

LEITFADEN ZU DEN VORSCHRIFTEN FÜR DIE ENTSENDUNG VON ARBEITNEHMERINNEN UND ARBEITNEHMERN

Ein Leitfaden zu den Entsendevorschriften der Verordnung über die Bedingungen für Kabotagebeförderungen, die Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße bei Beförderungen im kombinierten Verkehr und nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sowie der Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG hinsichtlich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	2
Arten von Beförderungen	3
Begriffsbestimmungen:	3
Dokumentationsanforderungen	3
Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen	5
Nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen	5
Kabotage	9
Transit.....	10
Leerfahrten	11
Beförderungen im kombinierten Verkehr.....	14
Beförderungen in Drittländern (Nichtmitgliedstaaten)	15

Einleitung

Die Richtlinie (EU) 2020/1057¹ (im Folgenden auch „Richtlinie“) enthält besondere Vorschriften im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG² und der Richtlinie 2014/67/EU³, zwei Rechtsakten über die Entsendung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen. Die Vorschriften werden in der dänischen Verordnung Nr. 169 (BEK nr 169) vom 27. Januar 2022 über die Bedingungen für Kabotagebeförderungen, die Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße bei Beförderungen im kombinierten Verkehr und nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen (im Folgenden „BEK nr 169“) ausgeführt.

Die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern gelten für die in einem EU-Mitgliedstaat niedergelassenen Güterkraftverkehrsunternehmen („Unternehmen“), wenn bei ihnen beschäftigte Fahrerinnen/Fahrer in einen anderen EU-Mitgliedstaat entsandt werden. Hierzu ist anzumerken, dass die Entsendevorschriften aufgrund einer Sondervereinbarung auch für das gesamte Vereinigte Königreich und für Fahrerinnen und Fahrer gelten, die bei einem im Vereinigten Königreich niedergelassenen Unternehmen beschäftigt sind.

In der Richtlinie wird unterschieden zwischen Beförderungsarten, auf die die Entsendevorschriften Anwendung finden, und solchen, für die diese Vorschriften nicht gelten. Das Unterscheidungskriterium ist der Grad der Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats⁴.

Aus der Richtlinie geht insbesondere hervor, dass Fahrerinnen und Fahrer als entsandt gelten, wenn sie in einem anderen als dem Mitgliedstaat, in dem ihr Arbeitgeber seine Niederlassung hat, eine Kabotagebeförderung von Gütern oder Personen oder die Teilstrecke auf der Straße im Rahmen eines kombinierten Verkehrs oder eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung durchführen⁵.

Dieser Leitfaden gibt einen Überblick über die Vorschriften in Bezug auf die Entsendung; er richtet sich in erster Linie an Güterkraftverkehrsunternehmen („Unternehmen“). Anhand der Beispiele soll ausländischen Unternehmen eine klare Vorstellung vermittelt werden, was als Beginn und Ende des Entsendezeitraums anzusehen ist.

¹ Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012.

² Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen.

³ Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“).

⁴ Erwägungsgrund 9 der Richtlinie (EU) 2020/1057: „Ausgewogene sektorspezifische Vorschriften für die Entsendung sollten auf dem Vorliegen einer hinreichenden Verbindung zwischen dem Kraftfahrer und der erbrachten Dienstleistung sowie mit dem Gebiet des jeweiligen Aufnahmemitgliedstaats basieren.“

⁵ In den Erwägungsgründen 12 und 13 der Richtlinie (EU) 2020/1057 definiert als „nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen“.

Arten von Beförderungen

In dem Leitfaden wird erläutert, wann ein Fahrer, der eine der folgenden Beförderungen durchführt, als entsandt anzusehen ist:

Bilaterale grenzüberschreitende Beförderung⁶
Nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung⁷
Kabotage⁸
Transit⁹
Leerfahrt¹⁰
Beförderung im kombinierten Verkehr¹¹
Fahrten in Drittländern

Begriffsbestimmungen:

Niederlassungsmitgliedstaat: Der Mitgliedstaat, in dem ein Unternehmen niedergelassen ist.¹²

Aufnahmemitgliedstaat: Der Mitgliedstaat, in den ein Unternehmen seine Fahrer entsendet.

