



**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
E-Mail: pr3@bmvit.gv.at  
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.  
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



GZ. BMVIT-17.002/0037-I/PR3/2017

DVR:0000175

An die  
Parlamentsdirektion  
EU- und Internationaler Dienst  
EU-Mitwirkung und Europäische Beziehungen  
z.Hdn. Fr. Mag. Kusmierczyk

Parlament  
1017 W i e n

Wien, am 15.09.2017

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beehrt sich nachstehend auf Grund der am 18. September 2017 stattfindenden Sitzung des EU-Ausschuss des Bundesrates eine Information gemäß § 6 EU-InfoG zu übermitteln.

**Bezeichnung des Dokuments:**

COM (2017) 277 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)

Am 31. Mai 2017 legte die Europäische Kommission das sogenannte Mobilitätspaket vor, welches aus mehreren Legislativvorschlägen besteht. Einer davon betrifft Änderungen zu den Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014.

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 regelt die Beschränkungen der maximalen Tages- und Wochenfahrzeiten, sowie zwingende Ruhezeiten von Berufskraftfahrern. Ergänzend dazu werden in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Vorschriften zur Benutzung von Fahrtenschreibern zur Überprüfung der Einhaltung der vorgegebenen Zeiten festgelegt.

## Verordnung (EG) Nr. 561/2006

- Die Aufzählung der Ausnahmen von der Verordnung umfasst nicht mehr Fahrzeuge zur nicht-gewerblichen Güterbeförderung bis 7,5 Tonnen zulässiges Höchstgewicht.  
AT Position:  
 Dies wird aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt. Darüber hinaus ist durch den Entfall der Gewichtsbeschränkung zu befürchten, dass hier Umgehungen zwingender Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten erfolgen, wenn es möglich wird, dass FahrerInnen Lastkraftwagen bis zu 40 Tonnen oder sogar mehr „zu privaten Zwecken“ lenken dürfen.  
 Daher spricht sich Österreich dezidiert für die Beibehaltung der bisherigen Ausnahme von Fahrzeugen bis zu 7,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht aus.
- Der Begriff „nichtgewerbliche Beförderung“ wurde neu definiert und zwar, fällt darunter „...jede Beförderung im Straßenverkehr, bei der es sich nicht um eine gewerbliche Beförderung oder eine Beförderung im Werkverkehr handelt, die nicht entlohnt und durch die kein Einkommen erzielt wird“  
AT Position:  
 Österreich spricht sich gegen diese Definition der nichtgewerblichen Güterbeförderung aus, da diese keine Beschränkung auf Privatpersonen oder Freizeitbeschäftigung enthält. Es kann nämlich nicht ausgeschlossen werden, dass auch der Werkverkehr darunter fallen würde. Nach dieser Definition könnte etwa derzeit eine Firma mit ihren eigenen Fahrzeugen (für die sie iSd Definition keine Vergütung erhält und mit denen kein Einkommen generiert wird), vom Lager zur Filiale unterwegs sein und würde keinerlei Lenk- und Ruhezeitbeschränkungen unterliegen. Es muss daher eine Formulierung gefunden werden, die diese Rechtsfolge dezidiert ausschließt. Weiters sollte bei der Definition klargestellt werden, dass eine Entlohnung bereits dann vorliegt, wenn auch nur ein teilweiser Kostenersatz von dritter Seite bezahlt wird.
- Neu ist, dass bei Mehrfachbesetzung der Beifahrer seine Lenkunterbrechung im fahrenden Fahrzeug verbringen kann.  
AT Position:  
 Dies wird insofern als problematisch gesehen, als hier nicht zwischen Lenkpause (gemäß VO 561 spätestens nach 4 ½ Stunden) und Ruhepause (gemäß Lenker-Arbeitszeit-Richtlinie 2002/15 nach spätestens 6 Stunden) differenziert wird. Lenkpausen können schon derzeit im Fahrzeug verbracht werden, nicht jedoch Ruhepausen. Dies sollte auch künftig unbedingt so beibehalten bleiben. Ebenso problematisch gesehen wird, dass im fahrenden Fahrzeug Aufzeichnungen der Lenkunterbrechungen nicht möglich sind, das heißt, dass für den Beifahrer immer nur „Bereitschaftszeiten“ aufgezeichnet werden. Dies kann nur dann akzeptiert werden, wenn gewährleistet ist, dass für den Zeitraum von 28 Tagen, für die alle Tätigkeiten nachgewiesen werden müssen, eindeutig nachzuvollziehen ist, dass die LenkerInnen im Mehrfahrerbetrieb eingesetzt waren und ihre Fahrtunterbrechungen eingehalten haben.
- Wie bereits vom Europäischen Parlament anlässlich der Novellierung der EG-VO 3820/85 und ihrer Ersetzung durch die EG-VO 561/2006 gefordert, sollten Pauschalentlohnungen im Straßengüterverkehr nicht mehr zulässig sein. In gegenständlichem EK Vorschlag fehlt jedoch ein ausdrückliches Verbot der Pauschalentlohnung, da der Nebensatz, „...falls diese Zahlungen geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gefährden und/oder zu Verstößen gegen

