

## 2971/AB XXI.GP

Eingelangt am: 20.12.2001

### BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2991/J-NR/2001 betreffend Kontingente und Genehmigungen im grenzüberschreitenden LKW-Güterverkehr, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 24. Oktober 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Einleitend möchte ich darauf hinweisen, dass das Verkehrsressort bei Kontingentvereinbarungen sowohl im Jahr 2000 als auch im heurigen Jahr nach folgenden Zielsetzungen und Kriterien vorgegangen ist:

1. Kontingente für den *Transit* wurden auf den *Stand des Jahres 1999 eingefroren*, d. h. es wurden seit damals *keine zusätzlichen* Genehmigungen mehr vereinbart, die den Durchzugsverkehr durch Österreich ermöglicht hätten.
2. Jede zusätzliche Loco- Genehmigung (für "Loco- Verkehr", d.i. wenn die Ladung zwischen Österreich und dem anderen Vertragsstaat befördert wird) wurde ab dem Jahre 2000 nur mehr an den Einsatz eines EURO 1- oder noch umweltfreundlicheren LKW und ab 2001 an EURO 2- oder noch umweltfreundlichere LKW gebunden.
3. Allfällige Kontingenterhöhungen im Grenzzonenbereich dienten, wie auch normale Loco-Genehmigungen, der gebotenen Intensivierung unserer Wirtschafts- und Handelsbeziehungen mit den Nachbarstaaten Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien, welche wegen der relativ kurzen Beförderungsstrecken nicht im Schienennetz abgewickelt werden. Sie haben außerdem den verkehrssicherheits- und umweltpolitisch erwünschten Effekt, den in diesen Regionen sehr hohen Anteil an Fahrten mit ausländischen Klein- LKW (bis zu 3,51 Nutzlast oder 61 Gesamtgewicht) entscheidend zurückzudrängen.

Die vorstehenden Grundsätze werden von meinem Ressort auch in den kommenden bilateralen Verhandlungen beachtet werden.

Weiters möchte ich bemerken, dass sämtliche von Österreich vereinbarten Genehmigungs-Kontingente in detaillierter Darstellung regelmäßig in der offiziellen Zeitschrift des Fachverbandes und der Fachgruppen des Güterbeförderungsgewerbes kundgemacht werden; der entsprechende Gesetzesauftrag dazu erfolgte im § 8 Abs. 3 des Güterbeförderungsgesetzes.

**Frage 1:**

Wieviele Genehmigungen über die grenzüberschreitende Beförderung von Gutem waren bzw. sind pro Jahr mit den nachstehenden Staaten vereinbart:

Albanien, Aserbajdschan, Belarus/Weißrussland, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Estland, Georgien, Iran, Jugoslawien, Kirgisistan, Kroatien, Lettland, Litauen, Mazedonien, Moldawien, Polen, Rumänien, Russland, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Zypern, weitere Staaten (bitte um Nennung im einzelnen)?

Wir ersuchen um

- a) Aufschlüsselung nach Staat;
- b) detaillierte Zahlenangaben für die Jahre 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002 (soweit fixiert), 2003 (soweit fixiert);
- c) Aufschlüsselung nach räumlichem Geltungsbereich (zB bestimmte Strecken, Grenzzonen, RoLa-Zulauf, LOGO, Transit, Drittland echt/unecht; unter Erläuterung dieser Kategorien);
- d) Aufschlüsselung nach zeitlicher Geltung (Dauer-, Einzel-, Halb-, sonstige Genehmigungen);
- e) Angaben zu eventueller Abgabenbefreiung;
- f) Angaben zur eventuellen Bindung an technisch-ökologische Kriterien wie zB an den Einsatz von LKW gewisser Emissionsklassen;
- g) Angaben zur eventuellen Bindung an Art der beförderten Güter;
- h) Angaben zu eventuellen Einschränkungen des Geltungszeitraums.

**Antwort:**

Ich erlaube mir, auf die angeschlossene Beilage 1 zu verweisen.

Die für 2001 fixierten Kontingente gelten provisorisch auch für 2002; ihre endgültige Festlegung erfolgt entweder im Rahmen einer Gemischten Kommission oder auf schriftlichem Wege. Für 2003 gibt es, wenn nicht anders vereinbart wurde, keine Voraus-Vereinbarung.

Ergänzend darf ich darauf hinweisen, dass außerdem mit nahezu allen der angeführten Vertragsstaaten ein Belohnungssystem für die Benützung Rollender Landstraßen vereinbart ist: Für jeweils zwei Fahrten auf einer Rollenden Landstraße, die durch Österreich hindurch geht, oder in Österreich beginnt oder endet, erhält der andere Staat jeweils eine Genehmigung, die für zwei Fahrten gilt, sofern der betreffende LKW zumindest EURO 1-Standard aufweist (mit etwa 90 % unserer Vertragspartner ist bereits EURO 2-Standard vereinbart). Die bulgarische Seite erhält außerdem für den Transport von LKW auf Donau-Schiffen ("Schwimmende Landstraße") nach demselben Berechnungsmodus wie für die Rollende Landstraßen Belohnungsgenehmigungen. Schließlich erhalten die Slowakei und Ungarn noch für den Transport von jeweils 32 PKW auf speziellen Donau-Schiffen eine Belohnungsgenehmigung für den Straßentransport.

**Frage 2:**

Wieviele Einzelgenehmigungen auf der Basis von §7 GBG wurden in den Jahren 1994 bis 2001 jeweils für a) Zielfahrten, b) Quellfahrten, c) Transitfahrten mit welchen Staaten zusätzlich erteilt? Wir ersuchen um Aufschlüsselung analog zu Frage 1 a) bis c).

**Antwort:**

Genehmigungen nach § 7 Abs. 3 Güterbeförderungsgesetz in der Novelle BGBl. 106/2001 (alt: § 7) werden nur an Unternehmen solcher Staaten ausgegeben, mit denen es keine Kontingentvereinbarung gibt. Diese Rechtsauffassung wurde im Jahr 1999 durch ein eigens erstelltes Rechtsgutachten klargestellt und seither strikt befolgt.

Die in den Jahren 1994 bis 2001 erteilten Genehmigungen nach § 7 Abs 1 Z 3 Güterbeförderungsgesetz idF der Novelle BGBl I 2001/106 (alt: Genehmigung nach § 7 Güterbeförderungsgesetz) sind aufgeschlüsselt nach Staat und Jahr der angeschlossenen Beilage 2 zu entnehmen. Für 2002 und 2003 ist keine Erteilung von Genehmigungen gemäß § 7 Abs 1 Z 3 Güterbeförderungsgesetz fixiert, da derartige Genehmigungen grundsätzlich nur auf Antrag für Einzelfälle erteilt werden.

