



Stand: 07.03.2022

## **Fragen- und Antworten-Katalog zu den seit 21. Februar 2022 geltenden EU-Kabotagebestimmungen**

Dieses Dokument enthält eine nach bestem Wissen und Gewissen, jedoch in jeder Hinsicht unverbindliche und ohne jegliche Gewähr erstellte Übersetzung des Anfang März 2022 auf der Webseite der **Generaldirektion Mobilität und Verkehr** veröffentlichten **Fragen-Antworten-Kataloges zu den ab 21. Februar 2022 auf Basis der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) 2020/1055 geltenden Kabotagebestimmungen** in der Europäischen Union.

Maßgeblich ist allein die unter [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_en) veröffentlichte englische Fassung der Ausführungen. Zu einem späteren Zeitpunkt wird von der EU-Kommission aller Voraussicht nach eine offizielle deutsche Übersetzung des Dokumentes angeboten.



<p><b>Ab dem 21. Februar 2022 geltende Kabotagevorschriften</b></p> <p><b>Fragen und Antworten</b></p> <p>DISCLAIMER: Dieses Dokument wurde von den Kommissionsdienststellen erstellt und verpflichtet die Europäische Kommission nicht. Nur der Gerichtshof der Europäischen Union ist für die verbindliche Auslegung des Unionsrechts zuständig.</p>	<p><b>Rules on cabotage as applicable from 21 February 2022</b></p> <p><b>Questions and Answers</b></p> <p>DISCLAIMER: This document was prepared by the Commission services and does not commit the European Commission. Only the Court of Justice of the European Union is competent to authoritatively interpret Union law.</p>
<p><b>I. Eingehender internationaler Verkehr</b></p>	<p><b>I. Incoming international carriage</b></p>
<p><b>1. Wann kann ein Güterkraftverkehrsunternehmer Kabotage durchführen?</b></p> <p>Artikel 8 Absatz 2, erster Unterabsatz</p> <p>Ein gewerblicher Güterkraftverkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und dessen Fahrer, sofern er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, im Besitz einer Fahrerbescheinigung ist, darf nur dann mit der Kabotage in einem Mitgliedstaat beginnen, wenn er zuvor eine internationale Beförderung durchgeführt hat, d. h. eine grenzüberschreitende Beförderung. Diese Beförderung kann ihren Ursprung in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland haben.</p>	<p><b>1. When can a haulier perform cabotage?</b></p> <p>Article 8(2), first subparagraph</p> <p>A haulier for hire or reward who is a holder of a Community licence and whose driver, if he or she is a national of a third country, holds a driver attestation, is only allowed to start performing cabotage operations in a Member State if he or she has previously carried out an international carriage, i.e. cross-border transport. This carriage may have its origin in a different Member State or in a third country.</p>
<p><b>2. Müssen alle im Rahmen einer eingehenden grenzüberschreitenden Beförderung beförderten Güter abgeliefert worden sein, damit die Kabotage durchgeführt werden kann?</b></p> <p>Artikel 8 Absatz 2, erster Unterabsatz</p> <p>Alle Güter, die im Rahmen einer eingehenden Beförderung, die den Kabotagebeförderungen vorausgeht, befördert werden, müssen abgeliefert worden sein, damit die Kabotagebeförderungen durchgeführt werden können. Besteht die eingehende Beförderung aus mehreren Sendungen, kann die Kabotage erst beginnen, wenn alle Sendungen abgeliefert wurden. Die zuvor verladene internationale</p>	<p><b>2. Must all goods carried in the context of an incoming international transport have been delivered in order to start performing cabotage operations?</b></p> <p>Article 8(2), first subparagraph</p> <p>All goods carried in the course of the incoming transport preceding the cabotage operations must have been delivered in order to start performing those cabotage operations. In case the incoming carriage consists of several consignments, cabotage can only start once all consignments have been delivered. The prior international loaded</p>



<p>Beförderung muss daher vollständig entladen sein, damit die Kabotage im Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt werden kann.</p> <p>Die Kabotage kann unmittelbar nach der letzten Entladung der im grenzüberschreitenden Verkehr beförderten Güter beginnen, auch am Tag der Entladung.</p>	<p>operation therefore has to be fully unloaded to permit cabotage operations in the host Member State.</p> <p>Cabotage can start immediately after the last unloading of the goods carried in the international transport, including on the day of unloading.</p>
<p><b>3. Stellt die Beförderung von leeren Behältern, Paletten oder Verpackungen eine internationale Beförderung dar?</b></p> <p>Artikel 8(2), erster Unterabsatz</p> <p>Werden leere Behälter, Paletten oder Verpackungen im Rahmen eines Beförderungsvertrags (z. B. eines Frachtbriefs) von einem Mitgliedstaat in einen anderen befördert, so ist die Beförderung als gewerblicher Güterkraftverkehr anzusehen, der eine grenzüberschreitende Beförderung darstellt. Denn in diesen Fällen ist die Beförderung der leeren Behälter, Paletten oder Verpackungen entweder Gegenstand des Beförderungsvertrags oder integraler Bestandteil desselben.</p> <p>Werden leere Behälter, Paletten oder Verpackungen nicht im Rahmen eines Beförderungsvertrags befördert, ist die Beförderung grundsätzlich nicht als gewerblicher Güterkraftverkehr anzusehen. Sind die leeren Behälter, Paletten oder Verpackungen jedoch Eigentum des Güterkraftverkehrsunternehmers und erfüllt die grenzüberschreitende Beförderung die Bedingungen für die Beförderung im Werkverkehr gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, so sollte die Beförderung als grenzüberschreitende Eingangsbeförderung gelten und der Güterkraftverkehrsunternehmer darf im Anschluss an diese grenzüberschreitende Beförderung Kabotagebeförderungen durchführen.</p>	<p><b>3. Does a transport of empty containers, pallets or packaging account for an international carriage?</b></p> <p>Article 8(2), first subparagraph</p> <p>When empty containers, pallets or packaging are transported under the coverage of a transport contract (such as a consignment note) from one Member State to another, the carriage should be considered as a carriage of goods by road for hire or reward accounting for an international carriage. This is because in those cases, the transport of the empty containers, pallets or packaging is either the object or forms an integral part of the transport contract.</p> <p>Reciprocally, when empty containers, pallets or packaging are not transported under the coverage of a transport contract the carriage, in principle, should not be considered as a carriage of goods by road for hire or reward. However, if those empty containers, pallets or packaging are owned by the haulier, and if the international carriage complies with the conditions for own account carriage under Article 1(5)(d) of Regulation (EC) No 1072/2009, the carriage should be considered as an incoming international carriage and the haulier is permitted to carry out cabotage operations following that international carriage.</p>
<p><b>II. Der Begriff der "Kabotage"</b></p>	<p><b>II. The concept of "cabotage operation"</b></p>