diese Verordnung ermutigen“, nicht gestrichen wurde. In der Praxis wurde noch nie in einem Gerichtsverfahren ermittelt, ob diese Entlohnungsformen unfallkausal sind oder nicht. Ihr grundsätzliches Verbot wird daher in keinem Mitgliedstaat vollzogen. Es bleibt weiterhin unbestritten, dass Pauschalentlohnungen für die Verkehrssicherheit abträglich sind, daher müssen sie auch eindeutig verboten werden.

- Die in diesem Verordnungsvorschlag vorgesehene Änderung, wonach Sanktionen verhältnismäßig in Bezug auf den Schweregrad der Verstöße gemäß Anhang III der EG-Richtlinie 2006/22 sein müssen, ist ein nachvollziehbarer Ansatz. Gleichzeitig ist allerdings die Kategorisierung der Schweregrade in der zitierten EU-Verordnung der EK (165/2014) nicht nachvollziehbar. So stellen Verstöße gegen die Ruhezeiten oder Lenkpausen gemäß diesem Anhang niemals einen schwersten Verstoß dar. Erst eine Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 50 % entspricht einem Verstoß des höchsten Schweregrades, wenn der Fahrer also statt neun Stunden eine Lenkzeit von über 13,5 Stunden aufweisen würde. Im Vergleich zur derzeitigen Fassung stellt der neue Vorschlag sogar eine Aufweichung dar, da eine Lenkzeit von über elf Stunden nicht mehr als „schwerster“, sondern nur mehr als „sehr schwerwiegender Verstoß“ eingestuft wird. Diese Kategorisierung zeigt eine nicht nachvollziehbare Toleranz bei Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten.

Begrüßt werden folgende Neuerungen:

- die Aufteilung der regulären wöchentlichen Ruhezeit und der reduzierten wöchentlichen Ruhezeit auf vier Wochen und der Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit vor Ende der dritten Woche
- der Ausgleich für die reduzierte wöchentliche Ruhezeit unmittelbar vor oder nach einer regulären Ruhezeit von zumindest 45 Stunden
- ausdrücklich festgehalten wird, dass die reguläre wöchentliche Ruhezeit und jede Ruhezeit von mehr als 45 Stunden (bei Ausgleich) nicht im Fahrzeug verbracht werden darf. Sie muss in einer geeigneten Unterkunft mit sanitären Einrichtungen, die entweder vom Unternehmer zur Verfügung gestellt oder bezahlt wird, oder am Wohnort des Lenkers verbracht werden
- dass das Transportunternehmen die Arbeit des Lenkers so organisieren muss, dass er zumindest alle drei Wochen die reguläre wöchentliche Ruhezeit (oder den darüberhinausgehenden Ausgleich) an seinem Wohnort verbringen kann