Genehmigungen gemäß § 7 Abs 1 Z 3 Güterbeförderungsgesetz sind hinsichtlich des räumlichen Geltungsbereiches (zB. für bestimmte Strecken, Grenzzonen, RoLa-Zulauf, Loco, Drittland echt/unecht) nicht mit irgendwelchen Auflagen verbunden bis auf sogenannte "Überstellungsgenehmigungen".

Zur Anzahl der sogenannten "§ 7 Genehmigungen" ist weiters zu berücksichtigen, dass Transportunternehmer von Staaten mit denen keine Kontingentvereinbarung bestanden hat, ausschließlich unter Verwendung einer "§ 7 Genehmigung" Güterbeförderungen durchführen durften. Mit Abschluss von Kontingentvereinbarungen wurde die Ausgabe der § 7 Genehmigungen eingestellt (z.B. Estland, Lettland, Litauen, Belarus, Ukraine, Mazedonien, Bosnien und Kroatien).

Sogenannte "Überstellungsgenehmigungen" werden in Form von Genehmigungen nach § 7 Abs 1 Z 3 Güterbeförderungsgesetz ausgestellt. Diese Überstellungsgenehmigungen werden nur erteilt an im EU/EWR-Raum niedergelassene Unternehmen - die oftmals nicht als Transportunternehmer, sondern zum Beispiel als Handelsunternehmen oder insbesondere als Gebrauchtwagenhändler tätig sind - und berechtigen ausschließlich zu einer einmaligen Leerüberstellungsfahrt von gebrauchten Lastkraftwagen in den Staat der künftigen Zulassung.

**Frage 3:**

Wie sind die "Grenzzonen" für "Grenzzonengenehmigungen" im einzelnen definiert, und welche Änderungen dieser Definition gab es seit 1994?

**Antwort:**

Grenzzonengenehmigungen sind - naturgemäß - nur mit den Nachbarstaaten Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien vereinbart. Die jeweiligen Umfänge der Grenzzonen in den Jahren 1994 und 2001 entnehmen Sie bitte der angeschlossenen Beilage 3.

Besonders hinweisen möchte ich, dass seit dem Jahre 2000 - mit Ausnahme der Aufnahme des Bezirkes Hartberg in die Grenzzonenregelung mit Ungarn - keine Grenzzonenerweiterung direkt vorgenommen worden ist.

**Frage 4:**

Wie und wann sind die "Abgabenbefreiungen" dort, wo sie bestehen, entstanden, welchen monetären Gegenwert repräsentieren sie und welche sachliche Rechtfertigung besteht für sie?

**Antwort:**

Sofern mit dieser Frage an vereinbarte Kontingente gebundene Gebühren gemeint sein sollten, wird bemerkt, dass kontingentierte Transportgenehmigungen seit jeher von Abgaben befreit sind. Ob und inwieweit unsere ausländischen Vertragspartner für die Ausstellung von Österreich-Genehmigungen Manipulationsgebühren einheben, kann nicht festgestellt werden.

**Frage 5:**

Welche Informationen liegen Ihnen zur durchschnittlichen jährlichen Fahrtenzahl pro Universal-Dauergenehmigung, nach den betreffenden Staaten aufgeschlüsselt, für die Jahre seit 1994 vor?

**Antwort:**

Zur Anzahl der Fahrten, die mit Universal-Dauergenehmigungen durchgeführt werden, liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie keine Daten vor, da derartige Daten statistisch nicht erhoben werden.

**Frage 6:**

Wie hat sich die Zahl der Unternehmen, die im Besitz der in Frage 1 angesprochenen Genehmigungen sind, pro Staat seit 1994 verändert?

**Antwort:**

Die Zahl der Unternehmen, die in Österreich im Besitz von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr sind, hat sich im wesentlichen kaum verändert, da den neu in den Markt eintretenden Unternehmen ein Konzentrationsprozess gegenüberzustellen ist, in dem durch Kauf und Übernahme größere Einheiten entstanden sind. Die für die Vergabe von Genehmigungen gültige Kontingenterlaubnis-Vergabeverordnung (BGBl. II 1999/519) begünstigt Unternehmen, die bereits am Markt tätig sind, da diese Rechtsansprüche auf Wiedererteilung von Genehmigungen haben. Wie weit sich die Zahl der Unternehmen in anderen Staaten geändert hat, ist in meinem Ressort nicht bekannt.

**Frage 7:**

In welcher Weise wurden seit Jahresbeginn 2000 im einzelnen die Anstrengungen verstärkt, die Belastungen von Mensch und Umwelt durch die Nutzer von Genehmigungen nach §§7 und 8 des Güterbeförderungsgesetzes zu senken, etwa durch strengere Umweltauflagen (bitte anführen), intensivere und/oder häufigere Kontrollen (bitte Zahlen anführen) u.a.m.?

**Antwort:**

Ab dem Jahre 2000 wurden auf dem Kontingentssektor insoweit Maßnahmen zur entscheidenden Reduzierung der Umweltbelastungen gesetzt, als jede zusätzlich vereinbarte Genehmigung an den Einsatz eines EURO 1 - oder noch umweltfreundlicheren Lkw gebunden wurde. Seit 2001 erfolgen *Kontingentanhebungen* nur mehr unter gleichzeitiger Bindung an *EURO 2 - Lkw* oder noch umweltfreundlichere Fahrzeuge.

Die Kontrollen der Österreich-Genehmigungen für ausländische Transportunternehmer erfolgen an unseren EU- Außengrenzen schon jetzt in sehr rigoroser Form und lückenlos, sodass sie nicht noch weiter intensiviert werden müssen. Die Kontrollen im Binnenland erfolgen stichprobenartig, wobei deren Intensität von Bundesland zu Bundesland verschieden ist, was von meinem Ressort mangels Zuständigkeit nicht beeinflusst werden kann.

**Frage 8:**

Welche Maßnahmen haben Sie seit Jahresbeginn 2000 gesetzt, um Missbräuche und Intransparenzen im Zusammenhang mit CEMT-Genehmigungen abzustellen?

**Antwort:**

Seitens des Verkehrsressorts werden seit Jahren laufend Informations- und Schulungsveranstaltungen für die Kontrollorgane zu den einschlägigen Vorschriften im Bereich der

Güterbeförderung - einschließlich der Vorschriften der CEMT - auf der Straße mit LKW durchgeführt. Dies nicht erst seit Jahresbeginn 2000.