#### **4. Kann es bei einer Kabotagebeförderung mehrere Be- und/oder Entladestellen geben?**

Artikel 8 Absatz 1, 8 Absatz 2 und 8 Absatz 2a

Es können maximal 3 Kabotagebeförderungen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt werden. Eine Kabotagebeförderung kann grundsätzlich mehrere Ladestellen, mehrere Abgabestellen oder sogar mehrere Lade- und Abgabestellen umfassen.

Die Anzahl der Be- und/oder Entladestellen einer Kabotagebeförderung kann jedoch von den Mitgliedstaaten begrenzt werden, indem Vorgänge mit mehreren Be- und Entladestellen ausgeschlossen werden, um die Einhaltung der zeitlichen und zahlenmäßigen Beschränkungen der Kabotage gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009<sup>1</sup> zu gewährleisten.

Die Durchführungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen. Würde man gebietsfremden Verkehrsunternehmen die Durchführung von Kabotagebeförderungen mit einer unbegrenzten Zahl von Ladepunkten und einer unbegrenzten Zahl von Entladepunkten gestatten, könnte dies die Begrenzung der Höchstzahl der Kabotagebeförderungen gegenstandslos machen und dem zeitlich begrenzten Charakter der Kabotage, wie er in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 vorgesehen ist, zuwiderlaufen.

Gleichzeitig könnte eine zu restriktive Begrenzung der Zahl der Be- und Entladestellen - auch in Abhängigkeit von der Zahl der für einen einzelnen Kabotagebeförderung zulässigen Frachtbriefe - über das hinausgehen, was zur Erreichung des mit der genannten Verordnung verfolgten Ziels in Bezug auf die Kabotage<sup>2</sup> erforderlich ist.

Die von den Mitgliedstaaten getroffenen Maßnahmen können in dieser Frage unterschiedlich sein, und die genauen nationalen Vorschriften sollten stets überprüft werden. In jedem Fall muss die

#### **4. Can there be several loading and/or unloading points in a cabotage operation?**

Article 8(1), 8(2) and 8(2a)

Up to 3 cabotage operations following an international carriage can be performed, at the maximum. A cabotage operation can in principle involve several loading points, several delivery points or even several loading and delivery points.

The number of loading and/or unloading points in a cabotage operation can however be limited by Member States by excluding operations with both multiple loading points and multiple unloading points, so as to ensure compliance with the restrictions on time and number of operations imposed on cabotage under Regulation (EC) No 1072/2009<sup>1</sup>.

The implementing measures of Member States need to comply with the principle of proportionality. Allowing non-resident hauliers to carry out cabotage operations with an unlimited number of loadings points and an unlimited number of unloading points could render meaningless the limitations on the maximum number of cabotage operations and could run counter to the temporary nature of cabotage as allowed under Regulation (EC) No 1072/2009. At the same time, establishing excessively restrictive limitations on the number of loading and unloading points could go, depending also on the number of consignment notes allowed for a single cabotage operation, beyond what is necessary to attain the objective pursued by that Regulation with regard to cabotage<sup>2</sup>.

The measures implemented by Member States can vary on this issue and the precise national rules should always be checked. In any case, the definition of the cabotage operation needs to ensure that its temporary nature is preserved at all times.



<p>Definition der Kabotage sicherstellen, dass ihr vorübergehender Charakter stets gewahrt bleibt.</p> <p><sup>1,2</sup> <u>Urteil des Gerichtshofs vom 12. April 2018, Rechtssache C-541/16 - Kommission/Dänemark, Randnummern 49-61.</u></p>	<p><sup>1,2</sup> <u>Judgment of the Court of 12 April 2018, Case C-541/16 - Commission v Denmark, paragraphs 49-61.</u></p>
<p><b>5. Kann es mehrere Frachtbriefe für eine einzige Kabotagebeförderung geben?</b></p> <p>Artikel 8 Absatz 1, Absatz 2 und Absatz 2a</p> <p>Eine Kabotagebeförderung kann einen oder mehrere Frachtbriefe umfassen<sup>1</sup>.</p> <p>Die von den Mitgliedstaaten getroffenen Maßnahmen können in dieser Frage unterschiedlich sein, und die genauen nationalen Vorschriften sollten überprüft werden. In jedem Fall muss die Definition der Kabotagebeförderung sicherstellen, dass ihr vorübergehender Charakter stets gewahrt bleibt.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Begrenzung der Höchstzahl der Kabotagebeförderungen dadurch, dass gebietsfremden Verkehrsunternehmen die Durchführung von Kabotagebeförderungen mit einer übermäßigen Zahl von Frachtbriefen gestattet wird, gegenstandslos werden könnte und dem vorübergehenden Charakter der Kabotage, wie er in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009<sup>2</sup> vorgesehen ist, zuwiderlaufen könnte.</p> <p><sup>1,2</sup> <u>Urteil des Gerichtshofs vom 12. April 2018, Rechtssache C-541/16 - Kommission/Dänemark, Randnummern 49-61.</u></p>	<p><b>5. Can there be several consignment notes for a single cabotage operation?</b></p> <p>Article 8(1), 8(2) and 8(2a)</p> <p>A cabotage operation can include one or more consignment notes<sup>1</sup>.</p> <p>The measures implemented by Member States can vary on this issue and the precise national rules should be checked. In any case, the definition of the cabotage operation needs to ensure that its temporary nature is preserved at all times.</p> <p>In that context, it is to be noted that allowing non-resident hauliers to carry out cabotage operations with an excessive number of consignment notes could render meaningless the limitations on the maximum number of cabotage operations, and could run counter to the temporary nature of cabotage as allowed under Regulation (EC) No 1072/2009<sup>2</sup>.</p> <p><sup>1,2</sup> <u>Judgment of the Court of 12 April 2018, Case C-541/16 - Commission v Denmark, paragraphs 49-61.</u></p>
<p><b>6. Stellt die Beförderung von leeren Behältern, Paletten oder Verpackungen eine Kabotagebeförderung dar?</b></p> <p>Artikel 8 Absatz 1, 8 Absatz 2 und 8 Absatz 2a</p> <p>Wenn leere Behälter, Paletten oder Verpackungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im Rahmen eines Beförderungsvertrags (z. B. eines Frachtbriefs) vorübergehend in einem</p>	<p><b>6. Does the transport of empty containers, pallets or packaging account for a cabotage operation?</b></p> <p>Article 8(1), 8(2) and 8(2a)</p> <p>When empty containers, pallets or packaging are transported on a temporary basis in a host Member State, in conformity with Regulation (EC) No 1072/2009, under the coverage of a transport contract (such as a consignment note), the carriage</p>