Zusätzliche Beförderungen, die von den Entsendevorschriften ausgenommen sind: Nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen (Fahrten in Drittländern), die in Verbindung mit einer bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung durchgeführt werden. Zusätzliche Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Zur Unterscheidung zwischen einer zusätzlichen Beförderung, die von den Vorschriften ausgenommen ist, und einer rein nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung (die den Entsendevorschriften unterliegt) muss festgestellt werden, ob die nicht bilaterale Beförderung im Zusammenhang mit der gesamten bilateralen Beförderung von Gütern in das/aus dem Land der Niederlassung erfolgt.

Dokumentationsanforderungen

Vor der Entsendung muss das Unternehmen:¹³

⁶ Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen, vgl. § 1 der BEK nr 169 und Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2020/1057.

⁷ Nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind in § 2 Nummer 1 der BEK nr 169 definiert. Sie sind nur dann von den Entsendevorschriften ausgenommen, wenn sie als zusätzliche Tätigkeiten im Zusammenhang mit einer bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung durchgeführt werden, vgl. § 1 und §§ 3 und 4 der Verordnung sowie Artikel 3 und 4 der Richtlinie (EU) 2020/1057.

⁸ Kabotage unterliegt den Entsendevorschriften und den Vorschriften über den Mindeststundenlohn, vgl. § 1 Nummer 1 und § 9 Absatz 1 Nummer 1 der BEK nr 169 sowie Artikel 1 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2020/1057.

⁹ Transitfahrten unterliegen nicht den Entsendevorschriften, vgl. § 1 der BEK nr 169 und Artikel 1 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2020/1057.

¹⁰ Leerfahrten unterliegen den Entsendevorschriften, wenn sie in Verbindung mit einer Beförderung durchgeführt werden, die den Entsendevorschriften unterliegt, vgl. Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009.

¹¹ Die auf der Straße zurückgelegte Zu- oder Ablaufstrecke im kombinierten Verkehr unterliegt den Entsendevorschriften, vgl. Artikel 1 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2020/1057.

¹² Definiert in Artikel 2 Nummer 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009.

¹³ § 5 der BEK nr 169 und Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2020/1057.

- eine Entsendemeldung ausfüllen und mit dem mehrsprachigen Formular der öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) übermitteln:
<https://www.postingdeclaration.eu/landing>;
- die Entsendemeldung spätestens bei Beginn der Entsendung übermitteln.

Die Entsendemeldung enthält folgende Angaben:¹⁴

- 1) die Identität des Unternehmens und die Nummer der Gemeinschaftslizenz, sofern sie verfügbar ist;
- 2) die Kontaktdaten eines Verkehrsleiters oder einer anderen Kontaktperson im Niederlassungsmitgliedstaat, die als Ansprechpartnerin für die dänische Verkehrsbehörde zur Verfügung steht und die Dokumente oder Mitteilungen versenden und entgegennehmen kann;
- 3) die Identität, die Wohnanschrift und die Führerscheinnummer der Fahrerin/des Fahrers;
- 4) den Beginn des Arbeitsvertrags der Fahrerin/des Fahrers und das auf den Vertrag anzuwendende Recht;
- 5) das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung;
- 6) die amtlichen Kennzeichen der Kraftfahrzeuge;
- 7) ob es sich bei den Transporten um Güterbeförderung, Personenbeförderung, grenzüberschreitende Beförderung oder Kobotage handelt.