Zu den einschlägigen Vorschriften im Bereich der Güterbeförderung auf der Straße mit LKW werden in Zusammenarbeit mit den für die Kontrolle zuständigen Bundesministerien für Finanzen und Inneres jeweils ausführliche Arbeitsunterlagen erstellt und laufend aktualisiert. Konkrete Fragen der Kontrollorgane werden durch die Mitarbeiter der zuständigen Fachabteilung meines Ressorts beantwortet.

Der Vollständigkeit halber wird aber festgehalten, dass die Kontrolle der ordnungsgemäßen Benützung der Genehmigungen nicht meinem Ressort obliegt.

**Frage 9:**

Wieviele Österreich berührende Fahrten werden pro Jahr mit CEMT-Umzugsgenehmigungen durchgeführt, und wie entwickelte sich diese Zahl in den Jahren seit 1994?

**Antwort:**

Die CEMT Umzugsgenehmigung ist rechtlich gesehen keine Genehmigung, sondern eine Bestätigung darüber, dass es sich um ein Unternehmen handelt, das zur Durchführung grenzüberschreitender Beförderungen von Umzugsgut berechtigt ist und über die entsprechende Ausrüstung und Fachkräfte zur Beförderung von Umzugsgut verfügt.

Diese Fahrten fallen sowohl im Ökopunktesystem als auch im bilateralen Genehmigungssystem unter den Begriff "genehmigungsfreie Fahrten" und sind statistisch nicht erfasst.

**Frage 10:**

Welche Lösung streben Sie für den Zeitraum nach 2003 für die derzeit durch Kontingente geregelten Marktsegmente an und was haben Sie im einzelnen bereits zur Durchsetzung dieser Lösung unternommen, unter anderem im Rahmen der EU-Erweiterungsverhandlungen/Kapitel Verkehr?

**Antwort:**

Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, prognostiziert eine österreichische Studie für den Fall der Liberalisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs aus den und in die mittel- und osteuropäischen Länder einen Anstieg des gesamten Straßengüterverkehrs - gemessen in Tonnenkilometern - in Österreich um 70%, wobei der relativ größte Zuwachs mit den Beitrittskandidaten aus Mittel- und Osteuropa bis 2015 neben der Pontebbana-Achse für die Verkehrsachsen entlang der Donau angenommen wird.

Da Österreich aufgrund seiner geographischen Lage im Zentrum Europa von den großen europäischen Verkehrsströmen in besonderem Ausmaß betroffen ist verfolge ich daher - insbesondere auch vor dem Hintergrund der geplanten EU-Erweiterung - seit jeher konsequent eine Verkehrspolitik, die darauf abzielt, Bevölkerung und Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs, wie Schadstoffen, Lärm, Staus, Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit etc. umfassend und nachhaltig zu schützen und die negativen Folgen des stetig steigenden Verkehrsaufkommens durch eine Optimierung der Nutzung der vorhandenen Kapazitäten der verschiedenen Verkehrsträger so gering wie möglich zu halten.

Die für diese Zielsetzung unerlässliche Gewährleistung von hohen Sicherheits- und Umweltstandards sowie von fairen Wettbewerbsbedingungen wird von den entsprechenden Rechtsvorschriften im verkehrsrelevanten technischen, ökologischen, sozialen, fiskalischen, sicherheits- und umweltbezogenen Acquis Communautaire im Verhältnis zu den Mitgliedstaaten der EU sichergestellt. Ein wichtiges Instrument, das Österreich in diesem Zusammenhang zur Verfügung steht, ist das gemäß Protokoll Nr. 9 des österreichischen Beitrittsvertrags zur EU vorgesehene Ökopunktesystem.

Die Funktion der Sicherstellung der Einhaltung von Umwelt- und Sicherheitsstandards im Verhältnis zu den Nicht-EU-Mitgliedstaaten wird durch die mit diesen bilateral vereinbarten Kontingenten erfüllt, da die Vergabe von Kontingenten an die Einhaltung eben dieser Umwelt- und Sicherheitsstandards gebunden ist.

Im Rahmen der Verhandlungen über die EU-Erweiterung hat Österreich daher stets die Position vertreten, dass eine schrittweise Öffnung des Straßengüterverkehrsmarktes nur unter der Voraussetzung erfolgen kann, dass die Beitrittskandidaten alle verkehrsrelevanten technischen, ökologischen, sozialen, fiskalischen, sicherheits- und umweltbezogenen Vorschriften sowohl auf dem Papier harmonisiert und umgesetzt haben als auch tatsächlich in der Praxis anwenden. Österreich hat in diesem Sinne schon am 7. Dezember 1999 in einer einseitigen Erklärung zum Protokoll des Rates zu den ersten Gemeinsamen Standpunkten der EU im Verhandlungskapitel Verkehr betont, im Kontext einer erweiterten Union dem Ziel der nachhaltigen Senkung der von Lastkraftwagen verursachten Schadstoffemissionen im Straßenverkehr verpflichtet zu sein, sodass Österreichs Zustimmung zu den endgültigen Ergebnissen der Erweiterungsverhandlungen von einer zufriedenstellenden Lösung in Bezug auf die Erreichung des oben erwähnten Zieles abhängen wird.

Im Hinblick auf die Sicherstellung der nicht zuletzt aus der Anwendung des Ökopunktesystems resultierenden Umweltverbesserungen auch für die Zeit nach Auslaufen des Transitvertrages mit 31. Dezember 2003 zielen die laufenden Verhandlungen mit der Europäischen Kommission darauf ab, eine rechtliche Lücke zwischen diesem Datum und dem Inkrafttreten der neuen EU-Wegekostenrichtlinie zu verhindern. Österreich konnte in dieser Frage erreichen, dass die Bereitschaft der Kommission, eine entsprechende Übergangsregelung für diesen Zeitraum zu vereinbaren, im Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik 2010 - Weichenstellungen für die Zukunft" verankert und von EU-Verkehrskommissarin de Palacio ausdrücklich in Aussicht gestellt wurde.

Aus österreichischer Sicht ist es in diesem Zusammenhang vor allem auch wichtig, dass die Beitrittskandidaten diese zu vereinbarende Übergangsregelung in ihrer Ausgestaltung und Dauer als *acquis* übernehmen, insbesondere weil es auch um eine langfristige, nachhaltige und dauerhafte Verkehrslösung geht.

Die Frage der Weiterführung der bilateralen Abkommen zwischen Österreich und den Beitrittskandidaten mit dem System von Kontingenten ist in diesem Sinne als eine der

verfahrenstechnischen Möglichkeiten zu sehen, die Kandidatenländer in das System des zu vereinbarenden Übergangsregimes einzubeziehen. Eine weitere Möglichkeit sicherzustellen, dass es mit dem Beitritt der Kandidatenländer Mittel- und Osteuropas nicht durch eine plötzliche, völlige Liberalisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zu den drohenden massiven Verkehrszunahmen kommen wird, stellt die "Umwandlung" eines Teiles der Kontingente in Ökopunkte dar.

