



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Parlament

## **IV-114 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates**



### **Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates**

(Auszugsweise Darstellung)

**Montag, 18. September 2017**

# Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Montag, 18. September 2017

---

## Tagesordnung

1. COM(2017) 276 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern  
**(145389/EU XXV.GP)**

Es wird auf die Einheitliche Länderstellungnahme gemäß Art. 23d Abs. 2 B-VG vom 12. September 2017 hingewiesen.

2. COM(2017) 277 final

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen in Bezug auf die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 in Bezug auf die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern  
**(145379/EU XXV.GP)**

3. COM(2017) 278 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und zur Festlegung spezifischer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor  
**(145384/EU XXV.GP)**

4. COM(2017) 281 final

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor  
**(145376/EU XXV.GP)**

Es wird auf die Einheitliche Länderstellungnahme gemäß Art. 23d Abs. 2 B-VG vom 12. September 2017 hingewiesen.

5. RAT 15811/16 RESTREINT

Empfehlung für einen Beschluss des Rates über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit der Türkei über ein Abkommen zur Ausweitung der bilateralen präferenziellen Handelsbeziehungen und zur Modernisierung der Zollunion  
**(129156/EU XXV.GP)**

Es wurde vereinbart, die Tagesordnungspunkte 1 bis 4 unter einem zu verhandeln.

Am Beginn der Sitzung berichtete **Ausschussobmann Edgar Mayer (V/V)** über eingelangte Dokumente:

#### Stellungnahmen der Länder:

- einheitliche Länderstellungnahme zum Thema „Follow-up: Einheitliche Länderstellungnahme zum Dienstleistungspaket“ (COM(2016) 821 und 822 final);
- einheitliche Länderstellungnahme zum Thema „Single Digital Gateway (SDG)“ (COM(2017) 256 final)
- einheitliche Länderstellungnahme zum Thema „Mobilitätspaket“ (COM(2017) 275, 276 und 281 final)

#### Antwortschreiben der EU-Kommission auf Beschlüsse des Bundesrates:

- Antwortschreiben zur Mitteilung des Bundesrates vom 4. April 2017 zu COM(2016) 821 final (Dienstleistungsrichtlinie)
- Antwortschreiben zur Mitteilung des Bundesrates vom 15. März 2017 zu NON 30/17 (Code of conduct on countering illegal hate speech online)
- Antwortschreiben der Europäischen Kommission zur Mitteilung des Bundesrates vom 15. März 2017 zu COM(2016) 822 (Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen) sowie zu COM(2016) 823 und 824 (Elektronische Europäische Dienstleistungskarte).

#### Vorschläge der Kommission für Gesetzgebungsakte:

- Vorschlag für eine Verordnung über ein europaweites privates Altersvorsorgeprodukt (PEPP)
- Vorschlag für eine Verordnung zur Einrichtung eines zentralisierten Systems für die Ermittlung der Mitgliedstaaten, in denen Informationen zu Verurteilungen von Drittstaatsangehörigen und Staatenlosen vorliegen, sowie zur Ergänzung und Unterstützung des Europäischen Strafregisterinformationssystems (ECRIS).

Als ExpertInnen standen den Ausschussmitgliedern zur Verfügung:

- Mag.a Karin Stangl-Herok (BM für Verkehr, Innovation und Technologie)
  - Dr. Wilhelm Kast (BM für Verkehr, Innovation und Technologie)
  - Mag. Christian Kainzmeier (BM für Verkehr, Innovation und Technologie)
  - Mag.a Bettina Huber (BM für Verkehr, Innovation und Technologie)
  - Mag. Christian Schimanofsky (BM für Verkehr, Innovation und Technologie)
  - Mag.a Irina Kreinbacher (BM für Verkehr, Innovation und Technologie)
  - Mag. Robert Brunner (BM für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz)
  - Dr.in Gabriela Habermayer (BM für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft)
  - Mag.a Christine Ulreich (BM für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft)
  - Mag.a Barbara Schennach (BM für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft)
  - Dipl. Ing. Franz Wessig (BM für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft)
  - Dr.in Sarah Mayer (Bundeskanzleramt)
- 
- Mag.a Claudia Stowasser (Wirtschaftskammer Österreich)
  - Mag.a Eva Müller (Österreichischer Gewerkschaftsbund – Gewerkschaft vida)

