CO₂-uitstoot door het goederenwegvervoer van 0 tot 0,5% per jaar. In het scenario Vrij is die daling 0 tot 1,6% ten opzichte van de totale CO₂-uitstoot per jaar.

Ten opzichte van het internationale vervoer is de totale afname van het voertuigkilometrage en CO₂-uitstoot aanzienlijk. De reductie vindt echter niet zozeer in het internationaal vervoer plaats, maar in het binnenlands vervoer.

Tabel 4.4

Afname voertuigkilometrage en afname CO₂ ten opzichte van het internationaal vervoer

Situatie EU-27	Ten opzichte van internationaal vervoer	
	Afname voertuigkilometrage	Afname CO ₂
Huidig (referentiesituatie)		
Eenduidig (EU-regelgeving)	0 tot 2,6%	0 tot 2,1%
Vrij (vrijgave cabotage)	0 tot 7,8%	0 tot 6,2%

De CO₂-uitstoot neemt af doordat vrachtauto's binnen een internationale rit ook binnenlands vol terugrijden. Daarmee vervangt de cabotagerit een binnenlandse rit. Naarmate er echter meer lege kilometers nodig zijn om een lading op te halen, neemt de CO₂-reductie af.

Ook hier gaat het om een bovengrens, mede omdat er in de effectberekening geen rekening is gehouden met een toename van de vraag naar goederenwegvervoer door een mogelijke tariefdaling. Als de verdere vrijgave van cabotage leidt tot tariefdaling in het wegvervoer, dan wordt het wegvervoer in sommige gevallen aantrekkelijker dan binnenvaart of spoor. In het vervoer over lange afstand stoten binnenvaart en spoor gemiddeld genomen minder CO₂ per tonkilometer uit dan vrachtverkeer met trekker en oplegger (Den Boer et al., 2008). Een verschuiving van binnenvaart en spoor naar wegvervoer leidt dan tot een toename van de CO₂-uitstoot. De mate waarin deze verschuiving kan optreden, is niet eenvoudig in te schatten met gemiddelde elasticiteiten. Vergelijkbare studies over het toestaan van langere en zwaardere voertuigen (LZV), komen tot tegenstrijdige resultaten.

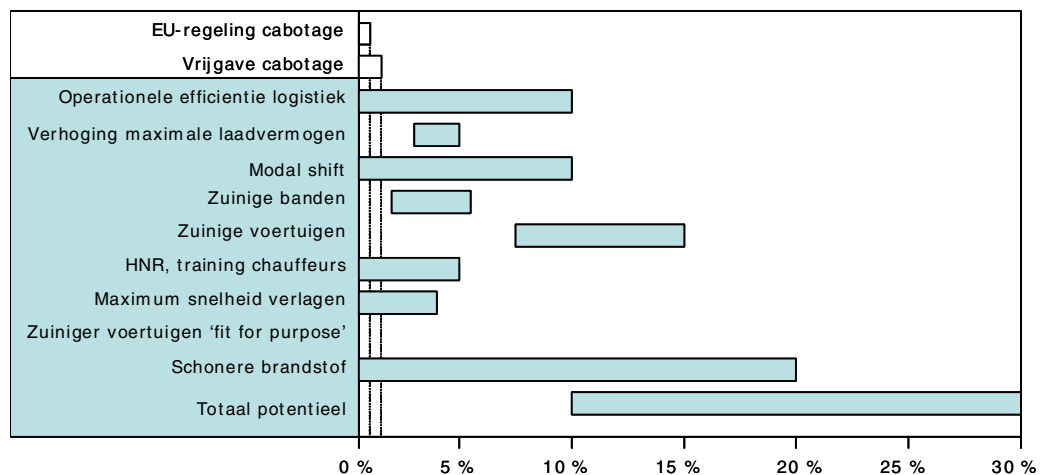
5 Invloed van alternatieve maatregelen

Is het vrijgeven van cabotage een effectief middel om CO₂-uitstoot te reduceren? Om dat te bepalen vergelijken we in dit hoofdstuk de berekende CO₂-reductie met andere CO₂-maatregelen in het goederenwegvervoer.

