

Studienbericht: "Internationaler Straßengüterverkehr im Kosovo"

Herausgeber:
Kosovarisch-Deutsche
Wirtschaftsvereinigung

Verfasser:
Iron Consulting

MÄRZ 2022



Inhalt

| | |
|---|----|
| <u>I. Zusammenfassung</u> | 4 |
| <u>II. Hintergrund</u> | 4 |
| <u>III. Datenbasis und methodisches Vorgehen</u> | 6 |
| <u>III.i. Transport importierter Güter</u> | 9 |
| <u>III.ii. Transport exportierter Güter</u> | 11 |
| <u>IV. Ergebnisse</u> | 12 |
| <u>IV.i. Fehlende Mitgliedschaft des Kosovo in dem Kfz-Versicherung Green Card Abkommen</u> | 12 |
| <u>IV.ii. Nichtanerkennung von Führerscheinen</u> | 13 |
| <u>IV.iii. Nichtanerkennung von Kfz-Kennzeichen durch Serbien und Bosnien und Herzegowina</u> | 13 |
| <u>IV.iv. Nichtmitgliedschaft des Kosovo in internationalen Konventionen und Abkommen: ATA, TIR Carnet, CEMT, UIC, ADR, Basel Convention</u> | 14 |
| <u>IV.v. Das Fehlen von bilateraler Transportabkommen</u> | 15 |
| <u>IV.vi. Die Notwendigkeit von Reisevisa für kosovarische Fahrer</u> | 17 |
| <u>IV.vii. CMR-Warenversicherung</u> | 17 |
| <u>IV.viii. Einreiseverbot für ausländische Staatsbürger aus dem Kosovo nach Serbien</u> | 18 |
| <u>IV.ix. Mangel an qualifizierten Fahrern und Fahrzeugwartungsdiensten</u> | 18 |
| <u>IV.x. Das Fehlen einer vollständigen rechtlichen Infrastruktur</u> | 18 |
| <u>IV.xi. Fehlende Harmonisierung der Zollverfahren mit Nachbarländern</u> | 19 |
| <u>IV.xii. Negative Handelsbilanz</u> | 19 |
| <u>V. Schlussfolgerungen / Empfehlungen</u> | 19 |
| ➤ <u>Empfehlung 1 (Ergebnis I. Fehlende Mitgliedschaft des Kosovo in dem Kfz-Versicherung Green Card Abkommen)</u> | 19 |
| ➤ <u>Empfehlung 2 (Ergebnis II. Nichtanerkennung von Führerscheinen)</u> | 19 |
| ➤ <u>Empfehlung 3 (Ergebnis III. Nichtanerkennung von Kfz-Kennzeichen durch Serbien und Bosnien und Herzegowina)</u> | 20 |
| ➤ <u>Empfehlung 4 (Ergebnis IV. Nichtmitgliedschaft des Kosovo in internationalen Konventionen und Abkommen: ATA, TIR Carnet, CEMT, UIC, ADR, Basel Convention)</u> | 20 |
| ➤ <u>Empfehlung 5 (Ergebnis V. Das Fehlen von bilateraler Transportabkommen mit einer bestimmten Anzahl von Staaten sowie fehlerhafte Umsetzung einiger bestehender Abkommen)</u> | 20 |
| ➤ <u>Empfehlung 6 (Ergebnis VII. CMR-Warenversicherung)</u> | 21 |
| ➤ <u>Empfehlung 7 (Ergebnis IX. Mangel an qualifizierten Fahrern und Fahrzeugwartungsdiensten)</u> .. | 21 |

- [Empfehlung 8 \(Ergebnis X. Das Fehlen einer vollständigen rechtlichen Infrastruktur\)](#) 21
- [Empfehlung 9 \(Ergebnis XI. Fehlende Harmonisierung der Zollverfahren mit Nachbarländern\) ...](#) 22
- [Empfehlung 10 \(Gegenwärtig geltende Finanzrichtlinien ändern/aktualisieren\)](#) 22

I. Zusammenfassung

Diese Studie wurde als Antwort auf die Anforderungen der Kosovarisch-Deutschen Wirtschaftsvereinigung durchgeführt, um den aktuellen Stand des internationalen Straßengüterverkehrs im Kosovo zu ermitteln.

Diese Studie liefert relevante Informationen über den Stand des internationalen Straßengüterverkehrs im Kosovo, einschließlich des aktuellen Stands der Mitgliedschaft des Kosovo in relevanten internationalen Gremien und der aktuellen Herausforderungen, mit denen dieser Sektor konfrontiert ist.

Die Erkenntnisse dieser Studie zeigen, dass der Sektor des internationalen Straßengüterverkehrs im Kosovo mit ernsthaften Problemen im Zusammenhang mit dem Gütertransport von und zu einigen Nachbarländern, aber auch von und zu den Ländern der Europäischen Union konfrontiert ist. Verschiedene Probleme, von denen wo die Staaten Serbien und Bosnien und Herzegowina die kosovarischen Nummernschilder und Personaldokumente nicht anerkennen, die Notwendigkeit von Reisevisa in den Ländern der Europäischen Union für kosovarische Fahrer und Frachtarbeiter, das Fehlen bilateraler Abkommen zur Regelung des Transports von Gütern zwischen den jeweiligen Ländern, bis hin zur fehlenden Mitgliedschaft des Kosovo in internationalen Gremien, die die Transportangelegenheiten regeln, wie: das Abkommen über die Grüne Karte der Kfz-Versicherung, TIR und ATA Carnet, CEMT, ADR usw. Aufgrund dieser Situation Die meisten Güter, die aus Ländern der Europäischen Union, aber auch aus einigen regionalen Ländern importiert werden, werden von Spediteuren anderer Länder in den Kosovo transportiert - angeführt von Spediteuren aus Serbien und Nordmazedonien.

Eine Reihe von Empfehlungen zur Verbesserung des derzeitigen Zustands des internationalen Straßengüterverkehrssektors im Kosovo wurden gemacht, wodurch die Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit dieses wichtigen Wirtschaftssektors erhöht würde.

II. Hintergrund

Nach dem Ende des Krieges in 1999 endete der Kosovo mit einer zerstörten Infrastruktur, einschließlich Straßen und Eisenbahnen. Die Mehrzahl der Betriebe die Transportmitteln hatten, wurde während des Krieges geplündert oder zerstört.

