

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG – MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH – Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien



USED TRUCKS BY RENAULT TRUCKS

Ab auf die Überholspur!

Seite 46



ELEKTROMOBILITÄT

„Niemandem glauben müssen“

Warum hofmann & neffe-Chefin Elisabeth Andrieux in ihren ersten E-Lkw investiert hat.

Seite 27

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Das ewige Lied

Wie oft haben wir uns schon über das Thema Kabotage in Österreich geärgert und uns über die vermeintliche Ignoranz der für die Kontrollen zuständigen Behörden beschwert?

Wer unvoreingenommen an das ewige Lied denkt, dem kommt wahrscheinlich „Stille Nacht, Heilige Nacht“ in den Sinn. Fragt man einen Transportunternehmer in Österreich, so könnte es sein, dass er dabei zuerst an die Problematik der undurchsichtigen und leider immer noch schwerfälligen Kabotage-Regelungen und deren Kontrolle denkt.

Dabei wäre es eigentlich ganz einfach: Sobald ein ausländisches Lkw-Kennzeichen einen nationalen österreichischen Transport durchführt, haben wir einen Kabotage-Sachverhalt und der müsste überprüft werden. Ja, aber wir haben ja die erlaubten Kabotagefahrten, die auch von ausländischen Lkw durchgeführt werden dürfen.

Erlaubt oder nicht erlaubt?

Die Frage ist also, handelt es sich um eine erlaubte Fahrt oder um eine nicht erlaubte Fahrt? Wenn wir davon ausgehen, dass es sich um eine erlaubte Fahrt handelt, dann ist diese Fahrt meldepflichtig aufgrund des Entsendungstatbestandes, der dahintersteht. Also doch wieder alles andere als einfach. In diesem Dilemma befinden sich auch

ERLAUBT?
Kabotage bleibt ein heikles Thema – für Transporteure genauso wie für die Kontrolleure.



die Kontrollbehörden. Sie müssen nämlich feststellen können, ob es sich um eine erlaubte oder eine nicht erlaubte Fahrt handelt. In beiden Fällen müssen sie reagieren. Bei der erlaubten Fahrt müssten sie prüfen, ob eine Entsendemeldung vorliegt und ob der Fahrer während seiner Beschäftigung in Österreich nach dem österreichischen Kollektivvertrag entlohnt wurde. Im Falle der nicht erlaubten Fahrt wäre unverzüglich ein Strafverfahren wegen Übertretung des § 7 Abs. 2 iVm § 23 Abs. 1 Z 3 Güterbeförderungsgesetz einzuleiten.

Die Regeln im Überblick

Im Zuge des EU-Mobilitätspakets (wir berichteten mehrfach) wurden auch die Regelungen für innerstaatliche Transporte in einem Land, in dem der ausführende Unternehmer nicht ansässig ist – vulgo Kabotage – neu geregelt. Die wesentlichen Änderungen konzentrieren sich auf die einheitliche Meldepflicht im Zusammenhang mit Entsendevorschriften

und Mindestlöhnen sowie auf die Einführung der sogenannten „Cooling-off“-Phase. Hier noch einmal zur Erinnerung zusammengefasst die Bestimmungen aus der VO (EG) 1072/2009: Wer darf wann Kabotage in Österreich durchführen:

1. Nur Transportunternehmer mit Sitz in EU/EWR
 2. Gültige EU-Lizenz muss vorliegen
 3. Durchführender Lkw muss grenzüberschreitend (beladen, oder unbeladen) in das Gastland eingefahren sein
 4. Belege für die grenzüberschreitende Beförderung sowie für jede Kabotagebeförderung (z.B. CMR) müssen mitgeführt werden.
 5. Lenker aus Drittstaaten müssen eine Fahrerbescheinigung vorweisen
- Wie oft darf Kabotage gefahren werden?
- 3 in 7 Regel: Ausländischer Lkw kommt beladen grenzüberschreitend ins Gastland und darf im Anschluss 3 nationale Transporte innerhalb von 7 Tagen durchführen.