Technische reductieopties

Zowel de CO₂-reductie als gevolg van de nieuwe EU-regelgeving als van vrije cabotage is lager dan de technische reductieopties die het KiM al eerder heeft geanalyseerd voor het werkprogramma Schoon en Zuinig (Francke et al., 2009). Daarin heeft het KiM een aantal technische reductieopties vergeleken die leiden tot minder wegvervoer, toepassing van zuinigere voertuigtechnieken, gedrag of brandstofinzet. In Afbeelding 5.1 zijn de potentiële CO₂-reducties voor 2020 weergegeven in de vorm van bandbreedtes. We hebben deze opties bekeken voor de Nederlandse situatie. Om deze cijfers als referentie te kunnen gebruiken, veronderstellen we dat de CO₂-reductie die is berekend voor cabotage in de EU ook geldt voor de Nederlandse situatie.

Afbeelding 5.1
Besparingspotentieel van CO₂ door cabotage in vergelijking met technische reductieopties



De CO₂-reductie als gevolg van EU-regelgeving ligt tussen 0-5%, de CO₂-reductie door vrije cabotage ligt tussen 0-1,6%. De technische reductieoptie met de meeste potentie voor het goederenwegvervoer is schonere brandstof: die leidt tot een reductie van 0-20% in 2020. De totale potentiële CO₂-reductie door inzet van al deze maatregelen ligt tussen 10-30%. Deze technische reducties scoren op CO₂-reductie beter. In deze analyse hebben we alleen vergeleken op effectiviteit. We hebben dus niet gekeken naar verschillen in kosten en de benodigde investeringen. De technische opties lijken in potentie effectiever, maar de kosten ervan zijn substantieel (Francke et al., 2009). De invoering van vrije cabotage is minder effectief, maar het is wel een goedkope maatregel; er zijn immers geen investeringen voor nodig.

6 Samenvattende conclusies

In hoeverre leiden de nieuwe EU-regelgeving en een vrijgave van cabotage – via een vermindering van het verschijnsel ‘leegrijden’ – tot minder CO₂-emissie van het goederenwegvervoer in Europa? In dit rapport hebben we een eerste verkenning gemaakt om inzicht te krijgen in die vraag. Daarbij hebben we verondersteld dat vrije cabotage gekoppeld blijft aan een internationale rit. Hieronder vatten we onze bevindingen puntsgewijs samen.

1. Met 17,5 miljard tonkilometer in 2008 is het cabotagevervoer in de Europese Unie (EU) circa 0,9% van het totale goederenwegvervoer in de EU.
2. De absolute omvang van cabotage is tussen 2000 en 2008 verdubbeld. Het aandeel van cabotage in het binnenlands vervoer is toegenomen van 0,9% in 2000 tot 1,2% in 2008.
3. Het cabotageaandeel loopt sterk uiteen tussen de lidstaten van de Europese Unie. In België, Denemarken, Frankrijk, Oostenrijk en Zweden ligt het aandeel boven de 2,4% en in de 12 nieuwe EU-lidstaten onder de 0,5%.
4. Jaarlijks worden in de EU 183 miljard vrachtwagenkilometers afgelegd, waarvan circa 24% met lege vrachtwagens.
5. Leegrijden is onvermijdelijk in het goederenwegvervoer, waar immers een grote diversiteit in vervoersdiensten bestaat, onbalans in ladingstromen en waar het onmogelijk is om op voorraad te produceren.
6. De nieuwe EU-regelgeving wordt medio mei van kracht. Als het cabotageaandeel daarna toeneemt van de huidige 1,2% tot 2,4%, dan kan het aantal lege kilometers in het totale goederenwegvervoer in de EU afnemen met 0 tot maximaal 0,7% ten opzichte van 2008. De CO₂-uitstoot kan in dat geval afnemen met 0 tot maximaal 0,5%. Ten opzichte van het internationale goederenwegvervoer in de EU, is dat een afname van maximaal 2,5% in de voertuigkilometers en 2,0% in de CO₂-emissie.
7. Als cabotage in de EU wordt vrijgegeven en het cabotageaandeel daardoor toeneemt van de huidige 1,2% tot 4,8%, dan kan het aantal lege kilometers in het goederenwegvervoer in de EU afnemen met 0 tot maximaal 1,9% ten opzichte van 2008. De CO₂-uitstoot kan in dat geval afnemen met 0 tot maximaal 1,6%. Ten opzichte van het internationale goederenwegvervoer in de EU is dat een afname van maximaal 7,8% in de voertuigkilometers en 6,2% in de CO₂-emissie.
8. Verruiming van cabotage leidt mogelijk tot een CO₂-reductie van 0 tot maximaal 1,6%. Dat is gering in vergelijking met de potentie van technische reductieopties zoals het gebruik van zuiniger banden of schonere brandstof.
9. Technische reductieopties lijken in potentie veel effectiever, maar kosten aanzienlijk meer dan het opheffen van marktbelemmeringen bij cabotage in de gehele EU.