Nach 1999 und der Einrichtung der Internationalen Verwaltung im Kosovo wurden die meisten Gütertransporte in den Kosovo mit Transportmitteln durchgeführt, die sich im Besitz nicht-kosovarischer Unternehmen befanden. Die Lage für kosovarische Transportunternehmen wurde

verschlechtert durch die Nichtanerkennung der von internationalen und lokalen Behörden ausgestellten Führerscheine, die Notwendigkeit von Einreisevisa für Fahrer, die Nichtanerkennung von Nummernschildern, die fehlende Mitgliedschaft des Kosovo in internationalen Organisationen wie dem Vehicle Insurance Green Card Agreement, das Abkommen über Transit (Carnet TIR), das Abkommen über die vorübergehende Einfuhr (Carnet ATA) usw.

Auch nach der Unabhängigkeitserklärung des Landes im Jahr 2008 hat sich die Lage nicht wesentlich verbessert. Kosovarische Fahrer können ohne gültiges Reisevisum und einen internationalen Führerschein nicht in EU-Länder einreisen. Andererseits erkennen die Nachbarländer (Serbien und Bosnien und Herzegowina) weiterhin keine von den kosovarischen Behörden ausgestellten Personal- und Kfz-Zulassungsdokumente an. Bei jeder Einreise in Serbien verpflichten die serbischen Behörden kosovarische Fahrer, die Abzeichen des Staates Kosovo auf den Nummernschildern ihrer Fahrzeuge mit Aufklebern zu versehen.

Kosovo ist seit 2006 Mitglied der regionalen Freihandelsorganisation CEFTA. Dieses Abkommen regelt Handelsangelegenheiten zwischen den Mitgliedsstaaten, zielt aber auch darauf ab, den Grenzübertritt von Waren zwischen den Mitgliedsländern zu erleichtern. Leider haben kosovarische Spediteure trotz des geltenden Abkommens viele Schwierigkeiten beim Grenzübertritt, aber auch beim Transport der Waren innerhalb des Hoheitsgebiets einiger CEFTA-Mitgliedsländer.

Seit 2016 hat Kosovo mit der EU ein Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommen (SAA) unterzeichnet, das den freien Warenverkehr (zollfrei) mit EU-Staaten ermöglicht. Auch dieses Abkommen wird aufgrund der Hindernisse, mit denen kosovarische Transportunternehmen beim Transport von Waren in EU-Länder konfrontiert sind, nicht vollständig umgesetzt. Als Folge sind die meisten kosovarischen Unternehmen, die aus EU-Ländern importieren oder in diese exportieren, gezwungen, ausländische Spediteure, hauptsächlich aus Serbien und Nordmazedonien, zu beauftragen.

Auch der Schienengüterverkehr durchlebt viele Schwierigkeiten und die Nutzung der Eisenbahn für den internationalen Güterverkehr ist minimal. Derzeit verfügt der Kosovo nur über eine internationale Eisenbahnverbindung, welche den Kosovo mit der Republik Nordmazedonien verbindet. Trotz der Existenz einer Eisenbahnverbindung zwischen Kosovo und Serbien, einer durch den Norden des Kosovo verlaufenden Eisenbahnverbindung, haben Kosovo und Serbien noch keine Einigung über die Nutzung dieser Strecke für den internationalen Güterverkehr erzielt.

Um ihre Rechtsvorschriften mit denen der EU zu harmonisieren, hat Kosovo eine Reihe von Gesetzen zur Regelung des Straßengüterverkehrs verabschiedet. Kosovo ist auch Mitglied des

Abkommens zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft zwischen der Europäischen Union und den Ländern Südosteuropas, zu denen Albanien, Bosnien und Herzegowina, Nordmazedonien, Kosovo, Serbien und Montenegro gehören.

Kosovarische Spediteure sind in einem Verband organisiert, der ihre Interessen vertritt. Der Verband zählt 28 Mitglieder (von über 100), die in der internationalen Spedition tätig sind. Der Verein wurde im Juni 2020 innerhalb der Handelskammer des Kosovo gegründet. Der Verband hat sich ständig bemüht, seine Situation zu verbessern – dies durch Treffen mit relevanten Regierungsinstitutionen, einschließlich der Aufforderung, Informationen über lizenzierte Transportunternehmen zu aktualisieren. Nach Angaben des Verbandes filtert und aktualisiert das Verkehrsministerium die Daten von Unternehmen nicht, trotz der Aufforderung durch die Handelskammer des Kosovo, die Daten inaktiver Unternehmen zu filtern und zu bereinigen.

III. Datenbasis und methodisches Vorgehen

Die Forschung für diese Studie wurde durch bürobasierte Forschung sowie durch Treffen und Interviews (Fokusgruppe) mit großen Unternehmen die in der internationalen Spedition tätig sind, und mit Beamten zuständig für den Straßenverkehr innerhalb des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr der Regierung der Republik Kosovo durchgeführt.

Im Jahr 2020 importierte Kosovo Waren im Wert von 3,27 Milliarden Euro, während dessen Waren im Wert von 439 Millionen Euro exportierte.¹

In den ersten fünf Monaten des Jahres 2021 (Januar-Mai 2021) gab es einen deutlichen Anstieg der Importe und Exporte im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Jahr 2020.

Die Importe stiegen in diesem Zeitraum um 498,7 Millionen Euro oder 43,04%. Dies ist ein außerordentlicher Anstieg im Vergleich zum durchschnittlichen Anstieg der Import, der seit vielen Jahren nicht mehr als 10 % des Vorjahreswachstums beträgt. Tabelle 1 unten zeigt die Daten zu den Importen für den Zeitraum Januar-Mai 2021 und den Vergleich mit dem gleichen Zeitraum im Jahr 2020.

| Zeitraum | Wert der Importe | Differenz | % |
|-----------------|-------------------------|------------------|----------|
| Jan- May 2020 | 1,158,637,264.08 | | |
| Jan- May 2021 | 1,657,377,477.15 | 498,740,213.07 | 43.04 |

Tabelle 1: Import von Gütern im Zeitraum Januar-Mai 2020/2021 (in Euros)