<p>Aufnahmemitgliedstaat befördert werden, sollte die Beförderung als Kabotage angesehen werden. Dies liegt daran, dass in diesen Fällen die Beförderung der leeren Behälter, Paletten oder Verpackungen entweder Gegenstand des Beförderungsvertrags ist oder einen integralen Bestandteil desselben bildet.</p> <p>Wenn leere Behälter, Paletten oder Verpackungen ohne Frachtbrief befördert werden, sollte diese Beförderung grundsätzlich nicht als gewerblicher Güterkraftverkehr angesehen werden. In diesem Zusammenhang wird der Begriff "Kabotagebeförderung" in Artikel 2 Absatz 6 für die Zwecke der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 definiert als "innerstaatliche Beförderung im gewerblichen Verkehr, die vorübergehend in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird". Daraus ergibt sich, dass leere Behälter, Paletten oder Verpackungen, die Eigentum des Beförderers sind und ohne Frachtbrief oder einen anderen Beförderungsvertrag befördert werden, nicht als Kabotagebeförderung gelten sollten.</p>	<p>should be considered as a cabotage operation. This is because in those cases, the transport of the empty containers, pallets or packaging is either the object or forms an integral part of the transport contract.</p> <p>When empty containers, pallets or packaging are transported with no coverage of a consignment note, that carriage, in principle, should not be considered as a carriage of goods by road for hire or reward. In that context, the concept of 'cabotage operations' is defined in Article 2(6), for the purposes of Regulation (EC) No 1072/2009, as 'national carriage for hire or reward carried out on a temporary basis in a host Member State'. It results that when empty containers, pallets or packaging, which are owned by the carrier, are transported with no coverage of a consignment note or of any other transport contract, such transport should not account for a cabotage operation.</p>
<p><b>7. Welches Fahrzeug ist für die Zwecke der Kabotage zu berücksichtigen, wenn es sich um eine Zugfahrzeug-Anhänger-Kombination handelt?</b></p> <p>Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 und Artikel 8 Absatz 2a</p> <p>Gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 gilt als "Fahrzeug" im Sinne der genannten Verordnung entweder ein in einem Mitgliedstaat zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedstaat zugelassen ist und die ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet wird.</p> <p>Für die Zwecke der Kabotage ist immer das Kraftfahrzeug zu berücksichtigen, auch im Falle einer Fahrzeugkombination. Die Kabotage kann nur mit dem Kraftfahrzeug durchgeführt werden, das die grenzüberschreitende Beförderung gemäß Artikel 8</p>	<p><b>7. Which vehicle should be taken into account for the purpose of the cabotage operation, in the case of a coupled combination?</b></p> <p>Article 8(2), first subparagraph and Article 8(2a)</p> <p>According to Article 2(1) of Regulation (EC) No 1072/2009, for the purposes of that Regulation, a 'vehicle' means either a motor vehicle registered in a Member State, or a coupled combination of vehicles the motor vehicle of which at least is registered in a Member State, used exclusively for the carriage of goods.</p> <p>The motor vehicle should always be the one taken into consideration for the purpose of cabotage, including in the case of a coupled combination. The cabotage operations can only be performed with the motor vehicle that has performed the international carriage under Article 8(2), first subparagraph of the Regulation. This motor vehicle should</p>