10. CO₂-reductie door cabotage te verruimen, is gebaseerd op de theorie dat meer concurrentie in de markt de tarieven onder druk zet, waardoor de vervoerders kosten zullen besparen door een efficiëntere productie. De efficiëntere productie uit zich onder andere in vermindering van het aantal lege kilometers en reductie van CO₂-uitstoot.
11. In het korte tijdsbestek waarin het onderzoek is uitgevoerd, was het niet mogelijk om deze theoretische notie empirisch te onderbouwen, mede door een tekort aan betrouwbare statistische gegevens.
12. Binnen het korte tijdsbestek van deze eerste verkenning was het niet mogelijk om een goede analyse te maken van de vraag of het vrijgeven van cabotage leidt tot een *modal shift* van spoor- en binnenvaart- naar wegvervoer.
13. Deze conclusies betreffen een eerste verkenning op basis van eenvoudige aannames. Om de plausibiliteit van deze aannames te testen, is aanvullend onderzoek nodig naar de gedragsreacties in de transportmarkt bij een verruiming van de cabotagemogelijkheden.
14. Deze resultaten betreffen bovengrenzen voor CO₂-reductie. Het is niet aannemelijk dat het resultaat van nader onderzoek hoger uitkomt, eerder lager.

SUMMARY

A carrier are allowed to transport goods (and passengers) in their own country and also, under certain conditions, in other member states of the EU. This is called cabotage. In the Transport Council of 17 December 2009, the Dutch Minister of Transport suggested that liberalisation of the cabotage market in road haulage could contribute to less empty driving of trucks and to the reduction of CO₂-emissions. In order to verify this, the Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (KiM) analysed the potential impact of lifting current restrictions in the EU.

Road cabotage accounts for about 0,9% of the total road transport in the EU, in volume 17,5 billion tonnekilometres. The total volume of road cabotage has doubled since 2000, whereas the share of road cabotage in national road transport has increased from 0,9% to 1,2%. Road transport in the EU made 183 billion truck kilometres in 2008, approximately 24% of which with trucks carrying no load.

The impact on CO₂-reduction

The volume of cabotage and the impact on CO₂ are estimates, based upon statistical data for EU-27 with 2008 as a reference year. Due to time constraints, this analysis is based on the following assumptions:

- Liberalisation will lead to more competition, lower tariffs and therefore more efficient operations;
- More efficient operations will lead to a reduction of trucks carrying no load and therefore of CO₂emissions.

It was not possible to provide empirical evidence for these assumptions, given the short period of time available and because of a lack of reliable data. The impacts of changes in road cabotage are therefore based on assumptions.

Two situations

Two situations are considered and compared to the reference year 2008, that are the new EU-legislation and further liberalisation of cabotage, as an add-on to an international trip. As from 14 May 2010, new EU legislation will allow some liberalisation of cabotage, though still containing explicit restrictions. Implementation of this new EU legislation is likely to cause an increase of cabotage from 1,2% up to 2,4%. Further liberalisation of cabotage will probably cause an increase from 1,2% to a maximum of 4,8%, comparable with the share of cabotage in Belgium. This percentage is technically feasible in the EU but is chosen to show the upper limits for CO₂ reduction by cabotage.

Situation 1: The new EU-regulation

When cabotage increases to 2,4% by the new EU-legislation, it has the potential to decrease empty vehicle kilometres with 0,7%, corresponding with a reduction of CO₂- emissions up to 0,5% of total road transport. Taking international road transport as a reference, this reduction amounts to 2,5% in vehicle kilometres and to 2,0% in CO₂-emissions.

Situation 2: further liberalisation of cabotage

When cabotage increases to 4,8% by further liberalisation of cabotage (as an add-on to an international trip), it reduces the total volume of vehicle kilometres with up to 1,9%, consequently reducing CO₂-emissions up to 1,6%. Taking international road transport as a reference, these figures amount to 7,8% and 6,2%, respectively.

Technical options

All in all, liberalisation of cabotage has a potential to reduce CO₂ -emissions from road transport up to 1,6%. This is almost negligible when compared to other options such as energy-efficient tyres and cleaner fuels. However, although these options are more effective, they are significantly more expensive.