ZUM AUTOR

Mag. Dr. Christian Spendel
Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Transportwesen
TRANSPORT COMPETENCE CENTER
Dr. Neumann-Gasse 7 | 1230 Wien | Tel.: +43 664 5455 077
Mail: office@sv-spendel.at | Web: www.sv-spendel.at



SO SEHE ICH DAS!



KOMMENTAR Als Sachverständiger bin ich sehr oft in Industriebetrieben tätig, wo ich neben der Besichtigung von Transportschäden auch Feststellungen zum Thema Verpackung und Ladungssicherung treffen darf. Natürlich fällt dort oft ein erster Blick auf die Kennzeichen der anliefernden und abholenden Lkw. Dass der Großteil der Fahrzeuge ausländische Kennzeichen trägt, ist weder eine Überraschung noch ein Geheimnis. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind österreichische Kennzeichen fast gänzlich verschwunden und im nationalen Verkehr sind sie nicht per se verboten, wenn die geltenden Kabotagevorschriften eingehalten werden. Ich frage dort oft nach, ob den verladenden Unternehmen bewusst ist, dass sie ein ausländisches Fahrzeug nur unter bestimmten Voraussetzungen einsetzen dürfen. Bisher habe ich auf meine Frage nur Verwunderung und Unwissenheit als Antwort erhalten. Das ist eine Bestätigung für mich, dass die Auftraggeber das nicht bewusst so betreiben, sondern dass sie es tatsächlich nicht wissen, weil sie nicht ausreichend darüber aufgeklärt wurden. Dass das keine Entschuldigung – nach dem Motto: was ich nicht weiß, macht mich nicht heiß – ist, sollte allen Beteiligten bewusst sein. Für alle diejenigen, die sich tatsächlich für das Thema

interessieren empfehle ich einen Blick in § 27b Abs.1 LSD-BG. Wie kann man Kabotage-Fahrten erkennen? Nichts leichter als das. Ich würde hier zwei Vorgehensweisen empfehlen. Zum einen könnte man den Fahrtenschreiber des digitalen Kontrollgeräts auswerten und prüfen, welche Länderkennzeichen dort eingetragen sind. Seit dem 21. Februar 2022 muss bei jedem Grenzübertritt das Länderkennzeichen im Digitacho geändert werden. Wenn ich dabei feststelle, dass der Lkw seit mehr als einem Tag ausschließlich in Österreich unterwegs ist, lasse ich mir die Beförderungspapiere vorlegen. Ein Blick in die Frachtpapiere gibt Aufschluss über die aktuellen und historischen Be-/Entladestellen. Wenn das betreffende Fahrzeug mehr als drei Kabotagefahrten in Österreich durchgeführt hat, dann haben wir einen Verstoß gegen das Güterbeförderungsgesetz. Auch wenn er aktuell nur eine Kabotagefahrt durchgeführt oder durchgeführt hat, braucht er eine Entsendemeldung für den Lkw-Fahrer. Das ist alles. Je nach Ergebnis muss dann ein Strafverfahren nach den entsprechenden Rechtsvorschriften eingeleitet werden. That's it.

- 1 in 3 Regel: Ausländischer Lkw kommt leer grenzüberschreitend ins Gastland und darf im Anschluss 1 nationalen Transport innerhalb von 3 Tagen durchführen.

Cooling-Off Periode

Seit dem 21. Februar 2022 darf nach Durchführung der maximal zulässigen Kabotagebeförderungen in einem Mitgliedstaat und/oder nach Ablauf der 7 bzw. 3 Tage in diesem Land keine weitere Kabotagebeförderung mit demselben Fahrzeug durchgeführt werden. Um erneut eine Kabotagebeförderung in diesem Mitgliedstaat durchführen zu können, muss eine Karenzzeit (Cooling-Off) von 4 Tagen eingehalten werden.

Kleintransporteure

Seit dem 21. Mai 2022 gelten die Berufs- und Marktzugangsregelungen (VO (EU) Nr. 2020/1055) übrigens auch für Fahrten mit Kraftfahrzeugen ab 2,5 Tonnen, wenn sie grenzüberschreitende Beförderungen durchführen. Damit gelten die Kabotage Regelungen auch für Kleintransporteure.