¹ Kosovo Customs annual report for 2020

Auch die Exporte haben im Zeitraum Januar-Mai 2021 im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Jahr 2020 stark zugenommen. Die Exporte stiegen in diesem Zeitraum um 101,2 Millionen Euro oder 66,47 %. Außerordentlich ist auch der Anstieg der Exporte, da das Exportwachstum im Jahresvergleich seit vielen Jahren nicht mehr als 10 % beträgt. Tabelle 2 zeigt die Exportdaten für den Zeitraum Januar-Mai 2021 und den Vergleich mit dem gleichen Zeitraum im Jahr 2020.

| Zeitraum | Wert der Exporte | Differenz | % |
|-----------------|-------------------------|------------------|----------|
| Jan- Mai 2020 | 152,395,201.90 | | |
| Jan- Mai 2021 | 253,688,896.56 | 101,293,694.66 | 66.47 |

Tabelle 2: Export von Gütern im Zeitraum Januar-Mai 2020/2021 (in Euros)

Kosovo hat mehrere Freihandelsabkommen unterzeichnet, von denen die wichtigsten sind:

- Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommen mit der Europäischen Union (SAA)
- Central European Free Trade Agreement (CEFTA)
- Freihandelsabkommen mit der Türkei
- Freihandelsabkommen mit dem Vereinigtem Königreich (2021)

Aufgrund dieser Freihandelsabkommen ist die überwiegende Mehrheit von Gütern aus den unter diese Abkommen fallenden Ländern zollfrei. Infolgedessen stammen die meisten Güterimporte in den Kosovo aus diesen Ländern. Die von der kosovarischen Zollbehörde herausgegebenen und in der nachstehenden Tabelle dargestellten Daten zeigen, dass Kosovo den größten Teil der Güter aus den Ländern der Europäischen Union (44,73%), den CEFTA-Ländern (18,67%), der Türkei (12,50 %) und China (9,11 %) importiert.

| Importe für den Zeitraum Jan-Mai 2021 | Wert in Euro | % |
|--|-------------------------|---------------|
| Import from EU | 741,338,242.52 | 44.73 |
| Import from CEFTA | 309,494,442.70 | 18.67 |
| Import from Turkey | 207,186,044.21 | 12.50 |
| Import from China | 150,911,164.90 | 9.11 |
| Import from other countries | 248,447,582.82 | 14.99 |
| Import in total | 1,657,377,477.15 | 100.00 |

Tabelle 3: Hauptländer aus welchen Kosovo ihre Güter importiert

Auch der Güterexport aus dem Kosovo konzentriert sich auf wenige Ländergruppen und einzelne Länder. Kosovarische Waren werden hauptsächlich in die CEFTA-Länder (38,54 %) exportiert, dann in die Länder der Europäischen Union (32,32 %), in die USA (14,87 %), in die Schweiz (7,39 %) und in andere Länder (6,87 %).

| Exporte für den Zeitraum Jan-Mai 2021 | Wert in Euro | % |
|--|-----------------------|---------------|
| Export to CEFTA | 97,778,893.51 | 38.54 |
| Export to EU | 82,000,651.19 | 32.32 |
| Export to USA | 37,730,708.31 | 14.87 |
| Export to Switzerland | 18,753,476.90 | 7.39 |
| Export to other countries | 17,425,166.65 | 6.87 |
| Export in total | 253,688,896.56 | 100.00 |

Tabelle 4: Hauptländer wo Kosovo ihre Güter exportiert

Laut den von der kosovarischen Zollbehörde für 2020 veröffentlichten Daten haben sich Transportunternehmen aus verschiedenen Ländern am gesamten Straßengüterverkehr beteiligt. Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass fast die Hälfte des Gewichts der in den und aus dem Kosovo importierten oder exportierten Gütern (47,08 %) mit nicht-kosovarischen Transportmitteln transportiert wurde. Angeführt werden diese Länder von Serbien, dessen Spediteure 16,78 % der gesamten Gütern transportiert haben, gefolgt von Spediteuren aus Nordmazedonien mit 13,05 % und Albanien mit 5,19 %.

| Nr. | Herkunftsland der Gütertransportmitteln | Brutto Gewicht in Tonnen | Anteil in % |
|------------|--|---------------------------------|--------------------|
| 1 | Kosovo | 3,145,428.36 | 52.92 |
| 2 | Serbien | 997,187.92 | 16.78 |
| 3 | Nordmazedonien | 775,373.13 | 13.05 |
| 4 | Albanien | 308,298.54 | 5.19 |
| 5 | Montenegro | 134,015.96 | 2.25 |
| 6 | Turkei | 85,870.27 | 1.44 |
| 7 | Bulgarien | 73,119.63 | 1.23 |
| 8 | Andere Länder | 424,126.62 | 7.14 |
| | Brutto Gewicht Gesamt | 5,943,420.43 | 100.00 |

Tabelle 5: Herkunftsland der Gütertransportmitteln im Kosovo im Jahr 2020

III.i. Transport importierter Güter

Angesichts der Tatsache, dass 2020 aufgrund des Ausbruchs der COVID19-Pandemie ein ungewöhnliches Jahr war, das zur vorübergehenden Sperrung von Ländern oder sogar Straßen führte, die viele Jahre lang für den Warentransport genutzt wurden, wurde eine detailliertere Analyse anhand der veröffentlichten Daten durchgeführt vom kosovarischen Zoll für den Zeitraum Januar bis Juni 2021. Dieser Zeitraum war schätzungsweise weniger von Anti-Covid-Maßnahmen betroffen und ein Zeitraum, in dem der internationale Handel und Transport zu einem gewissen Grad an Normalität zurückgekehrt ist.

Bei der Analyse der wichtigsten Exportländer, aus denen die Waren in den Kosovo importiert werden, zeigen die vom Kosovo-Zoll veröffentlichten Daten für den Zeitraum Januar-Juni 2021, dass der größte Anteil der Waren mit 30,57% gewichtsweise aus Albanien importiert wird, gefolgt von Nordmazedonien mit 17,23% und Serbien mit 13,55 %.

| Nr. | Export Land | Gewicht in Tonnen | % |
|-----|-------------------------|-------------------|---------------|
| 1 | Albanien | 683,056 | 30.57 |
| 2 | Nordmacedonien | 385,023 | 17.23 |
| 3 | Serbien | 302,682 | 13.55 |
| 4 | Turkei | 116,492 | 5.21 |
| 5 | Griechenland | 97,728 | 4.37 |
| 6 | Montenegro | 74,864 | 3.35 |
| 7 | Deutschland | 67,028 | 3.00 |
| 8 | Kroatien | 45,321 | 2.03 |
| 9 | Bulgarien | 44,476 | 1.99 |
| 10 | Italien | 43,116 | 1.93 |
| 11 | Oesterreich | 36,551 | 1.64 |
| 12 | Bosnien und Herzegowina | 15,252 | 0.68 |
| 13 | Andere | 322,496 | 14.44 |
| | Total | 2,234,084 | 100.00 |