<p>Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung durchgeführt hat. Dieses Kraftfahrzeug muss also an einer Güterlieferung im Rahmen einer eingehenden grenzüberschreitenden Beförderung beteiligt gewesen sein, um Kabotagebeförderungen durchführen zu können. Solche Kabotagebeförderungen können jedoch auch mit einem anderen Anhänger durchgeführt werden.</p> <p>Dem Kraftfahrzeug, das die Kabotage durchführt, ist es gemäß Artikel 8 Absatz 2a untersagt, innerhalb von vier Tagen nach Beendigung seiner Kabotagebeförderungen in demselben Mitgliedstaat Kabotagebeförderungen durchzuführen.</p>	<p>therefore have been involved in a delivery of goods as part of an incoming international carriage to be able to perform cabotage operations. Nevertheless, such cabotage operations may be performed with another trailer.</p> <p>The motor vehicle carrying out the cabotage operations is prohibited from carrying out cabotage operations in the same Member State within 4 days following the end of its cabotage operation in that Member State under Article 8(2a).</p>
<b>III. Zeitlicher Rahmen der Kabotage</b>	<b>III. Timeframe of cabotage</b>
<b>8. Wann beginnt und endet die 7-Tage-Frist und wie wird sie berechnet?</b>	<b>8. When does the 7 day-period start and end and how is it calculated?</b>
<p>Artikel 8(2), erster Unterabsatz</p> <p>Der Begriff "Tage" in der Verordnung bezieht sich auf Kalendertage und nicht nur auf einen Zeitraum von 24 Stunden. Daher beginnt der in Artikel 8 Absatz 2 genannte Gesamtzeitraum von 7 Tagen um 00:00 Uhr des Tages, der auf die Durchführung der eingehenden grenzüberschreitenden Beförderung folgt. Die Kabotage muss folglich spätestens um 23:59 Uhr des siebten Tages enden.</p> <p>In der Praxis bedeutet dies, dass, wenn die eingehende grenzüberschreitende Beförderung zu einem beliebigen Zeitpunkt an einem bestimmten Montag durchgeführt wird, die Kabotagebeförderungen am Ende des folgenden Montags beendet sein müssen.</p> <p>Da nur Kalendertage berücksichtigt werden, kann in Mitgliedstaaten, in denen der Zeitraum Feiertage oder Tage umfasst, an denen der Verkehr eingeschränkt oder verboten ist, die Möglichkeit zur Durchführung von Kabotagebeförderungen in der Praxis zeitlich stärker eingeschränkt sein (siehe</p>	<p>Article 8(2), first subparagraph</p> <p>"Days" as contained in the Regulation refers to calendar days and not just to a period of 24 hours. Therefore the overall period of 7 days referred to in Article 8(2) starts from 0h00 of the day following the performance of the incoming international carriage. The cabotage operation must consequently end, at the latest, at 23h59 of the seventh day.</p> <p>In practice, that means that if the incoming international carriage is performed at any time on a given Monday, the cabotage operations must end at the end of the following Monday.</p> <p>Because calendar days are the ones taken into account, in Member States where the period includes public holidays or days in which traffic is limited or forbidden, the possibility to perform cabotage operations may, in practice, be more limited in time (see however below question 11 on how public holidays are taken into account).</p>



<p>jedoch unten Frage 11 zur Berücksichtigung von Feiertagen).</p>	
<p><b>9. Wie wird die 7-Tage-Frist berechnet, wenn die eingehende internationale Beförderung oder die Kabotage mehrere Entladevorgänge umfasst?</b></p> <p>Artikel 8(2), erster Unterabsatz</p> <p>Wenn die eingehende internationale Beförderung mehrere Entladungen umfasst, bezieht sich die Durchführung der eingehenden internationalen Beförderung auf die letzte Entladung. Für das Ende der Kabotagebeförderung sollte die gleiche Regel gelten: Die letzte Entladung im Rahmen der letzten Kabotagebeförderung muss spätestens um 23:59 Uhr des siebten Tages nach dem Tag der letzten Entladung der eingehenden grenzüberschreitenden Beförderung erfolgen.</p>	<p><b>9. How is the 7 day-period calculated when the incoming international carriage or the cabotage operations contain several unloading operations?</b></p> <p>Article 8(2), first subparagraph</p> <p>Where the incoming international carriage contains several unloading operations, the performance of the incoming international carriage refers to the last unloading. The rule should be identical for the end of the cabotage operations: the last unloading in the course of the final cabotage operation must take place at 23h59 of the seventh day following the day of the last unloading of the incoming international carriage, at the latest.</p>
<p><b>10. Wie wird die Abkühlphase von 4 Tagen berechnet?</b></p> <p>Artikel 8(2a)</p> <p>Gemäß Artikel 8 Absatz 2a darf ein Verkehrsunternehmer innerhalb von vier Tagen nach Beendigung seiner Kabotagebeförderung in einem Mitgliedstaat keine Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug in demselben Mitgliedstaat durchführen. Mit dieser Bestimmung soll verhindert werden, dass aufeinanderfolgende grenzüberschreitende Beförderungen es den Verkehrsunternehmen ermöglichen, Kabotagebeförderungen in einer Weise durchzuführen, die eine ständige oder kontinuierliche Tätigkeit darstellt. Dementsprechend lässt diese Bestimmung das Recht unberührt, innerhalb von sieben Tagen nach einer eingehenden grenzüberschreitenden Beförderung drei aufeinander folgende Kabotagebeförderungen im Aufnahmemitgliedstaat durchzuführen, sofern seit der letzten Entladung im vorangegangenen Zeitraum der</p>	<p><b>10. How is the 4 days 'cooling off' period calculated?</b></p> <p>Article 8(2a)</p> <p>Under Article 8(2a), a haulier is not allowed to carry out cabotage operations, with the same vehicle, in the same Member State within four days following the end of its cabotage operation in that Member State. The purpose of this provision is to avoid that consecutive international carriages allow hauliers to carry out cabotage operations in a way that creates a permanent or continuous activity. Accordingly, this provision is without prejudice to the right to carry out three consecutive cabotage operations in the host Member State in the seven days that follow an incoming international carriage, provided that four days have passed since the last unloading in the previous period of cabotage operations carried out in that Member State.</p> <p>The cooling off period of 4 days applies each time a cabotage operation is completed and the vehicle leaves the host Member State, regardless of</p>



Kabotagebeförderung in diesem Mitgliedstaat vier Tage vergangen sind.

Die Abkühlphase von vier Tagen gilt jedes Mal, wenn eine Kabotagebeförderung abgeschlossen ist und das Fahrzeug den Aufnahmemitgliedstaat verlässt, unabhängig davon, ob nur eine oder mehrere Kabotagebeförderungen durchgeführt wurden, bevor das Fahrzeug den betreffenden Mitgliedstaat verlässt. Daraus ergibt sich, dass die Abkühlphase für jeden Mitgliedstaat, in dem eine Kabotage stattgefunden hat, einzeln gilt, auch wenn nur eine einzige Kabotagebeförderung in diesem Mitgliedstaat stattgefunden hat.

Während dieser Abkühlphase ist es jedoch möglich, Kabotagebeförderungen in einem anderen Mitgliedstaat durchzuführen. Es ist auch möglich, dass ein Güterkraftverkehrsunternehmer innerhalb der vorangegangenen vier Tage eine oder mehrere grenzüberschreitende Beförderungen von oder nach dem Mitgliedstaat, in dem die Kabotage stattgefunden hat (bzw. von oder nach einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland), durchführt oder sich in dem Mitgliedstaat, in dem die Kabotage stattgefunden hat, aufhält, ohne Kabotage durchzuführen.