Während der Entsendung hat das Unternehmen dafür zu sorgen, dass die Fahrerin/der Fahrer:¹⁵

- eine Kopie der Entsendemeldung in Papierform zur Verfügung hat und vorlegen kann;
- Nachweise darüber, dass die Beförderungen in Dänemark erfolgen, z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR), zur Verfügung hat und vorlegen kann;
- die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers vorlegen kann (insbesondere die Ländersymbole der Mitgliedstaaten, in denen die Fahrerin/der Fahrer eine der erfassten Beförderungen durchgeführt hat).

Nach der Entsendung muss das Unternehmen auf Aufforderung der dänischen Straßenverkehrsbehörde:

- Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Beförderungen in Dänemark stattfinden;
- die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers vorlegen (insbesondere die Ländersymbole der Mitgliedstaaten, in denen eine der erfassten Beförderungen durchgeführt wurde);
- Unterlagen über die Entlohnung der Fahrerin/des Fahrers für den Entsendezeitraum vorlegen;
- eine Kopie des Arbeitsvertrags der Fahrerin/des Fahrers für den Entsendezeitraum vorlegen;
- Arbeitszeiterfassungen für die Fahrerin/den Fahrer während des Entsendezeitraums vorlegen;
- Zahlungsbelege zum Nachweis der Entlohnung der Fahrerin/des Fahrers für den Entsendezeitraum vorlegen.

¹⁴ § 5 Absatz 2 der BEK nr 169 und Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe a Ziffern i bis vii der Richtlinie (EU) 2020/1057.

¹⁵ § 6 der BEK nr 169 und Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe b Ziffern i bis iii der Richtlinie (EU) 2020/1057.

- Die oben aufgeführten Unterlagen sind spätestens acht Wochen nach der Aufforderung durch die dänische Straßenverkehrsbehörde vorzulegen.

Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen

Was sind bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen? Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind Beförderungen, die vom Niederlassungsmitgliedstaat aus in das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittlandes oder von einem anderen Niederlassungsmitgliedstaat oder Drittland aus zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat durchgeführt werden.

Szenario: Zwei bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK). In Esbjerg wird das gesamte Obst entladen. Vor der Rückfahrt wird der Lkw mit Fleisch beladen, und der Fahrer fährt zurück nach Hamburg (DE), wo der Lkw entladen wird.

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine Beförderung aus dem Niederlassungsmitgliedstaat (DE) in einen anderen Mitgliedstaat (DK) durchgeführt. Danach erfolgte die Rückfahrt in den Niederlassungsmitgliedstaat (DE). Der Fahrer führte somit zwei getrennte bilaterale Beförderungen durch.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. *In diesem Szenario gilt der Fahrer nicht als entsandt.*

Nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen

Was sind nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen? Nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen, auch als *Dreiländerverkehr* bezeichnet, sind definiert als Güterbeförderung zwischen zwei Aufnahmemitgliedstaaten, von denen keiner der Niederlassungsmitgliedstaat ist.

Szenario 1: Nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen zwischen zwei bilateralen grenzüberschreitenden Beförderungen

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK). In Esbjerg (DK) wird das gesamte Obst entladen. Anschließend wird der Lkw mit Fleisch beladen und nach Malmö (SE) gefahren, wo das Fleisch entladen wird. In Malmö (SE) wird der Lkw mit Milch beladen und dann zurück

nach Hamburg (DE) gefahren. In Hamburg (DE) wird die Milch entladen. Auf der Rückfahrt nach Hamburg fährt der Fahrer durch Dänemark.

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat zwei bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen und eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt. Die erste bilaterale grenzüberschreitende Beförderung war die Fahrt von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK).

Anschließend beginnt eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Esbjerg nach Malmö, denn dabei handelt es sich um eine grenzüberschreitende Beförderung von einem Aufnahmemitgliedstaat (DK) in einen anderen Aufnahmemitgliedstaat (SE), von denen keiner der Niederlassungsmitgliedstaat ist.