## EU-Verkehrspaket zur Debatte im EU-Ausschuss der Länderkammer

Nachdem die Bundesrätinnen und Bundesräte im Juli 2017 bereits eine Subsidiaritätsrüge gegen die Pläne der EU-Kommission zu einer kilometerabhängigen Maut beschlossen hatten, stieß im EU-Ausschuss der Länderkammer auch ein Vorschlag über neue Kabotagebestimmungen auf Kritik. Die Bundesrätinnen und Bundesräte befürchten eine Liberalisierung von Kabotage sowie zusätzliche Kontrollprobleme, daher schickten sie eine **Mitteilung** nach Brüssel, die die Ablehnung der neuen Kabotagebestimmungen kundtut.

Konkret schlägt die Kommission vor, die Anzahl der Kabotagefahrten weniger zu begrenzen und Dokumentationspflichten zu erleichtern. Zudem sollen die Bestimmungen auch auf leichte Nutzfahrzeuge ausgeweitet werden, was, im Gegensatz zu den anderen Vorschlägen, bei angemessenen Übergangsfristen befürwortet wird.

Zur Debatte in der Sitzung standen auch weitere geplante EU-Maßnahmen im Verkehrsbereich, etwa zur sogenannten Lenkzeiten-Verordnung und zum Thema Entsendung von KraftfahrerInnen. Im Hinblick auf die streckenabhängige Maut will die Kommission mit einer schrittweisen Verringerung der Mindest-Kfz-Steuersätze für Lkw bis auf null einen Anreiz zur Umstellung schaffen. Die Beratungen wurden auf Initiative von **Bundesratspräsident** und **Ausschussvorsitzendem Edgar Mayer (V/V)** einstimmig vertagt. Hier seien weitere Sitzungen der EU-Ratsarbeitsgruppe und die Stellungnahme des Finanzministeriums abzuwarten.

### Kabotage – Bundesrat schickt kritische Stellungnahme nach Brüssel

Die **Europäische Kommission** plant die derzeitigen Kabotagebestimmungen zu verbessern und den Marktzugang für Kraftverkehrsunternehmen neu zu regeln. Betroffen ist davon auch der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr. Die Kommission ließ die derzeit gültigen Verordnungen betreffend den Marktzugang für Kraftverkehrsunternehmen und Zugang zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr überprüfen. Dabei habe sich gezeigt, dass das Kontrollniveau zwischen den Mitgliedstaaten unterschiedlich ist. Im Verordnungsvorschlag ist daher vorgesehen, den Begriff der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung zu definieren und den Zeitraum für die Wiederzuerkennung der Zuverlässigkeit festzulegen.

Die aktuell geltende Regelung von höchstens drei Kabotagefahrten innerhalb von sieben Tagen soll abgeschafft werden. Künftig soll es laut Vorschlag der Kommission möglich sein, an fünf aufeinanderfolgenden Tagen unbegrenzt Kabotagefahrten durchzuführen. So hofft die Kommission auf einen Rückgang der Verstöße gegen die Kabotagebestimmungen um 62%.