In der Praxis bedeutet dies, dass ein Verkehrsunternehmer, der im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung eine Kabotage in Mitgliedstaat A durchführt und anschließend eine weitere Kabotage in Mitgliedstaat B durchführt, innerhalb von vier Tagen nach Beendigung seiner Kabotage in Mitgliedstaat A keine Kabotage in Mitgliedstaat A durchführen kann. Nach der Kabotage in Mitgliedstaat B kann er sowohl durch die Mitgliedstaaten A und B fahren als auch neue grenzüberschreitende Beförderungen in diese Mitgliedstaaten durchführen. Im letztgenannten Fall darf das Unternehmen jedoch erst vier Tage nach dem Entladen der letzten Kabotagebeförderung in Mitgliedstaat A oder B neue Kabotagebeförderungen in diesem Mitgliedstaat durchführen.

whether only one or more cabotage operations have been performed before the vehicle leaves the Member State in question. It results that the cooling off period starts applying individually for each Member State in which cabotage took place, even if only one cabotage operation occurred in that Member State.

During this 'cooling off' period it is however possible to perform cabotage operations in another Member State. It is also possible for a haulier to carry out one or several cross border operations from or to the Member State where cabotage took place (respectively to or from another Member State or a third country) within the preceding 4 days, or to transit through or stay in the Member State where cabotage took place without performing cabotage operations.

In practice, if a haulier performs a cabotage operation in Member State A following an international transport, then performs another cabotage operation in Member State B, it cannot perform a cabotage operation in Member State A within four days following the end of its cabotage operation in Member State A. After the cabotage operation in Member State B, it may transit through both Member States A and B and it may perform new international carriages towards those Member States. However, in the latter case, it will not be allowed to perform new cabotage operations in Member State A or B until four days following the unloading of the last cabotage operation occurred in that Member State A or B.

The cooling off period starts from the end of the cabotage operation preceding the exit from the Member State concerned. When there are several unloading points within a single cabotage operation, the last unloading should be the one taken into consideration. Also in this case it is calendar days that should be taken into account, not just a period of 24 hours. Therefore, the counting of the 4



Die Abkühlphase beginnt mit dem Ende der Kabotage, die dem Verlassen des betreffenden Mitgliedstaates vorausgeht. Gibt es innerhalb einer Kabotagebeförderung mehrere Entladestellen, so ist die letzte Entladung zu berücksichtigen. Auch in diesem Fall sollten Kalendertage und nicht nur ein Zeitraum von 24 Stunden berücksichtigt werden. Daher beginnt die Zählung der viertägigen Abkühlphase um 00:00 Uhr des Tages, der auf die Durchführung der letzten Kabotage in dem betreffenden Mitgliedstaat folgt - oder der letzten Entladung, wenn es mehrere Entladestellen gibt - und endet um 23:59 Uhr des vierten darauf folgenden Tages.

In der Praxis bedeutet dies, dass, wenn die letzte Kabotage zu einem beliebigen Zeitpunkt an einem bestimmten Montag durchgeführt wird, die Abkühlphase am Ende des folgenden Freitags endet und die Kabotage am Samstag ab 00:00 Uhr wieder aufgenommen werden kann.

Die nachstehende Tabelle zeigt die praktische Anwendung der Vorschrift auf die einzelnen Wochentage, gegebenenfalls mit Feiertagen, unter Berücksichtigung der Vorschriften für Feiertage und Wochenenden, die weiter unten unter Frage 11 erläutert werden.

*[Link auf die tabellarische Übersicht in der Original-Veröffentlichung](#)*

days cooling off period starts from 0h00 of the day following the performance of the last cabotage operation in the Member State concerned - or of the last unloading where there are multiple unloading points - and ends at 23h59 of the fourth subsequent day.

In practice, that means that if the last cabotage operation is performed at any time on a given Monday, the cooling off period ends at the end of the following Friday, and cabotage operations can resume on Saturday from 0h00.

The table below shows the practical application of the rule across the days of the week, possibly with public holidays, taking into account the rules on public holidays and weekends explained below under Question 11.

*[Link auf die tabellarische Übersicht in der Original-Veröffentlichung](#)*



Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri
C	x	x	x	v	C						
	C	x	x	x	x	x	x	C			
		C	x	x	x	x	x	C			
		C	(ph)	x	x	x	x	C			
			C	x	x	x	x	C			
			C	(ph)	x	x	x	x	C		
				C	x	x	x	x	C		
					C	x	(ph)	x	x	C	
						C	x	x	x	C	
							C	x	x	x	C

C: cabotage operation - (ph): public holiday

**11. Wie werden Feiertage und Wochenenden bei der Berechnung der in der Verordnung Nr. 1072/2009 festgelegten Fristen berücksichtigt?**

Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 2a

Nach den EU-Vorschriften für die Berechnung von Fristen, Daten und Terminen<sup>1</sup> endet eine in Tagen ausgedrückte Frist, deren letzter Tag ein Feiertag, ein Sonntag oder ein Samstag ist, mit Ablauf der letzten Stunde des folgenden Arbeitstages. Außerdem muss jede Frist von zwei oder mehr Tagen mindestens zwei Arbeitstage umfassen.

Wenn ein Güterkraftverkehrsunternehmer nach einer grenzüberschreitenden Beförderung in einen Mitgliedstaat an einem Donnerstag in einen anderen Mitgliedstaat einreist, beginnt die in Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 vorgesehene Frist von drei Tagen am Freitag um 00:00 Uhr und würde am Sonntag um 23:59 Uhr enden. Da der letzte Tag dieses Zeitraums jedoch ein Sonntag ist, wird davon ausgegangen, dass der Zeitraum um 23:59 Uhr des nächsten Arbeitstages, nämlich Montag, endet.