Die letzte bilaterale Beförderung beginnt in Malmö (SE) und endet in Hamburg (DE). Im Rahmen dieser bilateralen Beförderung fährt der Fahrer im Transit durch Dänemark, wo während der bilateralen Beförderung keine Be- oder Entladung stattfindet.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Nach dem Entladen der Obstfracht und mit dem Beginn der nächsten Beförderung gilt der Fahrer als nach Dänemark entsandt. Er ist bis zur Grenze zwischen Dänemark und Schweden entsandt. Ab der schwedischen Grenze gilt er als nach Schweden entsandt, bis das Fleisch in Malmö (SE) entladen ist. Von Malmö (SE) bis zur schwedischen Grenze ist der Fahrer nicht als entsandt anzusehen, da die bilaterale Beförderung begonnen hat. Da auch Transitfahrten von den Entsendevorschriften ausgenommen sind, gilt der Fahrer während seiner Durchreise durch Dänemark nicht als entsandt.

Szenario 2: Nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen und eine Leerfahrt zwischen zwei bilateralen grenzüberschreitenden Beförderungen

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK). In Esbjerg (DK) wird das Obst entladen. Anschließend fährt der Fahrer mit dem leeren Lkw weiter nach Horsens (DK). In Horsens (DK) wird der Lkw mit Fleisch beladen und nach Malmö (SE) gefahren. In Malmö wird das gesamte Fleisch entladen, und der Lkw wird mit Milch beladen. Die Milch wird nach Hamburg transportiert und dort entladen. Die Rückfahrt nach Hamburg (DE) führt durch Dänemark (DK).

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat zwei bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen, eine Fahrt mit unbeladenem Lkw (Leerfahrt) und eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung (Dreiländerverkehr) durchgeführt. Die erste bilaterale grenzüberschreitende Beförderung erfolgte von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK). Darauf folgt eine Leerfahrt von Esbjerg (DK) nach Horsens (DK). In Horsens (DK) beginnt die nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung nach Schweden (SE). Da weder Dänemark noch Schweden der Niederlassungsmitgliedstaat ist, handelt es sich bei dieser Beförderung um einen Dreiländerverkehr. Die nächste bilaterale grenzüberschreitende Beförderung führt von Malmö nach Hamburg.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Da die erste bilaterale grenzüberschreitende Beförderung in Esbjerg beendet ist, steht die anschließende Leerfahrt von Esbjerg nach Horsens in Verbindung mit der nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung. Somit gilt der Fahrer ab dem Entladen des Obstes bis zum Beginn der nächsten Beförderung in Dänemark als entsandt. Die Entsendung nach Dänemark dauert an, bis der Fahrer die Grenze zwischen Dänemark und Schweden erreicht. Ab der schwedischen Grenze bis zum Entladen der Fleischfracht in Malmö gilt der Fahrer als nach Schweden entsandt. Nach dem Entladen in Malmö und bis zum Erreichen der Grenze zwischen Schweden und Dänemark gilt er nicht als nach Dänemark entsandt, da die bilaterale Beförderung in Schweden

begonnen hat. Wenn der Fahrer Dänemark im Transit durchfährt, unterliegt er nicht den Entsendevorschriften, da er auf der Rückfahrt nach Hamburg nicht als nach Dänemark entsandt anzusehen ist.

Szenario 3: Eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung zwischen einer bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung und einer Leerfahrt

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK), wo das Obst entladen wird. In Esbjerg (DK) wird der Lkw mit Fleisch beladen und nach Malmö (SE) gefahren und dort entladen. Von Malmö (SE) fährt der Fahrer mit unbeladenem Lkw (Leerfahrt) zurück nach Hamburg (DE).