Generell begrüßt der Bundesrat die Diskussion über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr. Weniger positiv wurde hingegen die vorgeschlagene Änderung gesehen, wonach unter einer "Kabotage Operation" die Aufnahme der Ladung an verschiedenen Ladepunkten und das Absetzen der Ladung an verschiedenen Abladepunkten zu verstehen ist. Dadurch werde die Fahrtenbegrenzung ausgehöhlt, so der Tenor im Bundesrat. Kabotage werde dadurch liberalisiert und zusätzliche Kontrollprobleme entstehen, so die **Mitteilung des Bundesrats an die Europäische Kommission**. Der Bundesrat tritt in diesem Sinne gegen die geplante Regelung ohne zahlenmäßige Begrenzung der Fahrten ein und spricht sich dafür aus, die Höchstzahl der Kabotagefahrten beibehalten und zusätzlich die Kontrollmöglichkeiten zu verbessern. Er regt außerdem an, die Möglichkeit der Kabotage nach einer Leereinfahrt zu streichen, um Kontrollschwierigkeiten vorzubeugen.

Die BundesrätInnen waren sich einig, die Neuregelungen dürfen im Sinne eines fairen Wettbewerbs nicht mitgetragen werden, so etwa **Sonja Zwagl (V/N)**, die Kabotage als Dauerzustand befürchtete. Einen Nachteil für die österreichischen Betriebe ortete auch **Stefan Schennach (S/T)** und zeigte auf, dass anhand des Verordnungsvorschlags durch

das Durchführen von Ladetätigkeiten jegliche Kontrollen unterlaufen werden könnten. Ausschussobmann **Edgar Mayer (V/V)** will deshalb nicht nur die Höchstzahl der Kabotagefahrten beibehalten, sondern auch die Kontrollmöglichkeiten verbessern. Seitens der FPÖ trat **Christoph Längle (F/V)** dafür ein, den österreichischen Markt zu schützen. Die Mitteilung wurde einstimmig beschlossen.

### **EU-Pläne: Kfz-Steuern für Lkw sollen streckenabhängiger Maut weichen**

Geht es nach der EU-Kommission, sind Kfz-Steuern kein wirksamer Anreiz für einen sauberen und effizienteren Verkehrsbetrieb oder zur Staureduzierung. Mautgebühren würden dagegen in einem direkten Zusammenhang mit der Straßenbenutzung stehen und seien erheblich besser geeignet, diese Ziele zu erreichen. Zudem seien Kfz-Steuern Kosten, die bisher von der Wirtschaft in jedem Fall zu tragen waren, auch wenn von den Mitgliedstaaten Mautgebühren erhoben wurden. Kfz-Steuern bewertet die Kommission grundsätzlich als Hindernis für die Einführung von Mautgebühren.

Zur Umstellung auf die entfernungsabhängige Maut liegen zwei EU-Änderungsvorschläge zur sogenannten Wegekosten-Richtlinie (auch: Eurovignetten-Richtlinie) vor. Gegen den Vorschlag zum Kapitel "Maut- und Benutzungsgebühren" mit dem Vorstoß für eine kilometerabhängige Maut stellte sich die Länderkammer bereits mit einer Subsidiaritätsrüge. Der zweite Änderungsvorschlag zur Wegekosten-Richtlinie, der zur Debatte stand, betrifft die konkrete Senkung der Kraftfahrzeugsteuern für Lastkraftwagen. Er zielt auf eine schrittweise Verringerung der Mindeststeuersätze bis auf null ab. Dies soll schrittweise über fünf aufeinanderfolgende Jahre um jeweils 20% der derzeit geltenden Mindestsätze erfolgen.

Die ExpertInnen des **Verkehrsministeriums** erläuterten die formale Trennung der Maut- und Kfz-Steuer-Vorschläge, dies sei auf unterschiedliche Abstimmungserfordernisse zurückzuführen. Die steuerlichen Mindestsätze für Kfz seien demnach einstimmig zu beschließen, daher habe die Kommission die Bereiche getrennt. Zudem sei noch nicht klar, wie das Thema auf EU-Ebene weiterverhandelt werden soll, auch vom inhaltlich zuständigen Finanzministerium gebe es noch keine Stellungnahme.