Ist außerdem der Freitag, der auf die Einreise des Verkehrsunternehmers in einen anderen Mitgliedstaat folgt, in diesem Mitgliedstaat ein Feiertag, so

**11. How are public holidays and weekends taken into account as regards the calculation of the periods set out in Regulation No 1072/2009?**

Articles 8(2) and 8(2a)

According to the EU rules on the calculation of periods, dates and time limits<sup>1</sup>, if the last day of a period expressed in days is a public holiday, Sunday or Saturday, the period ends with expiry of the last hour of the following working day. Moreover, any period of two days or more shall include at least two working days.

As a result, if after performing an international transport to a Member State a haulier enters into another Member State on a Thursday, the period of three days foreseen in Article 8(2), second subparagraph of Regulation (EC) No 1072/2009 starts at 00h00 of Friday, and would end at 23h59 of Sunday. But as the last day of that period is a Sunday, the period is considered to end at 23h59 of the next working day, namely Monday.

If, additionally, the Friday following the entry of that haulier into another Member State is a public holiday in that Member State, the period is further extended to Tuesday at midnight, given the fact that any period of two days or more must include at



verlängert sich die Frist bis Dienstag um Mitternacht, da jeder Zeitraum von zwei oder mehr Tagen mindestens zwei Arbeitstage umfassen muss und Feiertage, Samstage und Sonntage nicht als Arbeitstage gelten.

Wenn ein Transportunternehmer nach einer grenzüberschreitenden Beförderung in einen Mitgliedstaat an einem Dienstag in einen anderen Mitgliedstaat einreist, der Freitag aber ein Feiertag in diesem Mitgliedstaat ist, endet die in Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2 vorgesehene Frist von drei Tagen um 23:59 Uhr des nächsten Arbeitstages, also am Montag.

Die gleichen Regeln gelten für den in Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Zeitraum von sieben Tagen (siehe Fragen 8 und 9) und für die viertägige "Abkühlphase" gemäß Artikel 8 Absatz 2a (siehe Frage 10).

Die Regel, wonach die Frist mit Ablauf der letzten Stunde des folgenden Arbeitstages endet, wenn der letzte Tag der Frist ein Feiertag, ein Sonntag oder ein Samstag ist, gilt jedoch nicht für rückwirkend berechnete Fristen wie die in Artikel 8 Absatz 3 festgelegte Frist von vier Tagen vor der grenzüberschreitenden Beförderung, in der der Verkehrsunternehmer alle durchgeführten Vorgänge eindeutig nachweisen muss (siehe Frage 16). Dieser Zeitraum fällt unter die Ausnahmeregelung für rückwirkend ab einem bestimmten Datum oder Ereignis berechnete Fristen gemäß Artikel 3 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 1182/71.

<sup>1</sup> Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 1182/71 des Rates vom 3. Juni 1971 zur Festlegung der Regeln für die Fristen, Daten und Termine.

least two working days, and public holidays, Saturdays and Sundays are not considered as working days.

Finally, if after performing an international transport to a Member State, a haulier enters into another Member State on a Tuesday, but Friday is a public holiday in that Member State, the same period of three days foreseen in Article 8(2), second paragraph ends at 23h59 of the next working day, which will be Monday.

The same rules apply to the period of 7 days referred to in Article 8(2), first subparagraph (see questions 8 and 9), and to the 4 day 'cooling off' period under Article 8(2a) (see question 10).

However, the rule according to which if the last day of the period is a public holiday, Sunday or Saturday, the period ends with expiry of the last hour of the following working day does not apply to periods calculated retroactively such as the period of four days preceding the international carriage set under Article 8(3) during which the haulier should provide clear evidence of all operations carried out (see question 16). This period falls under the exemption for periods calculated retroactively from a given date or event under Article 3(4), second subparagraph of Regulation No 1182/71.

<sup>1</sup> Regulation (EEC, Euratom) No 1182/71 of the Council of 3 June 1971 determining the rules applicable to periods, dates and time limits.



<b>IV. Kabotage in einem anderen Mitgliedstaat</b>	<b>IV. Cabotage in another Member State</b>
<p data-bbox="199 300 774 371"><b>12. Kann die Kabotage in mehr als einem Mitgliedstaat stattfinden?</b></p> <p data-bbox="199 412 639 441">Artikel 8 Absatz 2, zweiter Unterabsatz</p> <p data-bbox="199 481 785 1075">Innerhalb des in Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Zeitraums von sieben Tagen können höchstens drei Kabotagebeförderungen durchgeführt werden. Ein Verkehrsunternehmer kann beschließen, einen, zwei oder alle drei Kabotagebeförderungen in einem anderen Mitgliedstaat als dem des eingehenden grenzüberschreitenden Verkehrs durchzuführen. Der Verkehrsunternehmer kann dann entweder nur in einem Mitgliedstaat Kabotage durchführen oder in einem oder mehreren Mitgliedstaaten, aber nur eine Kabotage in jedem Mitgliedstaat, der nicht der Mitgliedstaat des ankommenden grenzüberschreitenden Verkehrs ist (siehe unten die Antwort auf Frage 13).</p> <p data-bbox="199 1115 785 1576">Wenn der Güterkraftverkehrsunternehmer beispielsweise eine grenzüberschreitende Beförderung nach Frankreich durchgeführt hat, kann er anschließend eine Kabotage in Frankreich durchführen, dann nach Deutschland fahren, um eine weitere Kabotage durchzuführen, und dann nach Belgien fahren, um eine letzte Kabotage durchzuführen. Er kann auch unbeladen nach Frankreich zurückkehren, um dort eine zweite Kabotage durchzuführen, allerdings nur, wenn die 4-tägige Abkühlphase eingehalten wurde.</p>	<p data-bbox="809 300 1326 371"><b>12. Can cabotage take place in more than one Member State?</b></p> <p data-bbox="809 412 1190 441">Article 8(2), second subparagraph</p> <p data-bbox="809 481 1386 943">Within the 7 day-period set out in the first subparagraph of Article 8(2), up to 3 cabotage operations can be performed, at the maximum. A haulier may decide to carry out one, two or all three cabotage operations in Member States other than the one of the incoming international transport. Hauliers can then either perform cabotage in one Member State only or in one or more Member States, but only one cabotage in each Member State that is not the Member State of the incoming international transport (see below the reply to question 13).</p> <p data-bbox="809 983 1391 1317">As an example, if the haulier has performed an international carriage into France, it can then perform a cabotage operation in France, then go to Germany to perform one more cabotage, and then go to Belgium to perform a last cabotage operation. It can also return to France unladen to perform a second cabotage operation there but only provided that the 4 days cooling off period have been respected.</p>
<p data-bbox="199 1621 780 1776"><b>13. Wie viele Kabotagebeförderungen können von einem Verkehrsunternehmer in einem anderen Mitgliedstaat als dem des eingehenden grenzüberschreitenden Verkehrs durchgeführt werden?</b></p> <p data-bbox="199 1816 639 1845">Artikel 8 Absatz 2, zweiter Unterabsatz</p> <p data-bbox="199 1886 745 1957">In einem bestimmten Mitgliedstaat, der nicht der Mitgliedstaat des ankommenden</p>	<p data-bbox="809 1621 1378 1733"><b>13. How many cabotage operations can be performed by a haulier in a Member State other than the one of the incoming international transport?</b></p> <p data-bbox="809 1774 1190 1803">Article 8(2), second subparagraph</p> <p data-bbox="809 1843 1378 1957">No more than one cabotage operation is allowed in a given Member State which is not the Member State of the incoming international transport.</p>