Tabelle 6: Menge der in den Kosovo importierten Gütern für den Zeitraum Januar-Juni 2021, aufgeteilt nach Exportländern

Die in der obigen Tabelle dargestellten Daten bestätigen, was seit 2012 beobachtet wird - dass der Bau der Autobahn Kosovo-Albanien und die Anwendung von Entlastungsmaßnahmen für kosovarische Transportunternehmen zu einem erhöhten Güternimport aus und über die Republik Albanien. Es wird geschätzt, dass dieser Anstieg auch durch die verstärkte Nutzung der Hafenskapazitäten des Hafens von Durres beeinflusst wurde, über die ein Großteil der Gütern für den Bedarf des kosovarischen Marktes importiert und exportiert wird.

Eine zusätzliche Analyse wurde durchgeführt, um das Herkunftsland der Transportmittel zu ermitteln, die bei der Einfuhr von Gütern aus bestimmten Ländern verwendet wurden, aus denen der Kosovo am meisten importiert.

Importe aus Albanien: Die analysierten Daten zeigen, dass kosovarische Transportunternehmen mit 83,89% am Gesamtgewicht der importierten Gütern einen sehr hohen Anteil am Transport importierter Gütern aus Albanien haben. An zweiter Stelle stehen albanische Transportunternehmen mit 9,11 %, gefolgt von Transportunternehmen aus Nordmazedonien, die 6,29 % des Gesamtgewichts der aus Albanien in den Kosovo importierten Gütern transportierten.

Importe aus Nordmazedonien: Kosovarische Transporteure haben auch einen hohen Anteil am Transport von Gütern aus Nordmazedonien in den Kosovo. Kosovarische Spediteure transportierten 66,18 %, gefolgt von Spediteuren aus Nordmazedonien, die 33,21 % des Gesamtgewichts der importierten Gütern transportierten.

Importe aus Serbien: Ganz anders sieht es aus beim Gütertransport von Serbien in den Kosovo. Transportunternehmen aus Serbien sind diejenigen, die mit 60,63 % den größten Teil des Gewichts der aus Serbien in den Kosovo importierten Gütern transportieren, während kosovarische Transportunternehmen an zweiter Stelle stehen und mit 39,11 % am Transport teilnehmen. Es wird angenommen, dass der große Unterschied zwischen den Anteil von kosovarischen Spediteuren beim Transport importierter Gütern aus Serbien in den Kosovo im Vergleich zu denen aus Albanien und Nordmazedonien darauf zurückzuführen ist, dass kosovarische Spediteure beim Reisen und Transportieren von Gütern in Serbien mit vielen Hindernissen konfrontiert sind.

Importe aus der EU: Darüber hinaus wurde eine Analyse durchgeführt, um den Anteil am Transport von Gütern zu verstehen, die aus Ländern der Europäischen Union in den Kosovo importiert wurden. Bei diesen Importen stehen die kosovarischen Transportunternehmen im Vergleich zu den zuvor vorgestellten Fällen noch schlechter da. Die meisten aus der Europäischen Union für den Kosovo bestimmten Gütern werden von serbischen und nordmazedonischen Transportunternehmen transportiert, die mit 36,04 % bzw. 24,76 % teilnehmen, während kosovarische Transportunternehmen nur 20,35 % der aus europäischen Ländern in den Kosovo importierten Gütern transportieren.

Ausführlichere Informationen über die Beteiligung von Transportunternehmen am Transport von Gütern, die in den Kosovo importiert werden, aufgeteilt nach Herkunftsland des Transportmittels, sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

| No. | Exporting country | Importing Country | Countries from where the means of transportation are | Weight in ton | % |
|-----|-------------------|-------------------|--|----------------|---------------|
| 1 | Albania | Kosovo | Kosovo | 567,111 | 83.98 |
| | | | Albania | 61,549 | 9.11 |
| | | | Norther Macedonia | 42,488 | 6.29 |
| | | | Other | 4,111 | 0.61 |
| | | | Total | 675,259 | 100.00 |
| 2 | Serbia | Kosovo | Serbia | 180,164 | 60.63 |
| | | | Kosovo | 116,220 | 39.11 |
| | | | Other | 775 | 0.26 |
| | | | Total | 297,159 | 100.00 |
| 3 | Norther Macedonia | Kosovo | Kosovo | 250,341 | 66.18 |
| | | | Norther Macedonia | 125,632 | 33.21 |
| | | | Other | 2,298 | 0.61 |
| | | | Total | 378,271 | 100.00 |
| 4 | European Union | Kosovo | Serbia | 173,054 | 36.04 |
| | | | Norther Macedonia | 118,880 | 24.76 |
| | | | Kosovo | 97,708 | 20.35 |
| | | | Bulgaria | 17,616 | 3.67 |
| | | | Albania | 14,565 | 3.03 |
| | | | Other | 58,400 | 12.16 |
| | | | Total | 480,223 | 100.00 |

Tabelle 7: Ursprungsland des Transportmittels, das kosovarische Waren transportiert hat, die aus Albanien, Serbien, Nordmazedonien und der Europäischen Union importiert wurden, für den Zeitraum Januar-Juni 2021

III.ii. Transport exportierter Güter

Eine Analyse bezüglich des Transports von aus dem Kosovo stammenden und in andere Länder exportierten Gütern für den Zeitraum Januar-Juni 2021 wurde durchgeführt.

Die vom kosovarischen Zoll veröffentlichten Daten zeigen, dass die meisten aus dem Kosovo exportierten Güter von kosovarischen Transportunternehmen (58,84 %) transportiert wurden, gefolgt von serbischen (15,76 %) und nordmazedonischen Transportunternehmen (12,59 %).

Es wird geschätzt, dass dieser hohe Anteil der kosovarischen Transporteure am Transport exportierter Güter auf die Tatsache zurückzuführen ist dass 38,54 % der kosovarischen Gütern in die CEFTA-Mitgliedsländer exportiert werden, hauptsächlich nach Albanien und Nordmazedonien, wo kosovarische Transporteure mit weniger Hindernissen konfrontiert sind beim Transport von Gütern vom und in den Kosovo.