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung, eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung und eine Leerfahrt durchgeführt. Die bilaterale grenzüberschreitende Beförderung erfolgt von Hamburg nach Esbjerg. Anschließend beginnt die nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Esbjerg nach Malmö. Die Leerfahrt von Malmö nach Hamburg führt zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat und steht daher in Verbindung mit der vorangegangenen, nicht bilateralen Beförderung von Esbjerg nach Malmö.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Nach dem Entladen in Esbjerg gilt der Fahrer als nach Dänemark entsandt, da dort die nächste Beförderung beginnt. #Die Entsendung in Dänemark reicht bis an die Grenze. Ab der Grenze gilt der Fahrer als nach Schweden entsandt, bis das Fleisch in Malmö (SE) entladen ist. Hier ist darauf zu achten, dass der Fahrer nach dem Entladen in Malmö nicht mehr als nach Schweden entsandt gilt. Eine Leerfahrt im Anschluss an eine Kabotagebeförderung oder eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung unterliegt nicht den Entsendevorschriften, wenn es sich bei dieser Leerfahrt um die Rückfahrt in den Niederlassungsmitgliedstaat handelt. Da Transitfahrten von den Entsendevorschriften ausgenommen sind, gilt der Fahrer auch auf seiner Fahrt durch Dänemark zurück nach Hamburg nicht als entsandt.

Szenario 4: Zwei bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen, gefolgt von zwei nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderungen

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Warschau (PL) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst halbvoll beladenen Lkw von Warschau (PL) nach Malmö (SE). Der Fahrer unterbricht die Fahrt in Hamburg (DE), wo die andere Hälfte des Lkw mit Fleisch beladen wird, und fährt dann weiter nach Esbjerg (DK), wo das Fleisch entladen wird. Von Esbjerg (DK) geht die Fahrt weiter nach Malmö (SE), wo das Obst entladen wird. In Malmö (SE) wird der Lkw mit Fleisch beladen, von dem die Hälfte wiederum in Esbjerg (DK) entladen wird. Mit dem restlichen Fleisch fährt der Fahrer zurück nach Polen (PL).

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt, gefolgt von einer zusätzlichen Tätigkeit (einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung). Danach beendete der Fahrer seine Tour mit einer weiteren zusätzlichen Tätigkeit (einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung), die wiederum eine zusätzliche Tätigkeit (eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung) umfasste. Die erste bilaterale grenzüberschreitende Beförderung erfolgte von Polen nach Malmö (Obst) mit einer zusätzlichen Beförderung von Hamburg nach Esbjerg (Fleisch). Die zweite zusätzliche Tätigkeit (nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung) beginnt in Malmö und führt nach Esbjerg (Fleisch), und die Tour endet mit einer bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung von Malmö nach Polen.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Darüber hinaus sind nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen von den Entsendevorschriften ausgenommen, wenn sie im Zusammenhang mit einer bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung und nur in begrenztem Umfang durchgeführt werden. Dies gilt beispielsweise für höchstens eine Be- und/oder Entladetätigkeit in den Mitgliedstaaten, die durchquert werden. *Somit gilt der Fahrer in diesem Szenario nicht als entsandt.*

Szenario 5: Zwei bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen, gefolgt von zwei nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderungen

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Warschau (PL) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst halbvoll beladenen Lkw von Warschau (PL) nach Malmö (SE). Auf der Strecke nach Malmö legt der Fahrer einen Halt in Hamburg (DE) ein, wo die andere Hälfte des Lkw mit Fleisch beladen wird, das nach Esbjerg (DK) gebracht werden soll. In Esbjerg (DK) wird das Fleisch entladen. Die andere Lkw-Hälfte wird mit Milch beladen. Von Esbjerg (DK) geht die Fahrt weiter nach Malmö (SE), wo das Obst und die Milch entladen werden. In Malmö belädt der Fahrer den Lkw mit Fleisch, das zur Hälfte in Esbjerg (DK) entladen wird. Mit der restlichen Fleischfracht fährt der Fahrer zurück nach Polen.

Charakterisierung der Beförderungen:

Auf der Hinfahrt unternahm der Fahrer:

- eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung (Obst von Polen nach Malmö), einschließlich einer zusätzlichen Tätigkeit (Fleisch von Hamburg nach Esbjerg), sowie
- eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung (Milch von Esbjerg nach Malmö)*.