<p>grenzüberschreitenden Verkehrs ist, ist höchstens eine Kabotagebeförderung zulässig.</p>	
<p><b>14. Was ist unter der 3-Tages-Frist für die Kabotage in einem anderen Mitgliedstaat als dem des eingehenden grenzüberschreitenden Verkehrs zu verstehen?</b></p> <p>Artikel 8 Absatz 2, zweiter Unterabsatz</p> <p>Jede Kabotagebeförderung in einem anderen Mitgliedstaat als dem des ankommenden grenzüberschreitenden Verkehrs muss innerhalb von drei Tagen nach der Leerfahrt des Verkehrsunternehmers in diesen Mitgliedstaat und innerhalb des in Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Zeitraums von sieben Tagen durchgeführt werden.</p> <p>Für die Berechnung der 3-Tage-Frist gelten die gleichen Erläuterungen wie für die 7-Tage-Frist (siehe Abschnitt III).</p> <p>Die nachstehende Tabelle zeigt die praktische Anwendung der Regel auf die einzelnen Wochentage, gegebenenfalls auf Feiertage, unter Berücksichtigung der oben unter Frage 11 erläuterten Vorschriften für Feiertage und Wochenenden.</p> <p><i><a href="#">Link auf die tabellarische Übersicht in der <u>Original-Veröffentlichung</u></a></i></p>	<p><b>14. What is meant by the 3 day-limit for the cabotage operation in a Member State other than the one of the incoming international transport?</b></p> <p>Article 8(2), second subparagraph</p> <p>Each cabotage operation performed in a Member State other than the one of the incoming international transport has to be carried out within 3 days of the unladen entry of the haulier into that Member State and within the 7 day-period set out in the first subparagraph of Article 8(2).</p> <p>As regards the calculation of the 3 day-period the same explanations given above under Section III for the 7 day-period applies.</p> <p>The table below shows the practical application of the rule across the days of the week, possibly public holidays, taking into account the rules on public holidays and weekends explained above under Question 11.</p> <p><i><a href="#">Link auf die tabellarische Übersicht in der <u>Original-Veröffentlichung</u></a></i></p>



Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun	Mon	Tue	Wed
E	x	x	C						
	E	x	x	C					
	E	x	x	(ph)	x	x	C		
	E	(ph)	x	C					
		E	x	x	x	x	C		
		E	(ph)	x	x	x	C		
			E	x	x	x	C		
			E	(ph)	x	x	x	C	
				E	x	x	x	C	
					E	x	x	C	
						E	x	x	C

E: entry into the MS – C: last day of possible cabotage operation - (ph): public holiday

#### V. Dokumente

##### 15. Wie ist die Bestimmung in Artikel 8 Absatz 4 zu verstehen, die besagt, dass kein zusätzliches Dokument erforderlich ist?

Artikel 8 Absatz 4

Die Verkehrsunternehmer sind verpflichtet, über jede im Rahmen ihrer Kabotage durchgeführte Beförderung eine Dokumentation zu führen. Diese müssen alle in Artikel 8 Absatz 3 Unterabsatz 2 aufgeführten Angaben enthalten. Diese Angaben sind im Frachtbrief oder Konnossement enthalten, normalerweise im CMR-Format. Für den Nachweis der Einhaltung der Kabotagevorschriften ist kein zusätzliches Dokument erforderlich.

Diese Bestimmung bedeutet jedoch nicht, dass die Kontrollbehörden nicht andere, in den Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr vorgesehene Nachweise, z. B. die Daten des Fahrtenschreibers, heranziehen können, um festzustellen, ob eine Kabotagebeförderung vorschriftsmäßig durchgeführt wurde.

Die in Artikel 8 Absatz 3 Unterabsatz 2 genannten Elemente müssen den Kontrollberechtigten des

#### V. Documents

##### 15. How is the provision of Article 8(4) to be read saying that no additional document is required?

Article 8(4)

Hauliers are required to keep documentation of every carriage carried out in connection with their cabotage operations. This must comprise all the details listed in Article 8(3), second subparagraph. These details are contained in the consignment note or bill of lading, normally in the CMR format. No additional document is required in order to prove that the cabotage rules have been respected.

This provision, however, does not mean that control authorities cannot use other evidence required by road transport legislation, e.g. the tachograph data, to establish whether a cabotage operation is carried out according to the rules.