Die folgende Tabelle zeigt den Herkunftsland der am Transport der aus dem Kosovo ausgeführten Güter beteiligten Spediteure.

| Nr. | Herkunftsland der Spediteure | Gewicht Tonnen | in % |
|-----|------------------------------|-------------------|---------------|
| 1 | Kosovo | 210,787 | 58.84 |
| 2 | Serbia | 56,468 | 15.76 |
| 3 | Norther Macedonia | 45,095 | 12.59 |
| 4 | Albania | 25,574 | 7.14 |
| 5 | Bulgaria | 9,749 | 2.72 |
| 6 | Montenegro | 6,311 | 1.76 |
| 7 | Other | 4,253 | 1.19 |
| | Total | 358,236 | 100.00 |

Tabelle 8: Herkunftsland des Transportmittels, für exportierte kosovarische Güter, für den Zeitraum Januar-Juni 2021

Obwohl es schwierig ist es genauer zu messen, es wird geschätzt, dass die Kosten des internationalen Gütertransports, die kosovarische Unternehmen und folglich kosovarische Endverbraucher zahlen, den Wert von 500 Millionen Euro pro Jahr übersteigen. Eine bessere Regulierung dieser Angelegenheit, um die Beteiligung der kosovarischen Spediteure am internationalen Gütertransport zu erhöhen, ist eine Möglichkeit zur Senkung der Gütertransportkosten, die sich in niedrigeren Preisen für den Endverbraucher widerspiegeln würde, aber auch Möglichkeiten zur Entwicklung von der Frachtindustrie im Kosovo, was wiederum neue Arbeitsplätze schaffen und die Wettbewerbsfähigkeit der lokalen Frachtunternehmen erhöhen würde.

IV. Ergebnisse

Die wichtigsten Probleme, mit denen sich die kosovarischen Transportunternehmen konfrontieren:

IV.i. Fehlende Mitgliedschaft des Kosovo in dem Kfz-Versicherung Green Card Abkommen

Kosovo ist kein Unterzeichner des Abkommens über die Grüne Karte der Kfz-Versicherung, das die Versicherung von im Kosovo zugelassenen Fahrzeugen für internationale Reisen ermöglichen würde. Fahrzeuge, die im Kosovo zugelassen und versichert sind, müssen bei Reisen außerhalb des Kosovo eine zusätzliche Versicherung (die Green Card) bezahlen (mit Ausnahme von

Albanien). Die Nichtmitgliedschaft des Kosovo verteuert den Transport von Gütern durch kosovarische Transportunternehmen, was wiederum ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber ihren Konkurrenten in der Region verringert. Im Jahr 2011 hatte Kosovo einen formellen Antrag auf Aufnahme in den Council of Bureaux gestellt. Dieser Antrag wurde angenommen und die technischen Zulassungsbedingungen wurden überprüft. Es stellte sich heraus, dass der Kosovo mit der Einführung des Gesetzes zur MTPL (Haftpflicht für Kraftfahrzeuge) und der Einrichtung des Kosovo-Versicherungsbüros wichtige Schritte nach vorne gemacht hat. Zwei wesentliche Bedingungen waren jedoch noch nicht erfüllt, da die internationale Anerkennung der kosovarischen Nummernschilder und die internationale Anerkennung des Kosovo durch die Vereinten Nationen fehlten. Daher wurde der Beitritt des Kosovo unter den damaligen Umständen nicht in Betracht gezogen². Leider sind diese beiden Bedingungen bis heute noch nicht erfüllt, da der Kosovo noch kein Mitglied der Vereinten Nationen ist.

IV.ii. Nichtanerkennung von Führerscheinen

Viele Länder innerhalb der Europäischen Union erkennen die von den kosovarischen Behörden ausgestellten Führerscheine nicht an, was es kosovarischen Fahrern unmöglich macht, im internationalen Straßengüterverkehr tätig zu werden.

IV.iii. Nichtanerkennung von Kfz-Kennzeichen durch Serbien und Bosnien und Herzegowina

Im Kosovo registrierte Fahrzeuge dürfen nicht mit Kfz-Kennzeichen aus dem Kosovo nach Serbien und Bosnien und Herzegowina einreisen. Diese Weigerung, Nummernschilder anzuerkennen, hängt mit der Nichtanerkennung der Unabhängigkeit des Kosovo durch Bosnien und Herzegowina und Serbien zusammen. Vor kurzem wurde als Ergebnis des von der Europäischen Union vermittelten Dialogs mit der Republik Serbien vereinbart, dass Fahrer bei der Einreise nach Serbien die Staatsabzeichen auf ihren Kfz-Kennzeichen mit Aufklebern bedecken (und für serbische Fahrer, die in den Kosovo einreisen – umgekehrt).

² <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc1/ECE-TRANS-SC1-2012-1e.pdf>

IV.iv. Nichtmitgliedschaft des Kosovo in internationalen Konventionen und Abkommen: ATA, TIR Carnet, CEMT, UIC, ADR, Basel Convention.

Kosovo ist nicht Mitglied einer Reihe internationaler Abkommen und Konventionen, die den internationalen Güterverkehr regeln. Einige dieser wichtigsten internationalen Abkommen und Konventionen sind:

- **ATA Carnet Convention (vorübergehende Zulassung).**
Es handelt sich um ein internationales Abkommen, das die Sache der vorübergehenden Einfuhr regelt/erleichtert. Ein ATA Carnet ist ein internationales Zolldokument, das die vorübergehende Einfuhr von Handelsmustern, Berufsausrüstung oder Waren für Messen oder Ausstellungen in den Ländern ermöglicht, die Teil des ATA Carnet-Systems sind. Das System deckt über 70 Nationen und Territorien in Europa, Nordamerika, Südamerika, Asien, Afrika und Ozeanien ab.
- **TIR Carnet Konvention ("Transports Internationaux Routiers").**
Es ist ein internationales Abkommen, das den internationalen Warentransit regelt, um die Verwaltungsformalitäten des internationalen Straßenverkehrs zu vereinfachen und zu harmonisieren.
- **CEMT**
Eine CEMT-Genehmigung (CEMT = Conférence Européenne des Ministres des Transport) ermöglicht Unternehmen den grenzüberschreitenden Transport von Gütern zwischen CEMT-Ländern (neben der OECD, beinhaltet auch viele ost- und südosteuropäische Länder).
- **UIC (International Union of Railways)**
Weltfachverband, der den Eisenbahnsektor vertritt und den Schienenverkehr fördert.
- **ADR. Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße**
Kosovo ist kein Unterzeichnermitglied dieser Konvention, was es kosovarischen Transportunternehmen unmöglich macht, gefährliche Güter im internationalen Verkehr zu befördern.