3 Beilagen

## Beilage 1

Land	Jahr	L/T/D-Genehmigungen	Anmerkungen
Albanien	Seit 1994 unverändert	1000 L/T/D	
	Seit 2001	50 L/T/D	
Belarus	1995	3.000 L/T/D	
	1997	4.400 L/T/D	
	1998	6.500 L/T/D	
	1999	6.500 L/T/D	
	2000	4.750 L/T/D	
		1.250 L/T/D	gebunden an EURO 1-LKW
	2001	500 L/D	(nicht gültig für Transit)
Bosnien/Herzegowina		4.250 L/T/D	
		1.750 L/T/D	gebunden an EURO 1-LKW
		500 L/D	gebunden an EURO 1-LKW
	1995	800 L/T/D	
1996	800 L/T/D		
1997	2.531 L/T/D		
	844 L/T/D	gebunden an EURO 1-LKW	
	844 L/D		
	1.281 L/T/D	gebunden an EURO 1-LKW	
1998		unverändert	
2000	2.475 L/T/D		
	900 L/T/D	gebunden an EURO 1-LKW	
	800 L/D		
	1.700 L/T/D	gebunden an EURO 1-LKW	

„L“ bedeutet Loco-Verkehr, d. i. wenn die Ladung zwischen Österreich und dem anderen Vertragsstaat befördert wird. „T“ bedeutet Transithahrt durch den anderen Vertragsstaat oder Österreich. „D“ bedeutet Drittlandbeförderung, d. i. eine Fahrt zwischen dem jeweils anderen Vertragsstaat und einem dritten Land, wenn dabei das Zulassungsland des Fahrzeuges nicht durchfahren wird.



<b>Bulgarien</b>	1994 bis 2001	13.000 LT	
		2.000 LT/D	
	2.001	12.000 LT	
		3.000 LT/D	(lediglich interne Verschiebung zugunsten von mehr Drittlandverkehr)
<b>Estland</b>	1994	350 LT/D	
	1995	700 LT/D	
	1996	900 LT/D	
	1997	700 LT/D	
		300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
	1998	700 LT/D	
		300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		500 L/D	gebunden an EURO 1-LKW
	1999	700 LT/D	
		300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		550 L/D	gebunden an EURO 1-LKW
	2000	700 LT/D	
		300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		100 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
		550 L/D	gebunden an EURO 1-LKW
	2001	100 L/D	gebunden an EURO 2-LKW
		700 LT/D	
	300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW	
	100 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW	
	550 L/D	gebunden an EURO 1-LKW	
	150 L/D	gebunden an EURO 2-LKW	
<b>Georgien</b>	1996 bis dato	100 LT/D	

Iran	1994 bis dato	4.000 LT/D	
BR Jugoslawien	1996	5.500 LT/D	(vorher kein Kontingent)
	1997 bis dato	6.000 LT/D	
Kirgisistan	1998 bis dato	50 LT/D	
Kroatien	1994	12.000 LT/D	(provisorisches Kontingent)
	1995	16.000 LT/D	
		3.000 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
	1996	13.000 LT/D	
		6.000 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW (lediglich interne Kontingentverschiebung)
	1997		unverändert
	2000	13.000 LT/D	
		6.000 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		1.000 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
	2001	18.000 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
	2.000 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW (lediglich interne Kontingentverschiebung)	
Lettland	1994	150 LT/D	
	1995	400 LT/D	
	1996	400 LT/D	
	1997	850 LT/D	
	1998	600 LT/D	
		500 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		200 L/D	gebunden an EURO 1-LKW
	1999	600 LT/D	
		500 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		400 L/D	gebunden an EURO 1-LKW

2000	600 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
	500 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
	200 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
	400 LD	gebunden an EURO 2-LKW
	50 LD	
2001	400 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
	600 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
	300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
	300 LD	gebunden an EURO 2-LKW
	150 LT/D	
2002(provisorisch)	200 LT/D	
	300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
	800 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
	200 LD	gebunden an EURO 1-LKW
	400 LD	gebunden an EURO 2-LKW

Litauen	150 LT/D	
1994	400 LT/D	
1995	400 LT/D	
1996	400 LT/D	
1997	400 LT/D	
	125 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
1998	400 LT/D	
	300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
1999	700 LT/D	
	300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
	500 LD	gebunden an EURO 2-LKW
2000	700 LT/D	
	300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
	100 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
	650 LD	gebunden an EURO 2-LKW
2001	650 LT/D	

		300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		150 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
		650 L/D	gebunden an EURO 2-LKW
	2002 (provisorisch)	200 LT/D	
		500 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		400 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
		750 L/D	gebunden an EURO 2-LKW
<b>Mazedonien</b>	1997	3.000 LT/D	
	1998	3.000 LT/D	
	1999	1.000 L/D	
		1.500 LT/D	
	2000	1.500 L/D	
		3.000 LT/D	
		1.200 L/D	
		600 L/D	gebunden an EURO 1-LKW
	2001	unverändert	
	2002	800 L/D	
		400 L/D	gebunden an EURO 1-LKW
		600 L/D	gebunden an EURO 2-LKW
			Ab 2002 nimmt Mazedonien am Ökopunkte-System teil, daher wurden die transitfähigen Genehmigungen eliminiert.
<b>Moldawien</b>	ab 1996 bis 1998	800 LT/D	
	1999	700 LT/D	
		200 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
	2000	700 LT/D	
		200 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		300 L	gebunden an EURO 1-LKW

<b>Polen</b>	1994 bis 1996	3.400 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		2.200 LT/D	
		2.900 L	
	1997 bis 1998	3.400 LT/D	
		3.200 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		2.900 L	
	1999	2.900 LT/D	
		4.200 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		2.900 L	
	2000	2.900 LT/D	
		4.200 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW
		900 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
		2.900 L	
	100 L	gebunden an EURO 2-LKW	
2001	1.000 LT/D		
	3.300 LT/D	gebunden an EURO 1-LKW	
	3.700 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW	
	2.000 L		
	1.000 L	gebunden an EURO 2-LKW (nur interne Kontingentverschiebung)	
<b>Rumänien</b>	1994 bis 1997	2.700 L/D	
		1.300 LT/D	
	1998 bis 1999	2.000 LT	
		2.000 LT/D	
	2000	1.500 LT/D	
		1.000 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
		2.000 LT	
		3000	Halbkarten für den Vor- und Nachlauf zu und von Terminals der Rollenden Landstraße in Österreich
2001	1.500 LT/D		