Auf der Rückfahrt unternahm der Fahrer:

- eine weitere bilaterale grenzüberschreitende Beförderung (Fleisch von Malmö nach Polen), einschließlich einer zusätzlichen Tätigkeit (Fleisch von Malmö nach Esbjerg)**.

* Die nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung, die nicht unter die Ausnahmeregelung für die zusätzliche Tätigkeit fällt, erfolgte von Esbjerg nach Malmö (Milch).

** Die andere bilaterale grenzüberschreitende Beförderung war die Rückfahrt von Malmö nach Polen (Fleisch), einschließlich einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung (zusätzliche Tätigkeit) von Malmö nach Esbjerg.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Darüber hinaus sind nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen von den Entsendevorschriften ausgenommen, wenn sie im Zusammenhang mit einer bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung und nur in begrenztem Umfang durchgeführt werden.

Der Fahrer darf höchstens eine Be- und/oder Entladetätigkeit in den durchquerten Mitgliedstaaten durchführen. Nachdem der Fahrer eine der (unter die Ausnahmeregelung fallenden) zusätzlichen Tätigkeiten auf der Strecke von Hamburg nach Esbjerg ausgeführt hat, gilt er ab Beginn der Fahrt nach Malmö als nach Dänemark entsandt, da die Milch in Malmö entladen wird (nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung). Durch die letztgenannte Beförderung (Milch) wurde die zulässige Anzahl an zusätzlichen Tätigkeiten überschritten.

Darüber hinaus gilt der Fahrer, bis die Milch und das Obst vollständig entladen sind, als nach Schweden entsandt, da die Grenze zwischen Dänemark und Schweden passiert wurde. Der Fahrer gilt als nach Schweden entsandt, bis die Milch und das Obst entladen sind. Nach dem Entladen gilt er nicht mehr

als nach Schweden entsandt, obwohl er sich noch im schwedischen Hoheitsgebiet befindet. Der Grund dafür ist, dass die bilaterale Beförderung beginnt, sobald das Fleisch entladen ist. Anschließend führt der Fahrer eine zusätzliche Tätigkeit durch, die ebenfalls von den Entsendevorschriften ausgenommen ist.

Szenario 6: Eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung und eine anschließende Leerfahrt zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK). In Esbjerg (DK) wird das Obst entladen, und anschließend wird der Lkw mit Fleisch beladen und nach Malmö (SE) gefahren. In Malmö (SE) wird das Fleisch entladen. Von Malmö (SE) aus fährt der Fahrer mit unbeladenem Lkw zurück nach Hamburg (DE), um eine zweite bilaterale Beförderung von Hamburg nach Dänemark durchzuführen.

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Hamburg nach Esbjerg durchgeführt. Darauf folgt eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Esbjerg nach Malmö. Von Malmö aus fährt der Fahrer mit unbeladenem Lkw (Leerfahrt) zurück nach Hamburg.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Vom Zeitpunkt der Entladung des Obstes in Esbjerg bis zum Beginn der nächsten Beförderung gilt der Fahrer als nach Dänemark entsandt. Bis er die Grenze zwischen Dänemark und Schweden erreicht, ist er nach Dänemark entsandt. Nach dem Grenzübertritt von Dänemark nach Schweden gilt der Fahrer als nach Schweden entsandt, bis das Fleisch in Malmö entladen ist. Leerfahrten im Anschluss an eine Kabotagebeförderung oder eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung unterliegen nicht den Entsendevorschriften, wenn es sich bei der Leerfahrt um die Rückfahrt in den Niederlassungsmitgliedstaat handelt.

Kabotage

Was ist Kabotage? Kabotage ist eine innerstaatliche Beförderung im gewerblichen Verkehr, die für einen begrenzten Zeitraum im Gebiet der Gemeinschaft durchgeführt wird.