- **Basel Convention. Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung**

Der Kosovo ist kein Mitglied dieser Konvention, die folglich kosovarische Transportunternehmen daran hindert, gefährliche Abfälle außerhalb des Kosovo zu transportieren. Kosovo exportiert eine große Menge Schrott, und diese Metalle fallen in die Kategorie gefährlicher Abfälle. Der Transport in die Europäische Union oder in andere Länder ist nicht möglich. Die einzigen Länder, in die kosovarische Transportunternehmen diese Metalle transportieren dürfen, sind Albanien, Nordmazedonien und Montenegro. Dort werden diese Metalle auf Transportfahrzeuge dieser Länder umgeladen und weitertransportiert.

IV.v. Das Fehlen von bilateraler Transportabkommen

Transport fällt in die Kategorie der Dienstleistungen, für welche die Staaten miteinander verhandeln, um Regeln für Beförderer festzulegen. Kosovo hat mit einigen Ländern Abkommen unterzeichnet, aber nicht mit allen Ländern, aus denen es Waren importiert und exportiert.

Erschwerend kommt hinzu, dass einige der Abkommen, die Kosovo mit einigen Ländern unterzeichnet hat, von den kosovarischen Behörden nicht vollständig umgesetzt sind. Während die türkischen Behörden beispielsweise das bilaterale Transportabkommen umsetzen, indem sie alle von kosovarischen Transportunternehmen verwendeten Genehmigungen identifizieren, wenden die kosovarischen Grenzbehörden dies nicht an, sodass türkische Transportunternehmen mehr als einmal mit derselben individuellen Genehmigung in den Kosovo einreisen können. Laut den befragten Transportunternehmen gibt es keine Validierung von Genehmigungen durch die Grenzpolizei an Grenzübergängen und die Geschäftsführungen der kosovarischen Polizei und des Zolls haben ihnen mitgeteilt, dass dies geschieht, weil nicht genau definiert ist, wer dies tun soll und wer für dieses Verfahren verantwortlich ist. Dies führt zu Ungleichheiten, da es den türkischen Spediteuren und Unternehmen ermöglicht keine Lastwagen aus dem Kosovo einzusetzen.

Einige der Abkommen werden für den Kosovo als ungünstig bewertet, wie etwa das Abkommen mit Österreich, bei dem der Transit nicht erlaubt ist (das Abkommen umfasst nur Import und Export), dann das Abkommen mit der Türkei, bei dem kosovarische Spediteure mit leeren LKWs einreisen müssen oder wo für den Transport zu Drittländern Transportgenehmigungen erforderlich sind. Ein weiteres Problem besteht darin, dass die Zahl der Genehmigungskontingente im Verhältnis zur Marktnachfrage der kosovarischen Unternehmen gering ist.

Gegenwärtig hat Kosovo mit folgenden Ländern bilaterale Abkommen über den internationalen Straßengüterverkehr unterzeichnet:

- ÖSTERREICH
- BELGIEN
- SLOWENIEN
- KROATIEN
- BULGARIEN
- ITALIEN
- UNGARN
- MONTENEGRO
- ALBANIEN
- SCHWEIZ
- TURKEI
- TSCHECHIEN

Der Transport funktioniert im Rahmen des Abkommens, das mit der ehemaligen Sozialistischen Föderation der Republik Jugoslawien unterzeichnet wurde.

Mit einer beträchtlichen Anzahl anderer Länder erfolgt die Zusammenarbeit hauptsächlich über technische Protokolle, es fehlen jedoch noch formelle bilaterale Abkommen:

- DEUTSCHLAND
Die bilaterale Zusammenarbeit im Transportbereich basiert auf dem technischen Protokoll zwischen den beiden Ländern aus dem Jahr 2017. Die Regierung des Kosovo hat in 2019 die Initiative zur Aufnahme von Verhandlungen über den Dialog über ein bilaterales Abkommen genehmigt.
- NORDMAZEDONIEN
Die bilaterale Zusammenarbeit im Transportbereich basiert auf dem technischen Protokoll zwischen den beiden Ländern. In 2019 hat die Regierung des Kosovo die Initiative zur Aufnahme von Verhandlungen über den Dialog über ein bilaterales Abkommen genehmigt.
- GROßBRITANNIEN
Die bilaterale Zusammenarbeit im Transportbereich basiert auf dem technischen Protokoll zwischen den beiden Ländern. Die Regierung des Kosovo hat die Initiative zur Aufnahme von Verhandlungen über den Dialog über ein bilaterales Abkommen genehmigt. Der Entwurf des bilateralen Abkommens wurde von den technischen Expertengruppen besprochen und der Text angenähert.

- **FINLAND**
Die bilaterale Zusammenarbeit im Transportbereich basiert auf dem technischen Protokoll zwischen den beiden Ländern aus dem Jahr 2019.
- **LETTLAND**
Die bilaterale Zusammenarbeit im Transportbereich basiert auf dem technischen Protokoll zwischen den beiden Ländern aus dem Jahr 2019. Die Regierung des Kosovo hat der Initiative zugestimmt, Verhandlungen für den Dialog über ein bilaterales Abkommen aufzunehmen.
- **ESTLAND**
Die bilaterale Zusammenarbeit im Transportbereich basiert auf dem technischen Protokoll zwischen den beiden Ländern aus dem Jahr 2019.
- **NIEDERLANDE, DÄNEMARK, POLEN, SCHWEDEN, NORWEGEN, GRIECHENLAND, SLOWAKEI**
Das Infrastrukturministerium befindet sich in der Phase der Kommunikation mit den zuständigen Ministerien dieser Länder, um bilaterale Verhandlungen über den Dialog über bilaterale Abkommen für den internationalen Güter- und Personenverkehr aufzunehmen.