Verordnung (EU) Nr. 165/2014

Die vorgeschlagenen Änderungen betreffend Aufzeichnungspflichten bei Grenzübertritt werden grundsätzlich als unproblematisch gesehen. Wichtig hierbei wäre, dass der Grenzübertritt nicht nur im Fahrzeug, sondern auch auf der Fahrerkarte aufgezeichnet wird, um eine korrekte Entlohnung der LenkerInnen kontrollieren zu können.

Dennoch werden einige Regelungen als problematisch gesehen, wie beispielsweise:

- Das analoge Kontrollgerät ist von den Aufzeichnungspflichten nicht umfasst
- Die Übergangsfrist für die Ausstattung aller Fahrzeuge im internationalen Verkehr mit intelligenten Fahrtenschreibern bzw. der Ausrüstung der Kontrollorgane mit geeigneten Auswertungsgeräten wurde nicht geändert
- Kabotage und Entsendebestimmungen sind weiterhin schwer kontrollierbar!

### **Bezeichnung des Dokuments:**

COM (2017) 278 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)

Anmerkung: Das bmvit ist nur für die Richtlinie 2006/22 federführend zuständig, für die anderen beiden Richtlinien ist federführend das bmask zuständig.

Am 31. Mai 2017 legte die Europäische Kommission das sogenannte Mobilitätspaket vor, welches aus mehreren Legislativvorschlägen besteht. Einer davon betrifft Änderungen zur Richtlinie 2006/22, welche Mindestbedingungen für die Durchführung von Sozialvorschriften regelt.

Bis jetzt fanden auf EU-Ebene zwei Ratsarbeitsgruppensitzungen zu diesem Verordnungsvorschlag statt.

### Richtlinie 2006/22/EG

- Neu ist eine vermehrte Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten und ihrer Behörden.

#### AT Position:

Dies wird begrüßt, jedoch werden hier Bearbeitungsfristen für den gegenseitigen Informationsaustausch vorgesehen, die viel zu lang erscheinen und daher kürzer angesetzt werden könnten.

- Ebenfalls neu ist die Aufnahme eines zusätzlichen Pluspunktes im Risikobewertungssystem<sup>1</sup>, wonach auch der Einsatz von intelligenten Fahrtenschreibern im gesamten Fuhrpark zur Herabsetzung des Risikowertes führen soll.

AT Position:

Dieser Ansatz als Maßnahme zur schnelleren Umrüstung auf intelligente Fahrtenschreiber wird grundsätzlich begrüßt, jedoch erscheint es zweckmäßiger, die Übergangsfrist für die Nachrüstung der Fahrzeuge von derzeit 15 Jahren zu reduzieren.

- Zur Verbesserung und gezielten Kontrolle soll es für die MS und deren Behörden einen Zugang zum „Risikobewertungssystem“ geben, weiters sollen Informationen aus diesem System gegenseitig zur Verfügung gestellt werden.

AT Position:

Dies wird begrüßt. Bedenken bestehen nur in Bezug auf den geplanten direkten Zugang zum nationalen Risikobewertungssystem durch Behörden und andere MS innerhalb einer festgelegten Frist.

**Bezeichnung des Dokuments:**

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 (145376/EU XXV. GP)

Am 31. Mai 2017 legte die Europäische Kommission das sogenannte Mobilitätspaket vor, welches aus mehreren Legislativvorschlägen besteht. Einer davon betrifft Änderungen zu den Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009.

Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 regelt die Zulassung zum Beruf von Kraftverkehrsunternehmen. Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 regelt den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs sowie Kabotagetätigkeiten. Sie enthält die Bestimmungen, die Unterneh-

---

<sup>1</sup> Alle Unternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, die unter den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallen, unterliegen einem Risikoeinstufungssystem. Die Einstufung erfolgt nach Maßgabe der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße. Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung werden strenger und häufiger geprüft. Für die Risikoeinstufung sind die Anzahl und Schwere der Verstöße, die Anzahl der Kontrollen und der Zeifaktor relevant.

men 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.

Bis jetzt fanden auf EU Ebene zwei Ratsarbeitsgruppensitzungen zu diesem Verordnungsvorschlag statt.

Verordnung (EG) Nr. 1071/2009

- Eine wesentliche Neuerung besteht darin, dass Unternehmen, die ausschließlich Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht unter 3,5t einsetzen, nicht mehr zur Gänze vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen sind. Insbesondere die Bestimmungen über die dauernde Niederlassung und die finanzielle Leistungsfähigkeit sollen in Zukunft auch für diese Unternehmen gelten.

AT Position:

Dies wird grundsätzlich als positiv betrachtet, jedoch wird es notwendig sein, angemessene Übergangsfristen einzuführen, um diesen Unternehmen nicht die weitere Gewerbeausübung von einem Tag auf den anderen zu verunmöglichen. Begrüßenswert ist auch, dass die vorgeschlagenen Bestimmungen verpflichtend EU-weit harmonisiert sein sollen. Kritisch gesehen wird, dass nicht auch die Kriterien der Zuverlässigkeit und der beruflichen Kompetenz EU-weit harmonisiert werden. Auch diese sollten im Sinne des fairen Wettbewerbs für alle Fahrzeuge aller EU-MS gelten.

- Die Bestimmung, wonach keine zusätzlichen Anforderungen für eine Konzessionserteilung durch die Mitgliedsstaaten vorgesehen werden können, soll gestrichen werden.

AT Position:

Dies wird abgelehnt, da mit dem Wegfall dieser Bestimmung beispielsweise die nationalen Voraussetzungen von Abstellplätzen am Firmenstandort nicht mehr gedeckt wären. Sollte ein derartiges Erfordernis wegfallen, wäre dies ein Verkehrssicherheits- und Parkraumbewirtschaftungsproblem, da LKW dann auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden müssten.

- Anforderungen an die Verwahrung zusätzlicher Dokumente und Erfordernisse bezüglich der Niederlassung

AT Position:

Diese werden begrüßt, da damit ein Ausflagen pro forma erschwert wird. So könnte die Bekämpfung von sogenannten „Briefkastenfirmen“, durch die es zu Wettbewerbsverzerrungen kommt, gelingen. Der Vollständigkeit halber müsste in die Liste noch die Aufbewahrungspflicht der Arbeitszeitaufzeichnungen in den Geschäftsräumen aufgenommen werden, damit vollständige Betriebskontrollen gemäß den Vorschriften der RL 2006/22 (Mindestkontrollen) durchgeführt werden können.

- Die Kriterien für die Bestimmung der Zuverlässigkeit des Unternehmers werden durch mehrere schwere Rechtsverletzungen ergänzt.

AT Position:

Die Frist für die Rehabilitation des Verkehrsleiters muss noch geprüft werden. Verstöße gegen Kabotageregeln wurden nicht in die Liste aufgenommen, was aber als unbedingt notwendig und sinnvoll erachtet wird. Weiters werden als Personen, deren Zuverlässigkeit zu überprüfen sind „andere rechtliche Vertreter“ genannt. Es geht daraus nicht hervor, wer damit konkret gemeint ist (z.B. auch Prokuristen, Handlungsbevollmächtigte oder Treuhänder), weshalb es einer genaueren Definition bedarf.

- Im Anhang werden aus der Liste der schwerwiegendsten Verstöße die Pausen und Ruhezeitenverletzungen gestrichen. Weiters enthält der Anhang weiterhin extrem hohe Überschreitungsprozentsätze und es fehlen etliche Kategorien von Verstößen, wie z.B. solche gegen die Ruhezeiten.