		1.000 L/T/D	gebunden an EURO 2-LKW
		2.000 LT	
		800 L	gebunden an EURO 2-LKW
		3.000	Halbkarten für den Vor- und Nachlauf zu und von Terminals der Rollenden Landstraße in Österreich
	2002(provisorisch)	2.500 L/T/D	gebunden an EURO 2-LKW
		2.000 LT	gebunden an EURO 1-LKW
		800 L	gebunden an EURO 2-LKW
		3.000	Halbkarten für den Vor- und Nachlauf zu und von Terminals der Rollenden Landstraße in Österreich
<b>Russische Föderation</b>	von 1994 bis dato unverändert	4.500 L/T/D	(hier: Halbkarten d. s. Genehmigungen, die jeweils nur für eine Fahrtrichtung gelten)
		4.500 L	Halbkarten
<b>Slowakei</b>	1994 bis 1995	4.100 LT	nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
		630 L	
		45	Dauergenehmigung gilt für eine unbeschränkte Anzahl von Fahrten durch einen Transportunternehmer innerhalb eines Kalenderjahres)
		6	Dauergenehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien
		400	(Einzel-) für die Strecke Bratislava – Wien
		1.450	Grenzzonen-Genehmigungen
	1996 bis 1997	4.100 LT	
		630 L	nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
		35	Dauergenehmigungen
		15	Dauergenehmigungen gebunden an EURO 1-LKW
		6	Dauergenehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien
		500	(Einzel-)Genehmigungen für die Strecke Bratislava –

			Wien	Grenzzonengenehmigungen
		2.000		Grenzzonen-Dauergenehmigungen
		5		
1998		4.100 LT		
		630 L		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
		170 L		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz gebunden an EURO 2-LKW
		25		Dauergenehmigungen
		25		Dauergenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		8		Dauergenehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien
		4		Dauergenehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien und gebunden an EURO 2-LKW
		600		(Einzel-)Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien
		100		(Einzel-)Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien
		2.000		Grenzzonengenehmigungen
		500		Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 2- LKW
		5		Grenzzonen-Dauergenehmigungen
		100		für den Vor- und Nachlauf zu und von Terminals Rollender Landstraßen in Österreich
1999		2.100 LT/D		
		2.000 LT/D		gebunden an EURO 2-LKW
		630 L		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
		170 L		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz gebunden an EURO 2-LKW
		600		(Einzel-)Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien
		100		(Einzel-)Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien

			Wien gebunden an EURO 2-LKW
		25	Dauer-Genehmigungen
		25	Dauer-Genehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		8	Dauer-Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien
		4	Dauer-Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien gebunden an EURO 2-LKW
		5	Grenzzonen- Dauergenehmigungen
		2.000	Grenzzonengenehmigungen (Einzel-)Genehmigungen
		1.500	Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		5	Dauer-Genehmigungen für die Grenzzonen gebunden an EURO 2- LKW
		10	Dauer-Genehmigungen nur für Mineralöltransporte gebunden an EURO 2-LKW
	2000	2.100 L/T/D	
		2.000 L/T/D	gebunden an EURO 2-LKW
		2.050 L	nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
		1.000 L	nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz gebunden an EURO 2-LKW
		600	(Einzel-)Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien
		100	(Einzel-)Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien gebunden an EURO 2-LKW
		10	Dauer-Genehmigungen
		40	Dauer-Genehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		6	Dauer-Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien
		6	Dauer-Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien gebunden an EURO 2-LKW
		5	Dauer-Grenzzonengenehmigungen
		2.000	Grenzzonengenehmigungen



		1.500	Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		5	Grenzzonen-Dauergenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		10	Grenzzonen- Dauergenehmigungen nur für Mineralöltransporte gebunden an EURO 2-LKW
	2001	2.100 LT/D	
		2.000 LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
		2.050 LD	nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
		3.050 LD	nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz gebunden an EURO 2-LKW
		600	(Einzel-)Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien
		100	(Einzel-)Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien gebunden an EURO 2-LKW
		10 LT/D	Dauer-Genehmigungen
		40 LT/D	Dauer-Genehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		6	Dauer-Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien
		6	Dauer-Genehmigungen für die Strecke Bratislava – Wien gebunden an EURO 2-LKW
		5	Dauer-Grenzzonengenehmigungen
		5	Dauer-Grenzzonengenehmigungen zur Beförderung mit Spezialfahrzeugen
		5	Dauer-Grenzzonengenehmigungen zum Transport von Baustoffen in Silo-, Asphalt- und Tankfahrzeugen
		2.000	Grenzzonengenehmigungen
		2.000	Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		500	für den grenzüberschreitenden Vor- und Nachlauf zum/vom Kombiterminal Wien/Nordwestbahnhof
		5	Dauer-Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW

		10	Dauer-Grenzzonengenehmigungen nur für Mineralblötransporte gebunden an EURO 2-LKW
		1.100 L/T/D	
	2002 (provisorisches Kontingent)	3.000 L/T/D	gebunden an EURO 2-LKW
		1.100 L/D	nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
		4.000 L/D	nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz gebunden an EURO 2-LKW
		50 L/T/D	(Dauer-)Genehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		1.700	Grenzzonengenehmigungen
		3.000	Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		7	Grenzzonen-Dauergenehmigungen
		10	Grenzzonen-Dauergenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		5	Grenzzonen-Dauergenehmigungen zur Beförderung mit Spezialfahrzeugen gebunden an EURO 2-LKW
		5	Grenzzonen-Dauergenehmigungen zum Transport von Baustoffen in Silo-, Asphalt- und Tankfahrzeugen
		500	für den grenzüberschreitenden Vor- und Nachlauf zum/vom Kombiterminal Wien-Nordwestbahnhof
		5	Grenzzonen-Dauergenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		10	Grenzzonen-Dauergenehmigungen nur für Mineralblötransporte gebunden an EURO 2-LKW
<b>Slowenien</b>			Auf Grund unterschiedlicher wirtschaftlicher, aber auch geographischer Gegebenheiten haben beide Seiten ziffermäßig unterschiedliche Kontingente, die aber vom tatsächlichen Gehalt her gesehen die gleiche Gewichtung haben (es besteht ein materieller Ausgleich).