Gängige Fragen

Wie ist das, wenn eine Kabotagefahrt mehrere Be-/Entladestellen hat? Nach herrschender Meinung und Literatur >



TELEMATIK.

- auch für IHREN Bedarf



Ihr Ansprechpartner
Ernst Schmidt

e.schmidt@spedion.at

Weitere Informationen finden Sie hier: [spedion.at](https://www.spedion.at)



Kabotage? Bei Verladern paart sich da Verwunderung oftmals mit Unwissenheit.

bezieht sich eine Kabotagebeförderung jeweils auf ein Beförderungsdokument (z. B. CMR-Frachtbrief). Eine Kabotagebeförderung kann daher verschiedene Beladestellen, verschiedene Entladestellen oder auch verschiedene Be- und Entladestellen enthalten, heißt es seitens der EU. Anmerkung des BMK: „Die bisher abweichende Meinung Österreichs zu den Teilladungen als jeweils eigene Kabotagebeförderung ist aufgrund einer Auskunft der Kommission und der neueren Literatur nicht mehr haltbar.“

Wie berechnet man die „Cooling-Off“-

Periode von 4 Tagen? Die Abkühlphase von 4 Tagen gilt jedes Mal, wenn eine Kabotagebeförderung abgeschlossen ist und das Fahrzeug den Aufnahmemitgliedstaat verlässt, unabhängig davon, ob nur eine (1 in 3) oder mehrere Kabotagebeförderungen (3 in 7) durchgeführt wurden, bevor das Fahrzeug den betreffenden Mitgliedstaat verlässt. Während dieser „Abkühlphase“ ist es jedoch möglich, Kabotagebeförderungen in einem anderen Mitgliedstaat durchzuführen. Es ist auch möglich, dass ein Verkehrsunternehmen innerhalb der vorangegangenen 4 Tage eine oder mehrere

grenzüberschreitende Beförderungen von oder zu dem Mitgliedstaat durchführt, in dem die Kabotage stattgefunden hat. So die Beantwortung der EU. Bei der Cooling-Off Periode sind immer Kalendertage zu berücksichtigen und nicht nur ein Zeitraum von 24 Stunden. Daher beginnt die Zählung der viertägigen Abkühlphase um 0:00 Uhr des Tages nach der Durchführung der letzten Kabotagebeförderung in dem betreffenden Mitgliedstaat – oder der letzten Entladung, wenn es mehrere Entladestellen gibt – und endet um 23:59 Uhr des 4. Folgetages.

Und wer kontrolliert das?

Für die Kabotage Kontrollen in Österreich sind Polizei und Finanzpolizei nebeneinander zuständig. Die Polizei kontrolliert nach dem Güterbeförderungsgesetz (GütbefG), die Finanzpolizei nach dem Lohn- und Sozialdumpingbekämpfungsgesetz (LSD-BG). Bei Verstößen gegen das GütbefG läge eine unerlaubte Gewerbeausübung vor und bei Verstößen gegen das LSD-BG drohen weitreichende Konsequenzen wegen fehlerhafter Entsendemeldungen und damit verbundener Unterentlohnung. Es wäre

also aus Sicht der Kontrollorgane schon einiges zu holen. Mittlerweile kann ein Großteil der Kabotage Sachverhalte ja über die einheitliche Entsendeplattform (www.postingdeclaration.eu) digital überprüft werden. Wer eine erlaubte Kabotagefahrt durchführt, muss dort eine digitale Entsendemeldung abgeben. Wer eine nicht erlaubte Kabotage durchführt, muss auf der Straße angehalten und kontrolliert werden. Wie auch immer, wäre ein wichtiger Schritt gegen Wettbewerbsverzerrungen aus Sicht der redlich handelnden Unternehmen möglich. <

MAN DIGITALSERVICES.

Digitale Effizienz fürs Flottenmanagement.



Software-Upgrades
Over-the-Air einfach
und komfortabel ohne
Zwischenstopp aktivieren
für unkomplizierte
Routenplanung mit
MAN OnlineTraffic und
MAN MapUpdate.

Mehr Infos bei Ihrem
MAN Partner oder unter
www.mantruckandbus.at