AT Position:

Österreich spricht sich ganz klar gegen die Streichung von Pausen und Ruhezeitverletzungen aus. Weiters wird eine ausdrückliche Klarstellung, dass dieser Anhang nur eine demonstrative Aufzählung von Verstößen enthält, gefordert.

Verordnung (EG) Nr. 1072/2009

- Derzeit gilt die Verordnung für den gewerblichen grenzüberschreitenden Güterverkehr. Hierzu zählen auch die damit in Zusammenhang stehenden Leerfahrten.

Durch die vorgeschlagene Änderung soll nun die Beförderung von leeren Containern oder Palletten aus dem Anwendungsbereich der VO herausgenommen werden, wenn kein Vertrag zwischen Transporteur und Auftraggeber vorliegt. Das bedeutet, diese Fahrten unterliegen dann nicht der Erfordernis der Gemeinschaftslizenz oder den Kabotagevorschriften oder den Sanktionsmechanismen.

AT Position:

Dies wird dezidiert abgelehnt, zumal der Mehrwert diese Bestimmung nicht erkennbar ist.

- Derzeit ist Kabotage generell als innerstaatlicher Verkehr im Einklang mit den Bestimmungen der VO 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. Die Begriffsbestimmung zur Kabotage wird daher ergänzt und umfasst nun mehrere mögliche Entlade- und Beladestellen.

AT Position:

Dies ist abzulehnen, da schon durch diese Bestimmung allein Kabotage faktisch liberalisiert wird und zudem zusätzliche Kontrollproblemen entstehen.

- Weiters soll die bestehende Höchstzahl der Kabotagebeförderungen (derzeit drei Kabotageoperationen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung innerhalb von sieben Tagen) aufgehoben und gleichzeitig die Anzahl der Tage von sieben auf fünf reduziert werden.

AT Position:

Grundsätzlich ist eine Kabotageregelung ohne zahlenmäßige Begrenzung der Fahrten und nur auf eine zeitliche Begrenzung fokussiert, abzulehnen, da durch eine simple Ausfahrt und beladene Wiedereinfahrt eine quasi durchgehende Kabotagetätigkeit durch die neuen Bestimmungen der Verordnung ermöglicht wird. Dies steht jedoch im Gegensatz zum Charakter der Kabotagetätigkeit als einer zeitweiligen – also keinesfalls auf Dauer ausgerichteten - Tätigkeit. Nur durch die doppelte Normierung eines Zeitrahmens und einer Anzahl an Kabotagetätigkeiten kann der Charakter der Zeitweiligkeit gewahrt werden, wobei die Anzahl der Fahrten so gering wie möglich und das Zeitlimit so weit wie möglich zu definieren wäre.

(Z.B. bei maximal drei erlaubten Fahrten innerhalb eines Zeitraumes von z.B. 30 Tagen ist die Möglichkeit, kurz aus dem Aufnahmemitgliedstaat auszufahren und beladen wieder einzufahren, damit die Frist und die Kabotagemöglichkeiten wieder zu laufen beginnen, geringer – weil ja die 30 Tage Frist abgewartet werden muss – als bei drei erlaubten Fahrten und z.B. fünf oder sieben Tagen, eine Frist, die ein „Aneinanderhängen“ von Kabotagefahrten eher erlaubt. Bei einer unbegrenzten Anzahl an Kabotagemöglichkeiten innerhalb von einer geringen Frist von fünf Tagen - wie von der EK vorgeschlagen - kann der Transporteur durch ein kurzes Aus- und beladenes Wiedereinreisen quasi Kabotage ohne Begrenzung durchführen.)

Die neue Definition zur Kabotage ist zu weitgehend und schafft Unschärfen im Vollzug. Weiters wird die Kabotage nicht nur faktisch liberalisiert, sondern zudem entsteht auch ein zusätzliches Kontrollproblem. Darüber hinaus stellt sich die Frage nach dem Sinn dieser Regelung, nachdem die Höchstzahl an Kabotage-Beförderungen ohnehin gestrichen wird.