Further research

This preliminary analysis provides a range with an upper limit for EU-wide CO₂-reduction from cabotage liberalisation. A more reliable assessment of responses in the freight transport market and more reliable estimates of the impact on empty driving and CO₂-emissions would require further investigations. However, it is very unlikely that such research would yield higher figures. Firstly, because of the imbalance in transport flows there will always be a certain level of empty driving. Secondly, lower tariffs in road transport can lead to a shift from less CO₂ emitting modes as rail and waterborne to road. This modal shift and its impacts have not been investigated.

Referenties

- Bernadet, M. (2009). *Report on the construction and operation of the road freight transport market in Europe*. International Transport Forum Transport for a Global Economy: Challenges and Opportunities in the Downturn. Leipzig, 26-29 mei 2009.
- Boer, L.C. den, Brouwer, F.P.E. & Essen, H.P. van (2008). *Studie naar Transport Emissies van Alle Modaliteiten (STREAM)*. Delft: CE.
- Boer, L.C. den et al., (2009). *Are trucks taking theirs toll? The environmental, safety and congestion impacts of lorries in the EU*. Delft: CE.
- EC (2007). *Commission Staff Working Document Impact Assessment accompanying the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator; proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the international road haulage market (recast); proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the market in coach and bus services*. Brussel: EC.
- EC DG TREN (2009). *Road Freight Transport Vademecum*. Brussel: EC.
- EC DG TREN (2010). *Road cabotage in goods transport-transitional regime. Situation as from 1 January 2010*. Brussel: EC.
- ECORYS (2006). *Study on Road Cabotage in the freight transport market*. Rotterdam: ECORYS.
- EU Transportraad (2009) *document 17371/09 COR 1 Mededeling inzake een duurzame toekomst voor het vervoer*. Brussel: EU Transportraad.
- Europees Parlement (2009). 2007/099 (COD) – *Draft recommendation for second reading on the Council common position for adopting a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the international road haulage market (recast)*. Brussel: CE.
- Eurostat (2010). *Cronos database*. Luxemburg: Eurostat.
- Francke, J.M., Annema, J.A. & Wouters, P. (2009). *Zuinig met goed op weg: Beleid voor efficiencyverbetering in het goederenwegvervoer*. Den Haag: KiM.
- NEA (2002). *Cost comparison and cost developments in the European road haulage sector*. Rijswijk: NEA Transportonderzoek en -opleiding.
- NEA (2005). *Cost comparison and cost developments in the European road haulage sector*. Rijswijk: NEA Transportonderzoek en -opleiding.
- NEA (2009). *Cost comparison and cost developments in the European road haulage sector*. Rijswijk: NEA Transportonderzoek en -opleiding.
- Pasi, S. (2009a). *Trends in road freight transport 1999-2007- freight grew by 4% in 2007, Statistics in Focus 8/2009*. Luxemburg: Eurostat.
- Pasi, S. (2009b). *Global economic crisis hits European road freight transport in the fourth quarter of 2008, Statistics in Focus 86/2009*. Luxemburg: Eurostat.
- Pjczyk, M.I & McKinnon, A.C. (2009). *Analysing global energy trends in road freight transport*. Cardiff: GreenLogistics.com.
- TML (2007). *TREMOVE Final report*. Leuven: Transport & Mobility Leuven.

TML (2008). *Effects of adapting the rules on weight and dimensions of heavy commercial vehicles as established within Directive 96/53/EC* (TREN/G3/318/2007). Leuven: Transport & Mobility Leuven.

Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg. Brussel: EC.

Bijlage Tabellen

Tabel 1 Totaal goederenwegvervoer naar nationaliteit van de vervoerder in miljoen tonkilometer in 2008