Ausschussvorsitzender **Edgar Mayer (V/V)** stellte dazu den Antrag auf Vertagung, der einstimmig angenommen wurde. In diesem Zusammenhang hinterfragte er ebenso wie **Stefan Schennach (S/W)** die Problematik der delegierten Rechtsakte. Eine Expertin des Verkehrsministeriums unterstrich, dass diese in zahlreichen Bereichen zu verhandeln wären und von vielen Mitgliedsstaaten kritisch gesehen werden. Schennach thematisierte weiters die gesplittete ministerielle Zuständigkeit und befürchtet außerdem "Mautflüchtlinge". Seinen Bedenken, dass den Ländern Gestaltungsmöglichkeit genommen werde, hielt die Vertreterin des Verkehrsministeriums in dem Punkt entgegen, dass bereits jetzt auf Landesstraßen Maut- und Benutzungsgebühren eingehoben werden könnten. Unklar ist für **Heidelinde Reiter (G/S)**, welche Rolle der Klimaschutz bei der Kfz-Besteuerung spiele. Hier gibt es laut Verkehrsministerium den EU-Plan, nach Emissionen zu differenzieren, allerdings mit dem Vorschlag, dies über delegierte Rechtsakte zu regeln.

### **Lenkzeiten und Fahrtenschreiber: EU-Bestimmungen werden überarbeitet**

Mit einem Gesamtkonzept sollen auf EU-Ebene auch die Arbeitsbedingungen für KraftfahrerInnen und zugleich die Freiheit der UnternehmerInnen, grenzüberschreitende Dienstleistungen zu erbringen, verbessert werden. Dazu liegt ein Änderungsvorschlag zur Lenkzeiten- und zur Fahrtenschreiber-Verordnung - als Teil einer umfangreicheren und noch nicht abgeschlossenen Überprüfung der EU-Rechtsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs - vor.

Zur Durchsetzung der Sozialvorschriften sollen damit die Merkmale des "intelligenten" Fahrtenschreibers insofern erweitert werden, dass der genaue Standort eines Fahrzeuges

bei grenzüberschreitenden Beförderungen bestimmt wird. Zudem sollen KraftfahrerInnen verpflichtet werden, bei Erreichen des ersten geeigneten Halteplatzes nach einer Grenzüberschreitung den Standort ihres Fahrzeugs in einem Fahrtenschreiber – falls dieser nicht "intelligent" bzw. automatisch mitschreibt – aufzuzeichnen.

Mit Bestimmungen über wöchentliche Ruhezeiten sollen die Unternehmen mehr Flexibilität und die ArbeitnehmerInnen die Möglichkeit erhalten, angemessene Ruhezeiten einzuhalten, vorzugsweise an ihrem Heimatort oder in einer angemessenen Unterkunft. So sollen die wöchentlichen Ruhezeiten innerhalb eines Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen flexibler gehandhabt werden und die KraftfahrerInnen eine aufsummierte wöchentliche Ruhezeit in Anspruch nehmen können. Weiters sieht der Vorschlag etwa vor, dass auch andere Arbeitstätigkeiten als das Lenken aufgezeichnet werden müssen. Entsprechend der gängigen Praxis sollen zudem bei Fahrten im Team vorgeschriebene Fahrtunterbrechungen auch in einem Fahrzeug eingelegt werden können, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird. Eine wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden oder mehr soll hingegen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Der Arbeitgeber wird hier verpflichtet, eine geeignete Unterkunft bereitzustellen. Innerhalb von drei Wochen muss außerdem mindestens eine wöchentliche Ruhezeit am Heimatort ermöglicht werden.

Keine Ausnahmen sieht der Vorschlag für Kleinunternehmen vor. Hier sei sonst das Risiko ungleicher Wettbewerbs- und Arbeitsbedingungen zu befürchten, heißt es im Vorschlag der Kommission. Auch dieser Tagesordnungspunkt wurde in der Sitzung einstimmig vertagt.

