



Council of the  
European Union

155768/EU XXV.GP  
Eingelangt am 27/09/17

Brussels, 27 September 2017  
(OR. en, de)

12600/17

---

---

**Interinstitutional File:**  
2017/0123 (COD)

---

---

TRANS 376  
CODEC 1465  
INST 353  
PARLNAT 239

### COVER NOTE

---

From: Austrian Bundesrat  
date of receipt: 25 September 2017  
To: General Secretariat of the Council

---

Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 with a view to adapting them to developments in the sector  
**[doc. 9668/17 - COM(2017) 281 final]**  
– Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality

---

Delegations will find attached a copy of the above-mentioned opinion followed by a courtesy English translation.



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Bundesrat  
Der Präsident

Edgar Mayer

Sehr geehrter Herr Präsident!

Wien, 18. September 2017  
GZ: 27000.0040/32-L2.1/2017

Der EU-Ausschuss des Bundesrates hat in seiner Sitzung am 18. September 2017 im Zuge der Beratungen über die EU-Vorlage

**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

beiliegende **Mitteilung gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG** beschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

(Edgar Mayer)

Beilage

An den  
Präsidenten des  
Rates der Europäischen Union  
Herrn Sven MIKSER

Präsident des Bundesrates  
A-1017 Wien, Parlament  
Tel. +43 1 401 10-2204 (2387)  
Fax +43 1 401 10-2435  
edgar.mayer@parlament.gv.at

DVR: 0050369

**MITTEILUNG****an das Europäische Parlament, den Rat und an die Europäische Kommission****gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG  
des EU-Ausschusses des Bundesrates  
vom 18. September 2017**

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**

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 tätige Kabotagefahrten, sowie für Leereinfahrten aus, die bei jeder Kabotagebeförderung mitzuführen sind.

*Courtesy translation*

**COMMUNICATION**

**from the European Affairs Committee of the Federal Council  
to the European Parliament, the Council and the European Commission  
pursuant to Article 23f (4) of the Austrian Constitution**

**18 September 2017**

**COM(2017) 281 final**

**Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending  
Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 with a view to adapting  
them to developments in the sector**

On 31 May 2017, the European Commission tabled the so-called Mobility Package consisting of several legislative proposals, one of them regarding Regulation (EC) No 1072/2009, which regulates access to the international road transport market and cabotage activities. This Regulation contains provisions that undertakings intending to operate on the international road haulage market and on national markets other than their own (cabotage) must comply with. It includes provisions relating to the documents to be issued to such undertakings by the Member State of registration (Community license) as well as to drivers from third countries (driver attestation).

The Federal Council welcomes a general European debate on cross-border road transport, but wishes to express its opinion on some of the new provisions introduced in the proposal:

Regulation (EC) No 1072/2009 defines cabotage as road transport on the national market of another Member State in accordance with the provisions of the Regulation. It also states that following an incoming international carriage a maximum of three cabotage operations may be carried out within a period of seven days.

Through the proposed amendment, according to which a "cabotage operation" is defined as involving the carriage from the picking up of the goods at one or several loading points until their delivery at one or several delivery points, cabotage restrictions are being lifted and/or undermined. The Federal Council takes a critical view of this proposed amendment, as this provision alone would, in practice, liberalise cabotage and create additional problems for the checking system.

Moreover, the current maximum number of cabotage carriages is to be lifted and, at the same time, the number of days is to be reduced from 7 to 5. The Federal Council firmly rejects a rule that does not limit the number of carriages to be carried out, but merely focuses on a limitation in time, as this would make quasi-continuous cabotage operation possible through a simple journey out of and a laden re-entry into the national market. The Federal Council is in favour of maintaining the maximum number of cabotage journeys and improving the possibilities for roadside checks.

Moreover, the Federal Council fails to see any added value, neither with regard to a limitation of the number of unladen journeys, nor with regard to the facilitation of roadside checks, in the newly created possibility of carrying out cabotage operations not only in the host Member State, but also in contiguous Member States.

The Federal Council also suggests that the possibility of cabotage after an unladen entry be eliminated, as sufficient checks cannot be performed and the desired effect of reducing the number of unladen journeys is doubtful.

In accordance with the proposed regulation, the requirement to produce evidence of each cabotage operation is to be suppressed for cabotage operations within a Member State and is to apply only to international transport. This provision appears to derive from the fact that the regulation will no longer specify a maximum number of cabotage operations allowed, a circumstance which the Federal Council strictly objects to. Even if the number of cabotage operations were no longer subject to a limit, suppressing the requirement to produce any evidence of the cabotage operations performed is not meaningful, as it would be impossible to check if these operations are carried out within the permissible time limit.

The Federal Council therefore advocates the use of harmonised documents for laden entries, for cabotage operations already carried out or yet to be carried out, and for empty incoming journeys, which are to be carried during every cabotage operation.