	1994 Österreichische Seite	21.000 LT/D	
		6.000	für österreichische Transporteure für Fahrten vom und zum Hafen Koper
		150 L	für Streusalzbeförderungen
		9.500	Grenzzonengenehmigungen
		4.300	Grenzzonengenehmigungen für den Straßenbau
	1994 Slowenische Seite	2.100 LT/D	
		2.000 LT/D	als Kompensation für die Österreich eingeräumten Koper-Genehmigungen
		150 L	für Streusalzbeförderungen
		9.500	Grenzzonengenehmigungen
		4.300	Grenzzonengenehmigungen für den Straßenbau
	1995 Österreichische Seite	21.000 LT/D	
		6.000	für österreichische Transporteure für Fahrten zum und vom Hafen Koper
		5.000	Grenzzonengenehmigungen für den Straßenbau
		150	für Streusalzbeförderungen
		9.500	Grenzzonengenehmigungen
	1995 Slowenische Seite	21.000 LT/D	
		2.000 LT/D	als Kompensation für die Österreich eingeräumten Koper-Genehmigungen
		5.000	Grenzzonengenehmigungen für den Straßenbau
		150 L	für Streusalz
		9.500	Grenzzonengenehmigungen
	1996 Österreichische Seite	23.600 L/D	
		1.000 L/D	gebunden an EURO 1-LKW
		6.000	für österreichische Transporteure für Fahrten zum und vom Hafen Koper
		5.000	Grenzzonengenehmigungen für den Straßenbau

		13.000	Grenzzonengenehmigungen
	1996 Slowenische Seite	23.500 L/T/D	
		1.000 L/T/D	gebunden an EURO 1-LKW
		2.000 L/T/D	als Kompensation für die Österreich eingeräumten Koper-Genehmigungen
		5.000	Grenzzonengenehmigungen für den Straßenbau
		150 L	für Streusalz
		13.000	Grenzzonengenehmigungen
			Ab 1996 wurden für alle EWR-Staaten und damit auch für Österreich Transittarifen durch Slowenien liberalisiert. Somit erscheint der Buchstabe „T“ auf österreichischer Seite bei den Kontingenten nicht mehr auf.
	1997 Österreichische Seite	19.200 L/D	
		6.000	für Transporte zum und vom Hafen Koper
		5.000	für den Straßenbau
		16.000	Grenzzonengenehmigungen
	1997 Slowenische Seite	19.500 L/D	
		16.000	Grenzzonengenehmigungen
			Seit 1997 nimmt Slowenien bei Transittarifen durch Österreich ebenfalls am Ökopunkte-System teil, weshalb bei der Kontingentdarstellung der Buchstabe „T“ für Transit entfällt, womit sich auch die Gesamtzahl der Genehmigungen auf 35.500 reduzierte.
	1998 Österreichische Seite	19.200 L/D	
		6.000	für österreichische Transporteure für Fahrten zum und vom Hafen Koper
		5.000	für den Straßenbau
		16.000	Grenzzonengenehmigungen
	1998 Slowenische Seite	19.500 L/D	
		16.000	Grenzzonengenehmigungen

	1999 Österreichische Seite	19.200 L/D		
		12.000		für österreichische Transporteure für Fahrten zum und vom Hafen Koper
		5.000		für den Straßenbau
		12.000		Grenzzonengenehmigungen
	1999 Slowenische Seite	25.500 L/D		
		12.000		Grenzzonengenehmigungen
		2.000		Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		10		Grenzzonen-Dauergenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		5.000		Genehmigungen für den Straßenbau
	2000 Österreichische Seite	19.200 L/D		
		12.000		Grenzzonengenehmigungen
		2.000		Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		10		Grenzzonen-Dauergenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		12.000		für Fahrten zum und vom Hafen Koper
		5.000		für den Straßenbau
	2000 Slowenische Seite	25.500 L/D		
		12.000		Grenzzonengenehmigungen
		2.000		Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		10		Grenzzonen-Dauergenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
		5.000		für den Straßenbau
	2001 Österreichische Seite	19.200 L/D		
		12.000		Grenzzonengenehmigungen
		2.000		Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW

			LKW
	10		Grenzzonen-Dauergenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
	5.000		für den Straßenbau
	12.000		für Fahrten zum und vom Hafen Koper
	2.000 L		für den Ausbau des Korridors V gebunden an EURO 2-LKW
	25.500 L/D	2001 Slowenische Seite	
	12.000		Grenzzonengenehmigungen
	2.000		Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
	10		Grenzzonen-Dauergenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
	5.000		für den Straßenbau
	20		Dauergenehmigungen als Sonderkontingent für den Ausbau des Korridors V.
			Das Sonderkontingent für den Ausbau des Korridors V ist auf österreichischer und slowenischer Seite an den Transport von Baumaterialien für diesen Korridor gebunden.

<b>Tschechien</b>	1994		
	8.900 L/T		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
	1.400 L		Dauer-Genehmigungen
	130		Grenzzonengenehmigungen
	5.100		
	8.900 L/T	1995 bis 1998	
	1.400 L		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
	130		Dauer-Genehmigungen
	40		Grenzzonen-Dauergenehmigungen
	6.000		Grenzzonen-Genehmigungen (Einzelgenehmigungen)
	2.000		für den Vor- und Nachlauf zu und von Terminals

			<b>Rollender Landstraßen in Österreich</b>
1999	8.000 L/T/D		gebunden an EURO 1-LKW
	1.000 L/T/D		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
	1.000 L/D		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz und gebunden an EURO 1-LKW
	6.500 L/D		Dauer-Genehmigungen
	130		Grenzzonen-Dauergenehmigungen
	60		Grenzzonengenehmigungen (Einzelgenehmigungen)
	8.000		für den Vor- und Nachlauf zu Terminals Rollender Landstraßen in Österreich
	2.000		
2000	8.000 L/T/D		gebunden an EURO 1-LKW
	1.000 L/T/D		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
	2.000 L/D		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz gebunden an EURO 1-LKW
	6.500 L/D		nur für Mineralöltransporte
	1.000 L		Dauer-Genehmigungen
	144		Dauer-Genehmigungen für unteilbare Güter
	8		Dauer-Genehmigungen für Mineralöltransporte
	20		Dauer-Grenzzonengenehmigungen
	70		Dauer-Grenzzonengenehmigungen für unteilbare Güter
	4		Grenzzonengenehmigungen (Einzelgenehmigungen)
	15.000		für den Vor- und Nachlauf zu Terminals Rollender Landstraßen in Österreich
	2.000		gebunden an EURO 1-LKW
2001	8.000 L/T/D		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
	1.000 L/T/D		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
	2.000 L/D		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
	6.500 L/D		nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz

				Schnittholz und gebunden an EURO 1-LKW nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz und gebunden an EURO 2-LKW
	750 L/D			nur für Mineralöltransporte
	1.000 L			Dauer-Genehmigungen
	144			Dauer-Genehmigungen für unteilbare Güter
	8			Dauer-Genehmigungen nur für Mineralöltransporte
	20			Dauer-Grenzzonengenehmigungen
	70			Dauer-Grenzzonengenehmigungen für unteilbare Güter
	4			Grenzzonengenehmigungen (Einzelgenehmigungen)
	15.500			für den Vor- und Nachlauf zu Terminals Rollender Landstraßen in Österreich
	2.000			
	8.000 L/T/D			
2002 (provisorisches Kontingent)				gebunden an EURO 1-LKW
	1.000 L/T/D			nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz
	2.000 L/D			nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz und gebunden an EURO 1-LKW
	6.500 L/D			nicht gültig für die Beförderung von Rund- und Schnittholz und gebunden an EURO 2-LKW
	3.000 L/D			nur für Mineralöltransporte
	1.000 L			Dauer-Genehmigungen
	144			Dauer-Genehmigungen für unteilbare Güter
	8			Dauer-Genehmigungen nur für Mineralöltransporte
	20			Grenzzonen-Dauergenehmigungen
	70			Grenzzonen-Dauergenehmigungen gebunden an EURO 2-LKW
	30			Grenzzonen-Dauergenehmigungen für unteilbare Güter
	4			Grenzzonengenehmigungen (Einzelgenehmigungen)
	15.000			Grenzzonengenehmigungen gebunden an EURO 1- LKW
	3.000			



		2.000	für den Vor- und Nachlauf zu Terminals Rollender Landstraßen in Österreich
<b>Türkei</b>	1994 bis 1999	9.000 LT 6.000 LT/D	
		2.000 L	gebunden an EURO 1-LKW
	2000	9.000 LT 6.000 LT/D	
		2.000 L	gebunden an EURO 1-LKW
<b>Ukraine</b>			Die ukrainische Seite erhält jeweils die doppelte Anzahl an Genehmigungen, dafür gelten diese für ukrainische Transporteure nur für eine Fahrtrichtung
	(ab)1995 bis 1997	2.000 (bzw. 4.000) LT/D	
	1998	2.000 (4.000) LT/D	
		250 (500) LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
	1999	2.000 (4.000) LT/D	
		350 (700) LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
	2001	1.850 (3.700) LT/D	
		650 (1.300) LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
	1.500 (3.000) LT/D		
	2002 (provisorisches Kontingent)		
		1.000 (2.000) LT/D	gebunden an EURO 2-LKW
			Lediglich Umschichtung innerhalb des Kontingentes
<b>Ungarn</b>	1994	6.000 LT/D	
		20.000 LT	
		6.000 LD	
		3.500 L	
		30	Dauergenehmigungen für den Transport von Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz
		4.000	Grenzzonengenehmigungen

			1.000	Genehmigungen für den Umsattelverkehr an der Grenze
1995			4.000 L/T/D	
			22.000 L/T	
			6.000 L/D	
			3.500 L	
			30	Dauergenehmigungen für den Transport von Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz
1996			4.000	Grenzzonengenehmigungen
			1.000	Genehmigungen für den Umsattelverkehr an der Grenze
			900	für Fahrten zu und von der OMV
			500	nur für Harnstofftransporte
			4.000 L/T/D	
			22.000 L/T	
			6.000 L/D	
			3.500 L	
			30	Dauergenehmigungen für den Transport von Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz
			8.000	Grenzzonengenehmigungen
1997			1.000	Genehmigungen für den Umsattelverkehr an der Grenze
			900	Genehmigungen für Fahrten zu und von der OMV
			500	für Harnstofftransporte
			4.000 L/T/D	
			22.000 L/T	
			6.000 L/D	
			3.500 L	
			30	Dauergenehmigungen für den Transport von Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz
			10.000	Grenzzonengenehmigungen
			1.500	Genehmigungen für den Umsattelverkehr an der Grenze

			Grenze	
	1.350		Genehmigungen für Fahrten zu und von der OMV	
	500		für Harnstofftransporte	
	1.500		für den grenzüberschreitenden Vor- und Nachlauf zu Kombiterminals des unbegleiteten Verkehrs	
	1.500		für den Vor- und Nachlauf zu und von Terminals Rollender Landstraßen	
1998	6.000 L/T/D		gebunden an EURO 1-LKW	
	500 L/T/D			
	26.000 L/T			
	3.500 L			
	5.000 L		gebunden an EURO 1-LKW	
	30		Dauergenehmigungen für den Transport von Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz	
	10.000		Grenzzonengenehmigungen	
	1.500		Genehmigungen für den Umsattelverkehr an der Grenze	
	1.500		für den grenzüberschreitenden Vor- und Nachlauf zu Kombiterminals des unbegleiteten Verkehrs	
	1.500		für den Vor- und Nachlauf zu und von Terminals Rollender Landstraßen	
	1.350		Genehmigungen für Fahrten zu und von der OMV	
	500		für Harnstofftransporte	
1999	6.000 L/T/D		gebunden an EURO 1-LKW	
	4.000 L/T/D			
	26.000 L/T			
	4.500 L			
	2.000 L		gebunden an EURO 1-LKW	
	30		Dauergenehmigungen für den Transport von Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz	
	9.000		Grenzzonengenehmigungen	
	1.500		Genehmigungen für den Umsattelverkehr an der	

				Grenze	
		1.500		für den grenzüberschreitenden Vor- und Nachlauf zu Kombiterminals des unbegleiteten Verkehrs	
		1.500		für den Vor- und Nachlauf zu und von Terminals Rollender Landstraßen	
		1.350		Genehmigungen für Fahrten zu und von der OMV	
		500		für Harnstofftransporte	
	2000	20.350 L/T/D			
		16.650 L/T/D		gebunden an EURO 2-LKW	
		7.500 L			
		2.000 L		gebunden an EURO 1-LKW	
		30		Dauergenehmigungen für den Transport von Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz	
		12.000		Grenzzonengenehmigungen	
		1.500		Genehmigungen für den Umsattelverkehr an der Grenze	
		1.500		für den grenzüberschreitenden Vor- und Nachlauf zu Kombiterminals des unbegleiteten Verkehrs	
		1.500		für den Vor- und Nachlauf zu und von Terminals Rollender Landstraßen	
		2.000		Genehmigungen für Fahrten zu und von der OMV	
		500		nur für Harnstofftransporte	
	2001	17.750 L/T/D			
		17.750 L/T/D		gebunden an EURO 2-LKW	
		7.500 L			
		2.000 L		gebunden an EURO 1-LKW	
		4.500 L		gebunden an EURO 2-LKW	
		30		Dauergenehmigungen für den Transport von Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz	
		13.000		Grenzzonengenehmigungen	
		1.500		für den grenzüberschreitenden Vor- und Nachlauf zu Kombiterminals des unbegleiteten Verkehrs	