Seitens des **Verkehrsministeriums** werden die Änderungsvorschläge zu den Ruhezeiten zum Teil begrüßt, jedoch sei nicht klar ersichtlich, wie sich die Arbeitsbedingungen konkret verbessern würden. Abgelehnt werde aber aus Gründen der Verkehrssicherheit der Entfall der Gewichtsbeschränkung von Fahrzeugen, die FahrerInnen "zu privaten Zwecken" lenken dürfen, ebenso wie eine neue Definition der nichtgewerblichen Güterbeförderung. Mit jener könne nämlich nicht ausgeschlossen werden, dass auch der Werkverkehr darunter fallen würde. Dem Ministerium fehlt im Vorschlag außerdem ein ausdrückliches Verbot der Pauschalentlohnung und eine Differenzierung der Fahrtunterbrechung in Lenk- und Ruhepausen. Auch die Kategorisierung der Sanktionen gegen Verstöße zeige eine nicht nachvollziehbare Toleranz bei Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeiten.

Ein wichtiger Punkt ist Bundesrätin **Sonja Zwazl (V/N)**, dass hinsichtlich Praxistauglichkeit auf die Bedürfnisse der Reisebusveranstalter Rücksicht genommen wird. Etwa könne man die 45 Stunden Ruhe auch auf 3 mal 15 aufteilen, dieser Vorschlag käme sogar von den Fahrern selbst. Außerdem brauche es die 12-Tage-Regelung hinsichtlich Ruhezeiten auch für den nationalen Busverkehr. Aus Sicht des Vertreters des **Sozialministeriums** ist die derzeitige Regelung aber ausreichend, es seien nur wenige Verstöße feststellbar.

**Christoph Längle (F/V)** schloss sich Zwazl an, außerdem äußerte er Bedenken daran, dass andere EU-Staaten die Maßnahmen ebenso umfassend umsetzen wie Österreich. Problematisch sieht er etwa das Thema Übernachtungsmöglichkeiten auf Raststätten. Der Vertreterin des **Verkehrsministeriums** sind Unterschiede in der Umsetzung bewusst, das werde auch immer wieder vorgebracht. Ob die Vorschläge eine Verschärfung oder Vereinheitlichung bringen, sei eine Frage des Gesichtspunktes und der jeweiligen Situation, hieß es auf entsprechende Nachfrage von **Martin Preiner (V/N)**. Seitens des **Sozialministeriums** wurde **Heidelinde Reiter (G/S)** versichert, dass die Entsenderegelungen mit den neuen Bestimmungen nicht gelockert werden. Die Maßnahmen sollten aber besser im Sozialbereich und nicht im Verkehr diskutiert werden.



## **Arbeitsbedingungen bei Entsendung von KraftfahrerInnen sollen besser kontrolliert werden**

In engem Zusammenhang mit dem Kommissionsvorschlag zu Lenkzeiten und Fahrtenschreiber steht ein Plan zur Anpassung der Bestimmungen zur Entsendung von ArbeitnehmerInnen im Straßenverkehrssektor und deren Durchsetzung. Die Folgenabschätzung hat laut Kommission ergeben, dass Entsendebestimmungen und Verwaltungsanforderungen dem höchst mobilen Charakter der Tätigkeit von KraftfahrerInnen im internationalen Straßenverkehr nicht gerecht werden. Der Vorschlag sieht nun vor, die Risiken unangemessener Arbeitsbedingungen für KraftfahrerInnen, darunter auch die Beschäftigungsbedingungen, mit einem Gesamtkonzept anzugehen und gleichzeitig den übermäßigen Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu verringern sowie Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Vorgesehen ist etwa eine effizientere Durchsetzung durch den verstärkten Einsatz von Systemen, etwa einem "Risikobewertungssystem", mit denen Kontrollen gezielt bei Unternehmen durchgeführt werden können, deren Risikoeinstufung eine Nichteinhaltung der Vorschriften vermuten lässt. Ausnahmen für Kleinstunternehmen sind auch hier nicht vorgesehen. Zur Überwachung der Entwicklungen, insbesondere der Zahl, Art und Häufigkeit von Verstößen gegen die Sozialvorschriften, sollen unter anderem die nationalen Umsetzungsberichte und Datenanalysen der EU-Durchsetzungsstellen zusammen ausgewertet werden.