Nationaliteit vervoerder	Internationaal waarvan:		Nationaal	Totaal	% cabotage	
	cabotage derde-landen	bilateraal				
België	1.546	2.339	16.265	18.207	38.356	4,0%
Bulgarije	137	2.277	5.786	7.122	15.322	0,9%
Tsjechië	293	9.713	25.123	15.748	50.877	0,6%
Denemarken	254	255	8.252	10.718	19.480	1,3%
Duitsland	2.781	8.592	65.614	264.545	341.532	0,8%
Estland	216	1.343	3.963	1.832	7.354	2,9%
Ierland	573	377	3.187	13.265	17.402	3,3%
Griekenland	18	28	4.458	24.346	28.850	0,1%
Spanje	1.085	2.445	64.270	175.184	242.983	0,4%
Frankrijk	429	530	23.466	181.879	206.304	0,2%
<i>Italië *</i>	<i>939</i>	<i>1.116</i>	<i>24.950</i>	<i>152.406</i>	<i>179.411</i>	<i>0,5%</i>
Cyprus			12	1.296	1.308	0,0%
Letland	50	3.945	5.812	2.536	12.344	0,4%
Lithouwen	75	8.409	9.375	2.560	20.419	0,4%
Luxemburg	2.685	4.332	2.728	787	10.533	25,5%
Hongarije	168	7.141	15.407	13.043	35.759	0,5%
Nederland	2.563	7.391	36.195	32.009	78.159	3,3%
Oostenrijk	642	3.950	15.146	14.588	34.327	1,9%
Polen	954	24.567	67.492	71.917	164.930	0,6%
Portugal	886	3.035	18.056	17.114	39.091	2,3%
Roemenië	97	999	32.100	23.190	56.386	0,2%
Slovenië	389	4.624	8.612	2.636	16.261	2,4%
Slowakije	264	9.759	12.934	6.319	29.276	0,9%
Finland	33	101	2.108	27.615	29.856	0,1%
Zweden	222	582	3.614	37.952	42.370	0,5%
<i>Verenigd Koninkrijk *</i>	<i>272</i>	<i>185</i>	<i>10.109</i>	<i>150.960</i>	<i>161.526</i>	<i>0,2%</i>
Kroatië	2	746	3.850	6.445	11.042	0,0%
Liechtenstein	10	239	79		328	3,0%
Noorwegen	47	15	3.876	16.658	20.595	0,2%
Zwitserland	77	157	1.527	9.548	11.307	0,7%
EU-15	14.928	35.258	298.418	1.121.575	1.470.180	1,0%
EU-10	2.409	69.501	148.730	117.887	338.528	0,7%
EU-25	17.337	104.759	447.148	1.239.462	1.808.708	1,0%
EU-27	17.571	108.035	485.034	1.269.774	1.880.416	0,9%
Totaal	17.707	109.192	494.366	1.302.425	1.923.688	0,9%

Bron: New Cronos, Eurostat (2010) & Eurostat Statistics in Focus 86/2009
Italy 2007 data & UK provisional data 2008

Tabel 2 Percentage cabotage in het binnenlands vervoer, naar land waar de cabotage plaatsvindt op basis van ladingtonkilometer, 1999-2008

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
België	2,6%	2,3%	2,9%	2,1%	2,7%	2,9%	3,0%	3,5%	3,3%	4,6%
Bulgarije								0,3%	0,3%	0,0%
Tsjechië		0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,4%	0,5%	0,5%
Denemarken	0,4%	0,5%	0,9%	1,0%	1,2%	1,7%	1,9%	1,7%	2,2%	3,4%
Duitsland	1,1%	1,1%	1,2%	1,3%	1,3%	1,6%	1,5%	1,4%	1,4%	1,3%
Estland					0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%
Ierland	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,9%	1,0%	1,3%	1,3%	0,0%
Griekenland					0,3%	0,2%	0,4%	0,5%	0,7%	0,6%
Spanje	0,5%	0,4%	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	0,7%	0,8%	0,7%	0,5%
Frankrijk	0,9%	1,3%	1,6%	1,9%	2,1%	2,5%	2,6%	2,4%	2,4%	2,9%
Italië	0,6%	0,4%	0,6%	0,5%	0,7%	0,6%	0,5%	0,7%	0,7%	0,7%
Cyprus				0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Letland				0,0%	0,4%	0,8%	0,0%	0,1%	0,0%	0,3%
Lithouwen					0,0%	0,2%	0,3%	0,2%	0,1%	0,2%
Luxemburg	2,9%	2,2%	3,2%	4,0%	1,3%	2,0%	5,2%	3,2%	1,3%	0,8%
Hongarije			0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,3%	0,1%	0,2%
Nederland	0,5%	0,7%	0,9%	1,0%	0,7%	0,8%	0,9%	1,2%	1,2%	1,3%
Oostenrijk	1,1%	1,7%	2,4%	1,7%	1,7%	1,9%	1,9%	1,9%	2,5%	2,7%
Polen						0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Portugal	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%	0,3%	0,1%	0,2%	0,0%
Roemenië								0,2%	0,1%	0,0%
Slovenië			0,3%	0,3%	0,1%	0,1%	0,4%	0,0%	0,1%	0,1%
Slowakije					0,1%	0,1%	0,7%	0,4%	0,9%	0,5%
Finland	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%
Zweden	0,8%	0,7%	0,8%	0,7%	0,8%	1,1%	1,5%	1,5%	2,1%	2,4%
Verenigd Koninkrijk	0,5%	0,9%	0,9%	1,0%	1,0%	1,2%	1,2%	1,1%	1,0%	1,1%
Kroatië										0,1%
Noorwegen	0,1%	0,4%	0,4%	0,6%	1,0%	1,3%	0,5%	1,0%	1,0%	1,1%
Zwitserland										0,7%
EU-15	0,8%	0,9%	1,0%	1,1%	1,1%	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%
EU-10		0,5%	0,3%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%
EU-25	0,8%	0,9%	1,0%	1,0%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,3%
EU-27	0,8%	0,9%	1,0%	1,0%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%
Totaal	0,8%	0,9%	1,0%	1,1%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%