Ebenso ist der Entfall der erlaubten Höchstanzahl der Kabotage-Fahrten absolut inakzeptabel und wird aufs schärfste abgelehnt. Dieser wird in keiner Weise durch eine Verkürzung der Höchstzahl der Tage, innerhalb derer solche Beförderungen durchgeführt werden dürfen, von sieben auf fünf ausgeglichen. Vielmehr stellt die Neuregelung eine vollständige Liberalisierung der Kabotage dar. Eine derartige Regelung würde dazu führen, dass u.a. Bestimmungen zur Entsendung, zur Niederlassung, zur Zulassung von ausländischen Kfz und auch der Grundsatz von fairen Wettbewerbsbedingungen ad absurdum geführt würden. Lohn und Sozialdumping würden dadurch noch weiter verstärkt werden.

Durch diese geplante Neuregelung wird Kabotage zum Dauerzustand und man konterkariert damit auch das Element der „Zeitweiligkeit“ der Kabotage. Österreich setzt sich daher eindringlich dafür ein, die Höchstzahl der Kabotage-Fahrten jedenfalls beizubehalten und zusätzlich die Kontrollmöglichkeiten zu verbessern.

- Neu ist auch die Möglichkeit, dass Kabotage nicht nur für den „Aufnahmemitgliedstaat“ (= jener Mitgliedstaat, in dem ein nichtansässiger Transportunternehmer nationale Fahrten, also Kabotage durchführt) eröffnet wird, sondern auch für angrenzende Mitgliedstaaten („contiguous Member States“).

AT Position:

Dieses Konzept ist ohne erkennbaren Mehrwert weder hinsichtlich einer Begrenzung von Leerfahrten (was ja die ursprüngliche Intention der Kabotageregelung an sich ist) noch hinsichtlich einer erleichterten Kontrolltätigkeit (die zusätzlich durch diese Bestimmung noch erschwert wird) und wird aus diesem Grund grundsätzlich abgelehnt. Anzudenken wäre vielmehr die Streichung der Möglichkeit der Kabotage nach einer Leereinfahrt aufgrund mangelnder Kontrollmöglichkeiten und zweifelhafter Auswirkung auf die Eindämmung von Leerfahrten an sich.

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

AT Position:

Österreich spricht sich für vereinheitlichte Dokumente für:

- beladene Einfahrt,
- getätigte oder zu tätige Kabotagefahrten,
- Leereinfahrten aus,

die bei jeder Kabotage-Beförderung zwingend mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen sind. Es ist nicht nachvollziehbar, dass für lenkfreie Tage Formulare mit 22 Unterpunkten auszufüllen und mitzuführen sind, aber für die Kontrolle solcher potentiell schweren Eingriffe in den Wettbewerb nicht einmal zwingend ein Formular vorgesehen wird. Es macht definitiv einen qualitativen Unterschied, ob nur Belege mit bestimmten Inhalten gefordert werden oder ein eindeutiger Beleg, bei dem die Behörden jedes Mitgliedstaates ähnlich wie etwa bei der EU-Lizenz leicht nachvollziehen können, wer wann wo Kabotage-Beförderungen durchführt.

Abschließend wird angemerkt, dass seitens des ho. Ressorts Herr Dr. Wilhelm Kast, Herr Mag. Christian Kainzmeier, Frau Mag. Bettina Huber sowie Frau Mag. Karin Stanger-Herok an der Ausschusssitzung teilnehmen werden.

Für den Bundesminister:  
Mag. Heinrich Knab

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):  
Eva-Maria Weinzierl  
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7406  
E-Mail: [eva.weinzierl@bmvit.gv.at](mailto:eva.weinzierl@bmvit.gv.at)