IV.vi. Die Notwendigkeit von Reisevisa für kosovarische Fahrer

Um in Länder der Europäischen Union, aber auch nach Bosnien und Herzegowina zu reisen, müssen kosovarische Fahrer ein Reisevisum beantragen. Verfahren zur Erlangung eines Einreisevisums nach Bosnien und Herzegowina können nur bei den Botschaften von Bosnien und Herzegowina in den Nachbarländern durchgeführt werden, da Bosnien und Herzegowina im Kosovo über keine Visastelle verfügt. Auch die Erlangung von Schengen-Visa für die Länder der Europäischen Union ist eine Herausforderung, da das Visumantragsverfahren in der Regel lange dauert und die ausgestellten Visa meist nur für kurze Zeit gültig sind.

IV.vii. CMR-Warenversicherung

Die CMR-Versicherung ist praktisch eine Form der Transitttransportversicherung, die die Verpflichtungen eines Spediteurs gemäß dem CMR-Übereinkommen abdeckt. Nach dem CMR-Übereinkommen haftet der Spediteur für den Verlust oder die Beschädigung des transportierten Gutes oder für erhebliche Verzögerungen bei der Zustellung des Gutes. Diese Dienstleistung wird nicht von kosovarischen Versicherungsgesellschaften angeboten, während es für Spediteure, die Waren innerhalb der EU transportieren, eine obligatorische Versicherungspolice ist.

IV.viii. Einreiseverbot für ausländische Staatsbürger aus dem Kosovo nach Serbien

Serbien behandelt die Grenzen des Kosovo zu Serbien als Verwaltungsgrenzen und schafft Probleme für nicht-kosovarische Bürger beim Grenzübertritt. Viele Transporteure stellen Fahrer aus Albanien und Mazedonien ein, da sie visumfrei in EU-Länder reisen können, aber diese Bürger dürfen die Grenzpunkte zwischen Kosovo und Serbien nicht überqueren, da sie nach Angaben der serbischen Behörden über Grenzübergänge in den Kosovo eingereist sind, die nicht unter serbischer Kontrolle sind (Kosovarische Grenze zu Nordmazedonien, Albanien und Montenegro) erlauben ihnen daher nicht, über den Kosovo nach Serbien einzureisen. Die einzige Möglichkeit die diese Fahrer haben, ist durch Drittländer zu reisen, um nach Serbien einzureisen.

IV.ix. Mangel an qualifizierten Fahrern und Fahrzeugwartungsdiensten

Im Kosovo gibt es keine Berufsschulen für die Ausbildung von Fahrern für den internationalen Güterverkehr oder solche für die Wartung und Reparatur von Lastkraftwagen. Erschwerend kommt hinzu, dass viele der qualifizierten Kraftfahrer in Länder der Europäischen Union auswandern wollen, wo die Bezahlung für die gleiche Arbeit höher ist als im Kosovo.

IV.x. Das Fehlen einer vollständigen rechtlichen Infrastruktur

Es fehlt eine vollständige rechtliche Infrastruktur, die die Frage der Mitgliedschaft in internationalen Organisationen regelt. Fehlende Gesetzgebung und Nichtmitgliedschaft des Kosovo in internationalen Organisationen und Konventionen verhindern die Entwicklung dieses Sektors. z.B. bei den neuen Lastkraftwagen ist der Tachograph mit einem elektronischen Tachographsystem (das Instrument, das die Kilometer und die Geschwindigkeit des Transportfahrzeugs aufzeichnet) ausgestattet. Kosovarische Unternehmen können diese Transportfahrzeuge nicht kaufen und in Kosovo registrieren, da die Behörden nicht über die technische Möglichkeit verfügen, diese Geräte zu zertifizieren – Käufer sind gezwungen, die elektronischen Tachographie zu entfernen und analoge zu installieren. Die Regierungsbehörden erklären, dass Kosovo ohne die Mitgliedschaft des Kosovo im ADR (Europäisches Abkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße) diese Geräte nicht validieren kann. Außerdem können kosovarische Unternehmen nicht für den Transport von Übergewicht zugelassen werden, ein Verfahren, das in jedem anderen Land der Region üblich ist. Die Begründung der Beamten lautet, dass es auf dem Territorium der Republik Kosovo keine Rechtsgrundlage gebe, die die Erteilung von Transportgenehmigungen für Übergewicht regelt.

IV.xi. Fehlende Harmonisierung der Zollverfahren mit Nachbarländern

Gegenwärtig haben kosovarische Spediteure Schwierigkeiten beim Transit von Waren durch Nachbarländer. Neben den Problemen der Nichtanerkennung von Dokumenten durch Serbien und Bosnien und Herzegowina gibt es auch Probleme beim Transit von Waren aus dem Kosovo zum Hafen Durres in Albanien. Verzögerungen beim Grenzübertritt durch das Scannen von Sendungen durch die albanischen Behörden erhöhen die Transportkosten und verringern die Wettbewerbsfähigkeit der kosovarischen Spediteure.

IV.xii. Negative Handelsbilanz

Kosovo hat mit den meisten Ländern, mit denen es Güter handelt, eine negative Handelsbilanz. Die Exporte decken die Importe kaum um 13 % ab, was die Wettbewerbsposition der kosovarischen Transportunternehmen erschwert. In Abwesenheit eines Güterexports müssen kosovarische Transporteure leer an den Bestimmungsort fahren, an dem sie die in den Kosovo zu transportierenden Güter verladen möchten, im Gegensatz zu Transporteuren aus der Region, die Waren in beide Richtungen transportieren, und können so rentabler und gegenüber kosovarischen Spediteuren noch wettbewerbsfähiger auftreten.

V. Schlussfolgerungen / Empfehlungen

- **Empfehlung 1 (Ergebnis I. Fehlende Mitgliedschaft des Kosovo in dem Kfz-Versicherung Green Card Abkommen)**
Die Regierung der Republik Kosovo sollte das Kosovo-Versicherungsbüro und die Zentralbank des Kosovo ermutigen und unterstützen, die Registrierung beim Rat der Versicherungsbüros (grüne Karte) zu beantragen. Aufgrund der Hürde, dass Kosovo kein Mitglied der Vereinten Nationen ist, sollte die Möglichkeit der Mitgliedschaft durch ein drittes Mitglied (Staat) als Garantiestaat als Übergangslösung erwägt (eine Praxis, die von anderen Ländern in der Vergangenheit praktiziert wurde).