Die verstärkte Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten und der Zugang zum Risikobewertungssystem werden seitens des Verkehrsministeriums positiv gesehen, jedoch könnten die Bearbeitungsfristen kürzer angesetzt werden. Reduziert werden sollten demnach auch die Übergangsfristen zur Nachrüstung auf intelligente Fahrtenschreiber. Auf Nachfrage von **Sonja Zwazl (V/N)** geht man seitens des Verkehrsministeriums davon aus, dass der Werkverkehr unter diese Regelungen fällt. Während **Stefan Schennach (S/W)** durch Ausweichen auf andere Staaten eine Lohn- und Sozialdumpingfalle befürchtet, die es jedenfalls zu verhindern gelte, gingen **Edgar Mayer (V/V)** und **Christoph Längle (F/V)** aus unterschiedlicher Richtung auf die Übergangsfristen zur Umstellung auf die "intelligenten" Fahrtenschreiber ein. Längle erfragte hier Kosten für Frächter, die durch eine Kürzung der Übergangsfrist entstehen könnten. Der Vertreter des Verkehrsministeriums schätzt hier, dass es nicht viel Kostenunterschied geben wird. Außerdem müsse man auch mit der technologischen Entwicklung Schritt halten, ergänzte Edgar Mayer.

## **Bundesrat gegen EU-Verhandlungen mit der Türkei**

Nicht öffentlich diskutierte der Ausschuss einen Vorschlag zur Ermächtigung der EU-Kommission, Verhandlungen mit der Türkei über ein Abkommen aufzunehmen, durch das die bestehenden bilateralen Handelsbeziehungen erweitert werden und die Zollunion mit der Türkei modernisiert wird. Da es sich bei diesem Dokument um ein klassifiziertes handelt, fanden die Beratungen im Ausschuss darüber vertraulich statt.

Im Zuge der Debatte beschlossen die BundesrätInnen, die Bundesregierung mittels **Antrag auf Stellungnahme** dazu aufzufordern, auf europäischer Ebene gegen Verhandlungen über ein bilaterales Abkommen mit der Türkei hinzuwirken und alle Maßnahmen zu ergreifen, um einen Abbruch der EU-Beitrittsverhandlungen mit der Türkei zu erwirken.

Folgender Antrag auf Mitteilung wurde einstimmig angenommen:

## **ANTRAG AUF MITTEILUNG**

An die Europäische Kommission, den Rat und das Europäische Parlament  
der Bundesräte Edgar Mayer und Stefan Schennach  
betreffend

**COM (2017) 281 Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftfahrtsektor**

eingebraucht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 18. September 2017

Der Präsident des Bundesrates wird ersucht, die folgende Mitteilung gemäß § 13b Abs. 9 GO-BR an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und den Rat zu übermitteln.

Der EU-Ausschuss des Bundesrates wolle beschließen:

### **Antrag auf Mitteilung an die Europäische Kommission, den Rat der EU und das Europäische Parlament gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG**

Am 31. Mai 2017 legte die Europäische Kommission das sogenannte Mobilitätspaket vor, welches aus mehreren Legislativvorschlägen besteht. Einer davon betrifft die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, die den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs sowie Kabotagetätigkeiten regelt. Diese Verordnung enthält Bestimmungen, welche Unternehmen erfüllen müssen, die sich auf dem Markt für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und auf anderen nationalen Märkten als ihrem eigenen Markt (Kabotage) betätigen wollen. Sie umfasst Bestimmungen in Bezug auf die Dokumente, die diesen Unternehmen vom Mitgliedstaat der Zulassung (Gemeinschaftslizenz) sowie Fahrern aus Drittländern (Fahrerbescheinigung) auszustellen sind.