The elements contained in the second subparagraph of Article 8(3) must be presented or transmitted to the authorised inspecting officer of the host Member State on request and within the duration of the roadside check. Documents can be presented or transmitted electronically, for example using an



<p>Aufnahmemitgliedstaats auf Verlangen und innerhalb der Dauer der Straßenkontrolle vorgelegt oder übermittelt werden. Die Dokumente können auf elektronischem Wege vorgelegt oder übermittelt werden, z. B. mit einem elektronischen Frachtbrief (e-CMR). Während der Unterwegskontrolle darf sich der Fahrer mit der Zentrale, dem Transportleiter oder einer anderen Person oder Einrichtung in Verbindung setzen, um vor Abschluss der Unterwegskontrolle alle erforderlichen Nachweise zu erbringen.</p>	<p>electronic consignment note (e-CMR). During the roadside check, the driver is allowed to contact the head office, the transport manager or any other person or entity in order to provide, before the end of the roadside check, any necessary evidence.</p>
<p><b>16. Wie ist die Vorschrift über den Zeitraum von vier Tagen vor der internationalen Beförderung zu verstehen, in dem alle in diesem Zeitraum durchgeführten Vorgänge eindeutig nachzuweisen sind?</b></p> <p>Artikel 8(3)</p> <p>Die Verkehrsunternehmer müssen einen eindeutigen Nachweis über alle Vorgänge erbringen, die während des Zeitraums von vier Tagen vor der grenzüberschreitenden Beförderung in den Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wurden, wenn sich das Fahrzeug innerhalb dieses Zeitraums von vier Tagen im Hoheitsgebiet dieses Aufnahmemitgliedstaats befunden hat.</p> <p>Diese Anforderung gilt nur, wenn der Verkehrsunternehmer eine Kabotagebeförderung im Aufnahmemitgliedstaat durchführt. Die Vorschrift gilt also nur, wenn das Fahrzeug im innerstaatlichen Güterkraftverkehr im Aufnahmemitgliedstaat eingesetzt wird und sich innerhalb eines Zeitraums von vier Tagen vor der eingehenden grenzüberschreitenden Beförderung in diesem Aufnahmemitgliedstaat befunden hat.</p> <p>In diesen Fällen müssen die Verkehrsunternehmer einen Nachweis vorlegen, der alle in Artikel 8 Absatz 3 Unterabsatz 2 aufgeführten Angaben enthält. Der Wert der vorgelegten Nachweise wird von den betreffenden nationalen Behörden beurteilt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Registrierung</p>	<p><b>16. How should the rule on the period of four days preceding the international carriage to provide clear evidence of all operations carried out during that period be understood?</b></p> <p>Article 8(3)</p> <p>Hauliers are required to produce clear evidence of all operations that were carried out during the period of four days preceding the international carriage into the host Member State in the event that the vehicle has been in the territory of that host Member State within this period of four days.</p> <p>This requirement is only applicable when the haulier is performing a cabotage operation in the host Member State. The rule therefore only applies when the vehicle is carrying out national road haulage services in the host Member State, and has been in that same host member state within a period of four days preceding the incoming international carriage.</p> <p>In these cases, hauliers should produce evidence comprising all the details listed in Article 8(3), second subparagraph. The value of the evidence produced is assessed by the national authorities concerned. It is to be noted that the registration of border crossing by the smart tachograph version 2 can be used to determine the presence of the truck in a given Member State.</p>



<p>des Grenzüberschritts durch den intelligenten Fahrten-schreiber, Version 2, verwendet werden kann, um die Anwesenheit des Lkw in einem bestimmten Mitgliedstaat festzustellen.</p> <p>Die in Artikel 8 Absatz 3 Unterabsatz 2 genannten vier Tage sind Kalendertage. Wenn das Fahrzeug den Aufnahmemitgliedstaat beispielsweise am 6. Juni verlassen hat und am 10. Juni wieder in denselben Aufnahmemitgliedstaat einreist, reist der Güterkraftverkehrsunternehmer also innerhalb von vier Tagen wieder in denselben Aufnahmemitgliedstaat ein und muss bei der Durchführung einer Kabotagebeförderung im Aufnahmemitgliedstaat einen eindeutigen Nachweis über alle in diesem Zeitraum von vier Tagen durchgeführten Beförderungen erbringen.</p>	<p>The four days referred to in the second subparagraph of Article 8(3) are calendar days. Therefore, if the vehicle has left the host Member State on, for example, 6 June and is now re-entering the same host MS on 10 June, the haulier is re-entering the same host Member State within 4 days and must produce, when performing a cabotage operation in the host Member State, clear evidence of all operations that were carried out during this period of four days.</p>
<p><b>VI. Sonstiges</b></p>	<p><b>VI. Other</b></p>
<p><b>17. Gelten die Kabotagevorschriften für den kombinierten Verkehr?</b></p> <p>Artikel 10(7)</p> <p>Wenn es notwendig ist, einen Missbrauch von Artikel 4 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates über den kombinierten Verkehr durch unbegrenzte und ununterbrochene Vor- oder Nachläufe innerhalb eines Mitgliedstaates zu verhindern, können die Mitgliedstaaten nach Unterrichtung der Kommission die Kabotagevorschriften auf Streckenabschnitte eines kombinierten Verkehrs im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG anwenden, sofern diese Streckenabschnitte nicht über eine Grenze führen. Bei der Annahme dieser Maßnahmen können die Mitgliedstaaten eine längere Frist als die in Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 vorgesehenen 7 Tage und eine kürzere Abkühlphase als die in Artikel 8 Absatz 2a der genannten Verordnung vorgesehenen 4 Tage anwenden.</p>	<p><b>17. Do cabotage rules apply to combined transport operations?</b></p> <p>Article 10(7)</p> <p>Where it is necessary to avoid the misuse - through the provision of unlimited and continuous initial or final road legs within a Member State - of Article 4 of Council Directive 92/106/EEC concerning combined transport, Member States have the possibility, after notifying the Commission, to apply the cabotage rules to road legs of a combined transport operation as defined in Directive 92/106/EEC, provided these road legs do not cross a border. When adopting those measures, Member States can apply a longer period than the 7 days provided for in Article 8(2) of Regulation (EC) No 1072/2009 and a shorter cooling-off period than the 4 days provided for in Article 8(2a) of that same Regulation.</p>