Zu beachten ist, dass die Fahrer den Mindeststundenlohn erhalten müssen, wenn es sich bei der Beförderung um Kabotage handelt.

Szenario: Zwei bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen und Kabotage

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK), wo das Obst entladen wird. In Esbjerg (DK) wird der Lkw mit Fleisch beladen, das in Aarhus (DK) entladen wird. In Aarhus (DK) wird der Lkw mit Milch beladen und zurück nach Hamburg (DE) gefahren.

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale Beförderung von Hamburg nach Esbjerg durchgeführt. Bei der anschließenden Beförderung von Esbjerg nach Aarhus handelt es sich um Kabotage, da die Beförderung innerhalb Dänemarks erfolgt. Anschließend führte der Fahrer eine weitere bilaterale Beförderung von Aarhus zurück nach Hamburg durch.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Da Kabotage unter die Entsendevorschriften fällt, gilt der Fahrer ab Beginn der Fahrt nach Aarhus als nach Dänemark entsandt. Der Entsendezeitraum endet, sobald die letzte bilaterale Beförderung von Aarhus nach Hamburg (Beladung mit Milch) beginnt.

Transit

Was ist Transit? Transit ist dadurch gekennzeichnet, dass im Rahmen bilateraler und nicht bilateraler grenzüberschreitender Beförderungen ein anderes Hoheitsgebiet durchquert wird, unabhängig davon, ob es sich um einen Mitgliedstaat oder ein Drittland handelt. Während des Transits findet keine Be- und/oder Entladung statt.

Szenario 1: Eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung, gefolgt von einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung und einer Transitfahrt

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Warschau (PL) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Warschau nach Hamburg (DE). In Hamburg (DE) wird das gesamte Obst entladen, und anschließend wird der Lkw mit Fleisch beladen und nach Esbjerg (DK) gefahren, wo er entladen wird. Den entladenen Lkw bringt der Fahrer als Leerfahrt zurück nach Polen (PL).

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Polen nach Hamburg durchgeführt. Anschließend unternimmt er eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Hamburg nach Esbjerg. Schließlich folgt eine Leerfahrt zurück nach Polen einschließlich einer Transitfahrt durch Deutschland.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Ab dem Zeitpunkt der Entladung des Obstes in Hamburg bis zum Beginn der nächsten Beförderung gilt der Fahrer als nach Dänemark entsandt, bis er die Grenze zwischen Deutschland und Dänemark passiert. Sobald er die Grenze zwischen Deutschland und Dänemark passiert hat, gilt er als nach Dänemark entsandt, bis er Esbjerg erreicht. Leerfahrten im Anschluss an eine Kabotagebeförderung oder eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung unterliegen nicht den Entsendevorschriften, wenn es sich bei der Leerfahrt um die Rückfahrt in den Niederlassungsmittgliedstaat handelt. Daher gilt der Fahrer, nachdem das Fleisch in Esbjerg entladen wurde, nicht mehr als nach Dänemark entsandt. Auf seiner Rückfahrt gilt er auch nicht als nach Deutschland entsandt, da es sich um eine Transitfahrt handelt, die nicht den Entsendevorschriften unterliegt.

Leerfahrten

Was ist eine Leerfahrt? Leerfahrten sind Fahrten mit unbeladenem Lkw in Verbindung mit einer bilateralen Beförderung, einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung oder einer Kabotage. Leerfahrten unterscheiden sich von Transitfahrten dadurch, dass sie mit der vorangegangenen oder der nachfolgenden Beförderung verbunden sind. *Zu beachten ist, dass eine Leerfahrt, gefolgt von einer Kabotage oder einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung, mit anschließender Rückreise in den Niederlassungsmitgliedstaat stets von den Entsendevorschriften ausgenommen ist.*

Szenario 1: Eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung mit anschließender Leerfahrt

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK). In Esbjerg (DK) wird das Obst entladen. Die Rückfahrt nach Hamburg (DE) ist eine Leerfahrt.