Bron: New Cronos, Eurostat (2010)

Tabel 3 Aandeel lege vrachtwagenkilometers in het binnenlands goederenvervoer per land, 1999-2008

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
België										
Bulgarije	15,3%	15,8%	16,2%	15,7%	16,4%	17,8%	20,7%	19,4%	17,7%	18,5%
Tsjechië	27,7%	26,6%	25,5%	24,6%	24,0%	22,9%	21,7%	21,5%	21,3%	21,4%
Denemarken	40,3%	40,2%	40,6%	40,6%	40,0%	40,2%	40,1%	40,4%	39,8%	37,6%
Duitsland					39,1%	39,3%	40,3%	39,8%	39,8%	41,1%
Estland	31,7%	31,5%	31,9%	31,9%	31,9%	32,2%	32,7%	32,9%	32,5%	32,1%
Ierland	26,7%	26,3%	26,8%	26,3%	26,5%	26,2%	26,1%	26,7%	26,0%	25,8%
Griekenland										
Spanje	40,7%	39,3%	39,4%	39,8%	42,0%	40,8%	40,3%	40,5%	40,0%	28,1%
Frankrijk						32,6%	33,0%	32,4%	32,0%	25,6%
Italië	39,3%	39,3%	39,3%	38,8%	39,0%	38,4%	38,5%	38,6%	37,7%	37,9%
Cyprus	40,5%	40,0%	40,1%	40,1%	39,0%	39,3%	38,1%	38,0%	37,3%	37,1%
Letland	30,1%	29,6%	30,1%	29,1%	28,3%	29,1%	28,5%	28,7%	30,3%	28,1%
Lithouwen		24,4%	23,7%	24,3%	23,9%	23,4%	23,8%	23,2%	22,7%	21,6%
Luxemburg	20,1%	20,4%	20,5%	20,2%	20,5%	22,3%	23,0%	22,2%	24,1%	
Hongarije		29,3%	32,5%	31,2%	30,3%	32,5%	32,2%	31,9%	31,2%	31,7%
Nederland					31,1%	34,7%	30,6%	34,2%	36,9%	33,9%
Oostenrijk				42,2%	44,3%	46,1%	47,9%	45,5%	40,5%	42,6%
Polen								16,8%	46,7%	43,3%
Portugal					38,9%	39,1%	40,5%	39,9%	39,2%	42,1%
Roemenië			34,2%	35,9%	37,8%	36,8%	37,4%	36,8%	36,6%	38,5%
Slovenië						35,5%	36,3%	35,5%	37,1%	36,8%
Slowakije			15,0%	24,9%	28,9%	39,6%	38,3%	39,3%	40,0%	38,6%
Finland					35,7%	33,5%	34,1%	34,9%	34,2%	31,9%
Zweden								43,3%	44,2%	44,3%
Verenigd Koninkrijk										
Kroatië										39,9%
Noorwegen	27,5%	27,4%	26,3%	26,4%	26,3%	26,8%	25,8%	26,6%	27,0%	26,4%
Zwitserland										27,3%
EU-15	26,4%	26,1%	26,1%	25,8%	26,0%	26,8%	26,8%	26,7%	26,9%	26,9%
EU-10		29,3%	32,8%	33,2%	33,7%	35,2%	35,6%	34,3%	36,5%	36,0%
EU-25	26,4%	26,2%	26,6%	26,3%	26,6%	28,0%	28,0%	27,8%	28,2%	28,5%
EU-27	26,4%	26,2%	26,6%	26,3%	26,6%	28,0%	28,0%	27,9%	28,4%	28,6%
Totaal	26,5%	26,3%	26,6%	26,3%	26,6%	28,0%	28,0%	27,9%	28,3%	28,7%

Bron: New Cronos, Eurostat (2010)