		2.000	für den Vor- und Nachlauf zu und von Terminals Rollender Landstraßen
		2.000	Genehmigungen für Mineralöltransporte (keine Bindung mehr an die OMV)
		500	nur für Harnstofftransporte
	2002 (provisorisches Kontingent)	14.500 L/T/D	
		21.000 L/T/D	gebunden an EURO 2-LKW
		7.500 L	
		7.000	gebunden an EURO 2-LKW
		30	Dauergenehmigungen für den Transport von Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz
		13.000	Grenzzonengenehmigungen
		1.500	für den grenzüberschreitenden Vor- und Nachlauf zu Kombiterminals des unbegleiteten Verkehrs
		2.000	für den Vor- und Nachlauf zu und von Terminals Rollender Landstraßen
		2.000	nur für Mineralöltransporte
			Lediglich Umschichtung innerhalb des Kontingentes.
<b>Zypern</b>	1994 bis 1999	150 L/T	
	2.000	250 L/T	

**Beilage 2**  
Stand: 19.11.2001

	Malta	San Marino	Estland	Lettland	Ukraine	Litauen	Frankreich	Luxemburg	Irland	Türkel	Slowakei	Ungarn	Russland	Pakistan	Weißrussland	Syrien
1994	58	5	356	157	12	51	32	247	38	389	1	15	4	2	546	2
1995	75	4	1	4	2		41	239		142	5	14			8	
1996	76	8		4			30	172		129	29	29				
1997	82	13		1						30	54	68				
1998		4								45	43	53				
1999											32	32				
2000	75															
2001	98	1														

	Slowenien	Jordanien	Belgien	Tschechien	Schweden	Deutschland	Andorra	Italien	Polen	Griechenland	Moldau	Iran	Großbritannien	Rumänien	Mazedonien
1994		8	1	102	1	3	1	1	9	1	13	1	1	21	1668
1995		7	5	18	1			1	38	1		2	6	5	92
1996	1	7		108		6			37			1	2		11
1997				193					34						
1998				207					23						
1999				120					15						
2000															
2001															

	Boanien	Kroatien	Jugoslawien	Spanien	Kasachstan	Niederlande	Georgien	Israel	Kanada	Kuwait	Portugal	Überstell.
1994	513	3264				3						2779
1995	355	1	16	4		1					1	2810
1996	110						1					3732
1997	11					2	1					3806
1998							12					2021
1999							20					3684
2000							26			1		6553
2001							33	4	1			4923
							25	4	1			

**BEILAGE 3****GRENZZONEN - ÖSTERREICH – SLOWAKEI**

1994	2002
<p>Bruck an der Leitha Gänserndorf Neusiedl am See</p> <p>Senica Bratislava-Mesto Bratislava-Vidiek</p> <p><b>Hinweis:</b> Ab dem Jahr 2000 sind die Grenzzonen nicht mehr erweitert worden !</p>	<p>Mistelbach Korneuburg Wien-Umgebung Bruck an der Leitha Gänserndorf Neusiedl am See Mödling Bundesland Wien Baden Wr. Neustadt (Stadt+Land)</p> <p>Senica Skalica Malacky Bratislava Pezinok Senec Trnava Galanta Dunajska Streda Piešťany Hlohovec Nitra Nové Zámky Šal'a Komarno</p>

**GRENZZONEN - ÖSTERREICH - SLOWENIEN**

1994	2002
Villach-Land Villach-Stadt Klagenfurt-Land Klagenfurt-Stadt Völkermarkt Graz-Stadt Deutschlandsberg Leibnitz Radkersburg Feldbach Jennersdorf  Dravograd Gornja Radgon Jesenice Kranj Lenart Ljutomer Maribor Mozirje Murska Sobota Radlje ob Dravi Radovljica Ravne na Koroskem Slovenj Gradec Trzic	Villach-Land Villach-Stadt Klagenfurt-Land Klagenfurt-Stadt Völkermarkt Graz-Stadt Deutschlandsberg Leibnitz Radkersburg Feldbach Jennersdorf Wolfsberg Celje Domzale Dravograd Gornja Radgon Grosuplje Hrastnik Idrija Jesenice Kamnik Kranj Lasko Lenart Lendava Litija Ljubljana-Bežigrad Ljubljana-Ceče Ljubljana-Mostje-Polje Ljubljana-Siška Ljubljana-Vič-Rudnik Ljutomer Maribor Mozirje Murska Sobota Ormoz Ptuj
<b>Hinweis:</b>  Ab dem Jahr 2000 sind die Grenzzonen nicht mehr erweitert worden !	Radlje ob Dravi Radovljica Ravne na Koroskem Slovenj Gradec Slovenska Bistrica Slovenske Konjice Sentjur pri Celju Skofija Loka Smarje pri Jelsah Trbovlje Trzic Titovo Velenje Vrhnika Zagorje ob Savi Zalec Nova Gorica



**GRENZZONEN - ÖSTERREICH - TSCHECHIEN**

1994	2002
Rohrbach Urfahr-Umgebung Freistadt Gmünd Waidhofen an der Thaya Horn Hollabrunn Mistelbach  Český Krumlov České Budějovice Jindřichův Hradec Znojmo Břeclav	Rohrbach Urfahr-Umgebung Linz-Stadt Linz-Land Amstetten Waidhofen an der Ybbs Perg Freistadt Gmünd Zwettl Melk Waidhofen an der Thaya Horn Krems-Stadt Krems-Land Hollabrunn Tulln Wien-Umgebung Wien Mödling Korneuburg Mistelbach Gänserndorf  Český Krumlov České Budějovice Prachatice Tábor Jindřichův Hradec Pelhřimov Jihlava Třebíč Žďár nad Sázavou Znojmo
<b>Hinweis:</b> Ab dem Jahr 2000 sind die Grenzzonen nicht mehr erweitert worden !	Brno-Land Brno-Stadt Blansko Břeclav Vyškov Hodonín Kroměříž Uherské Hradiště Zlín

**GRENZZONEN - ÖSTERREICH - UNGARN**

1994	2002
<p>Bundesland Burgenland Bruck an der Leitha Feldbach Fürstenfeld Radkersburg</p> <p>Komitat Győr-Moson-Sopron Komitat Vas</p> <p><b>Hinweis:</b> Ab dem Jahr 2000 sind die Grenzzonen nur mehr um den Bezirk Hartberg erweitert worden !</p>	<p>Bundesland Burgenland Bruck an der Leitha Feldbach Fürstenfeld Radkersburg Mödling Baden Wr. Neustadt (Stadt und Bezirk) Neunkirchen Hartberg Wien Wien-Umgebung (inkl. Schwechat) Graz Graz-Stadt</p> <p>Komitat Győr-Moson-Sopron Komitat Vas Komitat Zala Komitat Veszprem Tatabanya</p>