Der Bundesrat begrüßt eine generelle europäische Diskussion über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, möchte jedoch zu einigen Erneuerungen im vorliegenden Vorschlag Stellung nehmen:

In der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist Kabotage derzeit generell als innerstaatlicher Verkehr in einem anderen Mitgliedstaat im Einklang mit den Bestimmungen der Verordnung definiert. Ebenso ist definiert, dass im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung maximal drei Kabotagefahrten innerhalb von sieben Tagen durchgeführt werden dürfen.

Durch die vorgeschlagene Änderung, dass unter einer „Kabotage Operation“ die Aufnahme der Ladung an verschiedenen Aufnahme – oder Ladepunkten und auch das Absetzen der Ladung an verschiedenen Absetz- oder Abladepunkten zu verstehen ist, wird diese Fahrtenbegrenzung aufgehoben bzw. ausgehöhlt. Der Bundesrat steht diesem Änderungsvorschlag kritisch gegenüber, da schon durch diese Bestimmung allein Kabotage faktisch liberalisiert wird und zudem zusätzliche Kontrollproblemen entstehen.

Weiters soll die bestehende Höchstzahl der Kabotagebeförderungen aufgehoben und gleichzeitig die Anzahl der Tage von 7 auf 5 reduziert werden. Der Bundesrat lehnt eine Kabotage Regelung ohne zahlenmäßige Begrenzung der Fahrten, die nur auf eine zeitliche Begrenzung fokussiert, dezidiert ab, da so durch eine simple Ausfahrt und beladene Wiedereinfahrt eine quasi durchgehende Kabotagetätigkeit ermöglicht wird. Der Bundesrat spricht sich dafür aus, die Höchstzahl der Kabotagefahrten jedenfalls beizubehalten und zusätzlich die Kontrollmöglichkeiten zu verbessern.

Auch in der neu geschaffenen Möglichkeit, die Kabotage Tätigkeit nicht nur im „Aufnahmemitgliedstaat“ durchzuführen, sondern auch in angrenzenden Mitgliedstaaten, erkennt der Bundesrat keinen Mehrwert. Weder hinsichtlich einer Begrenzung von Leerfahrten, noch hinsichtlich einer Erleichterung der Kontrolltätigkeit.

Der Bundesrat regt außerdem die Streichung der Möglichkeit der Kabotage nach einer Leereinfahrt aufgrund mangelnder Kontrollmöglichkeiten und zweifelhafter Auswirkung auf die Eindämmung von Leerfahrten an.

Gemäß der neu vorgeschlagenen Verordnung, sind Belege nur mehr für die grenzüberschreitende Beförderung erforderlich und nicht mehr für Kabotageoperationen innerhalb eines Mitgliedstaates. Diese Bestimmung basiert offensichtlich auf dem Umstand, dass es keine Begrenzung der Kabotagefahrten mehr geben soll. Diesen Umstand lehnt der Bundesrat strikt ab. Aber auch bei unbegrenzten Fahrten ist jeglicher Verzicht auf Nachweise für die durchgeführten Kabotagefahrten nicht zielführend, da ein eventuelles Zeitlimit, innerhalb dessen diese Fahrten durchgeführt werden dürfen, nicht kontrollierbar ist.

Der Bundesrat spricht sich aus diesem Grund für vereinheitlichte Dokumente für die beladene Einfahrt, die getätigte oder zu tätigende Kabotagefahrten, sowie für Leereinfahrten aus, die bei jeder Kabotagebeförderung mitzuführen sind.

Folgender Antrag auf Stellungnahme wurde einstimmig angenommen:

## ANTRAG

der Bundesräte Edgar Mayer und Stefan Schennach  
betreffend

### **RAT 15811/16 RESTREINT**

**Empfehlung für einen Beschluss des Rates über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit der Türkei über ein Abkommen zur Ausweitung der bilateralen präferenziellen Handelsbeziehungen und zur Modernisierung der Zollunion (129156/EU XXV.GP)**

eingbracht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 18.9.2017

Beim Verfassungsreferendum in der Türkei am 16. April 2017 stimmten etwas mehr als 50 Prozent der Menschen in der Türkei in einem weder fairen, noch freien Referendum für das Präsidialsystem, welches dem türkischen Staatschef Recep Tayyip Erdogan in Zukunft eine bisher in der türkischen Verfassung unvorstellbare Macht verleiht und das Parlament weitgehend entmachtet.