- **Empfehlung 2 (Ergebnis II. Nichtanerkennung von Führerscheinen)**
Das Ministerium für Umwelt, Raumplanung und Infrastruktur sowie das Innenministerium der Regierung der Republik Kosovo sollten diese Frage bei den jeweiligen Ländern der

Europäischen Union und anderen Ländern, die für die kosovarischen Transporteure von Interesse sind, ansprechen, um bilaterale Vereinbarungen über die Anerkennung der kosovarischen Führerscheine zu treffen.

➤ **Empfehlung 3 (Ergebnis III. Nichtanerkennung von Kfz-Kennzeichen durch Serbien und Bosnien und Herzegowina)**

Das Ministerium für Umwelt, Raumplanung und Infrastruktur sollte zusammen mit dem Innenministerium parallel zur Lösung dieses Problems mit der Republik Serbien dieselbe Praxis mit Bosnien und Herzegowina anwenden, um den kosovarischen Transportunternehmen den Transport von Gütern nach Serbien und Bosnien und Herzegowina zu ermöglichen.

➤ **Empfehlung 4 (Ergebnis IV. Nichtmitgliedschaft des Kosovo in internationalen Konventionen und Abkommen: ATA, TIR Carnet, CEMT, UIC, ADR, Basel Convention)**

Das Ministerium für Umwelt, Raumplanung und Infrastruktur in Zusammenarbeit mit anderen staatlichen Institutionen (Kosovo Zoll, Außenministerium) soll Mitgliedschaft für diese Konventionen und internationale Abkommen, die die Frage des internationalen Warenverkehrs regeln, beantragen. Konsequenz (mit konkreten Maßnahmen) den Antrag auf Mitgliedschaft des Kosovo in Berufsorganisationen / Unionen der internationalen Verkehrsgemeinschaft fortzusetzen. Es bedarf einer klaren Strategie der Regierung, begleitet von einem konkreten Aktionsplan und angemessenen Maßnahmen.

➤ **Empfehlung 5 (Ergebnis V. Das Fehlen von bilateraler Transportabkommen mit einer bestimmten Anzahl von Staaten sowie fehlerhafte Umsetzung einiger bestehender Abkommen)**

- Das Ministerium für Umwelt, Raumplanung und Infrastruktur sollte zusammen mit dem Außenministerium und der kosovarischen Diaspora die Gespräche mit den für den internationalen Güterverkehr wichtigen Ländern intensivieren, um bilaterale Abkommen zum internationalen Gütertransport zu erzielen.

- Das Ministerium für Umwelt, Raumplanung und Infrastruktur der Regierung der Republik Kosovo *sollte* zusammen mit der kosovarischen Grenzpolizei und dem kosovarischen Zoll die Zuständigkeiten und Verfahren für die Validierung von

Transportgenehmigungen für ankommende Spediteure aus Ländern mit denen Kosovo ein Abkommen über den internationalen Güterverkehr unterzeichnet hat, *klar definieren*.

➤ **Empfehlung 6 (Ergebnis VII. CMR-Warenversicherung)**

Die Zentralbank von Kosovo sollte zusammen mit den Versicherungsgesellschaften in Kosovo die Versicherung von Gütern im internationalen Verkehr als ein Finanzprodukt einführen.

➤ **Empfehlung 7 (Ergebnis IX. Mangel an qualifizierten Fahrern und Fahrzeugwartungsdiensten)**

- Das Ministerium für Umwelt, Raumplanung und Infrastruktur sollte durch Fahrschulen eine qualitativ hochwertige Ausbildung in den Berufskategorien der Fahrer sicherstellen. Das Ministerium sollte die Kriterien für die Bewertung der Leistung dieser Berufskraftfahrer sowohl im theoretischen als auch im praktischen Teil der Prüfung verschärfen. Das Ministerium sollte sicherstellen, dass die Grundausbildung und die regelmäßige Weiterbildung von Berufskraftfahrern in Übereinstimmung mit den geltenden europäischen Richtlinien und den nationalen Rechtsvorschriften durchgeführt werden.

- Die Regierung soll durch das Linienministerium sicherstellen, dass der technische Zustand der Transportmittel technisch absolut in Ordnung ist, um beim Transport von Gütern ausreichende Sicherheit anzubieten.

- Das Ministerium für Umwelt, Raumplanung und Infrastruktur sowie das Ministerium für Bildung, Wissenschaft, Technologie und Innovation sollten die Einrichtung von Berufsschulen für LKW-Fahrer und Wartung von Transportfahrzeugen sicher stellen.

➤ **Empfehlung 8 (Ergebnis X. Das Fehlen einer vollständigen rechtlichen Infrastruktur)**

- Die Regierung der Republik Kosovo soll die rechtliche Infrastruktur vervollständigen und harmonisieren, um Teil internationaler und regionaler Organisationen zu sein.

- Die Regierung von Kosovo (Ministerium für Umwelt, Raumplanung und Infrastruktur) soll durch den Digitalisierungsprozess allen Transportunternehmen im Kosovo günstige Bedingungen bieten und jede unnötige Bürokratie bei der Erlangung und Verlängerung von Arbeitsgenehmigungen abbauen. Alle Verwaltungsprozesse müssen digitalisiert werden – das würde Zeitersparnis und Transparenz bringen.

- **Empfehlung 9 (Ergebnis XI. Fehlende Harmonisierung der Zollverfahren mit Nachbarländern)**
 - Harmonisierung der Zollverfahren zwischen Kosovo und Albanien, um den Gütertransit vom Kosovo zum Hafen von Durres zu erleichtern.
 - Es wird empfohlen, dass internationale Straßengütertransportunternehmen im Kosovo über ihre Vereinigung ihre Anliegen und Schwierigkeiten gemeinsam an die zuständigen Institutionen der Republik Kosovo richten.
 - Die Regierung des Kosovo sollte über den Kosovo-Zoll wirtschaftliche Einrichtungen schaffen oder Wege finden, lokale Transportunternehmen zu subventionieren, um die Zahl der kosovarischen Transportunternehmen und die Qualität der Dienstleistungen zu erhöhen.

- **Empfehlung 10 (Gegenwärtig geltende Finanzrichtlinien ändern/aktualisieren)**
 - Befreiung von der Zoll- und Mehrwertsteuer für Gütertransportmittel (LKWs und Anhänger)
 - Abschaffung der Umweltsteuer auf die Zulassung von LKW-Anhängern
 - Die Steuerverwaltung des Kosovo soll die Zahlungen von LKW-Scans in Albanien als registrierte Kosten akzeptieren