Dem aber nicht genug: Der türkische Präsident hat inzwischen auch ein weiteres Referendum zur Einführung der Todesstrafe mehrmals ins Gespräch gebracht. Dies ist eine rote Linie für die Europäische Union und den Europarat.

Aus dem Ergebnis des türkischen Verfassungsreferendums müssen jetzt rasch die richtigen Schlüsse gezogen werden: Es kann angesichts der Menschenrechtsverletzungen, der undemokratischen Vorgehensweise gegenüber kritischen Medien und dem Umgang mit den eigenen Minderheiten in der Türkei, sowie aufgrund der vielen Verhaftungen von Lehrerinnen und Lehrern, Universitätspersonal, Polizei, Beschäftigten der Ministerien, rund 150 JournalistInnen und Autoren, Abgeordneten der Oppositionspartei, und aufgrund der massenhaften Schließung von Medien, sowie der Gleichschaltung der öffentlichen Meinung keine Fortsetzung des EU-Beitrittsverfahrens geben. Dies wird von der Bundesregierung auch seit Sommer 2016 gefordert. Die Türkei unter Präsident Recep Tayyip Erdogan ist kein verlässlicher Partner für Österreich und Europa zumal Demokratie und Rechtsstaatlichkeit unverhandelbare Grundrechte darstellen.

Trotz dieser negativen Entwicklung in den Beziehungen EU-Türkei hat die Europäische Kommission mit Ende 2016 einen Vorschlag für Verhandlungsrichtlinien über ein Abkommen mit der Türkei zur Ausweitung der Handelsbeziehungen mit der Europäischen Union vorgelegt. Eine allfällige Verabschiedung des Mandats war schon bis Mitte des Jahres 2017 vorgesehen. Auch Kommissionspräsident Juncker hat in seiner Rede zur Lage der Union festgestellt, dass bei allen Beitrittsländern Rechtsstaatlichkeit, Justiz und Grundwerte oberste Priorität haben und dies eine EU-Mitgliedschaft der Türkei in absehbarer Zukunft ausschließt.

Es gilt daher nun, auf europäischer Ebene darauf zu drängen, dass die derzeitigen Arbeiten am geplanten Beschluss des Rates über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit der Türkei über ein Abkommen zur Ausweitung der bilateralen präferenziellen Handelsbeziehungen und zur Modernisierung der Zollunion eingestellt werden sowie alle Maßnahmen zu ergreifen, um einen Abbruch der EU-Beitrittsverhandlungen mit der Türkei zu erwirken.

Die unterfertigten Bundesräte stellen daher folgenden

**Antrag auf Stellungnahme  
gemäß Art. 23e Abs. 4 B-VG**

Der EU-Ausschuss des Bundesrats wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, auf europäischer Ebene der Fortsetzung der Arbeiten am geplanten Beschluss des Rates über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit der Türkei über ein Abkommen zur Ausweitung der bilateralen präferenziellen Handelsbeziehungen und zur Modernisierung der Zollunion eine Absage zu erteilen, sowie im Verfolg der im Dezember bereits erzielten de facto-Suspendierung der Beitrittsverhandlungen mit der Türkei, weiterhin alle Maßnahmen zu ergreifen, um einen Abbruch der EU-Beitrittsverhandlungen mit der Türkei zu erwirken

*Das gegenständliche Vorhaben ist durch ein Bundesverfassungsgesetz umzusetzen, das nach Art. 44 Abs. 2 B-VG der Zustimmung des Bundesrates bedürfen würde.*