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Hamburg nach Esbjerg durchgeführt, gefolgt von einer Leerfahrt von Esbjerg nach Hamburg.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Folgt auf eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung eine Leerfahrt zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat, so ist diese aufgrund der Verbindung zu der bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung ebenfalls von den Entsendevorschriften ausgenommen. *Somit gilt der Fahrer in diesem Szenario nicht als entsandt.*

Szenario 2: Zwei bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen, eine Kabotage und eine Leerfahrt

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK), wo das Obst entladen wird. Daran schließt sich eine Leerfahrt von Esbjerg (DK) nach Aalborg (DK) an. In Aalborg wird der Lkw mit Fleisch beladen und nach Kopenhagen (DK) gefahren. In Kopenhagen (DK) wird das Fleisch entladen. Der Fahrer fährt mit unbeladenem Lkw von Kopenhagen (DK) nach Padborg (DK), wo der Lkw mit Milch beladen wird, und anschließend zurück nach Hamburg.

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale Beförderung von Hamburg nach Esbjerg durchgeführt. Anschließend unternimmt er eine Leerfahrt von Esbjerg (DK) nach Aalborg (DK). Es folgt eine Kabotage von Aalborg nach Kopenhagen, gefolgt von einer weiteren Leerfahrt von Kopenhagen nach Padborg. Der Fahrer beendet seine Tour mit einer bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung von Padborg nach Hamburg.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Leerfahrten sind nicht per se von den Entsendevorschriften ausgenommen, sondern nur im Zusammenhang mit der vorangegangenen oder der nachfolgenden Fahrt. Da die Leerfahrt zwischen Esbjerg und Aalborg mit der anschließenden Kabotagefahrt in Verbindung steht, gilt der Fahrer ab dem Beginn der Leerfahrt als entsandt und **nicht** ab dem Zeitpunkt, zu dem die erste bilaterale Beförderung (Obst) beendet ist. Somit endet die Entsendung nach

Dänemark in Kopenhagen. Da die Leerfahrt von Kopenhagen nach Padborg mit der anschließenden bilateralen Beförderung von Padborg nach Hamburg in Verbindung steht, ist auch diese Leerfahrt von den Entsendevorschriften ausgenommen.

Szenario 3: Eine Leerfahrt und eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung zwischen zwei bilateralen Beförderungen

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK). In Esbjerg (DK) wird das Obst entladen, und der Lkw wird mit Fleisch beladen. Von Esbjerg (DK) fährt der Lkw nach Malmö (SE), wo das Fleisch entladen wird. Von Malmö (SE) aus fährt der Fahrer mit unbeladenem Lkw nach Helsinki (FI). In Helsinki (FI) wird der Lkw mit Sportbekleidung beladen. Auf der Rückfahrt nach Hamburg (DE) werden Schweden und Dänemark durchquert. In Hamburg (DE) wird die Fracht (Sportbekleidung) entladen.

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Hamburg nach Esbjerg durchgeführt, gefolgt von einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung von Esbjerg nach Malmö. Darauf folgt eine Leerfahrt von Malmö nach Helsinki. Der Fahrer beendet seine Tour mit einer bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung von Helsinki nach Hamburg und durchquert auf der Rückfahrt Schweden und Dänemark.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen.

Von dem Zeitpunkt an, zu dem das Obst in Esbjerg entladen wird und die anschließende Fahrt beginnt, bis zur Ankunft des Lkw an der Grenze zwischen Dänemark und Schweden gilt der Fahrer als nach Dänemark entsandt. Sobald die Grenze zwischen Dänemark und Schweden passiert ist, gilt der Fahrer als nach Schweden entsandt, bis er Malmö erreicht, wo das Fleisch entladen wird. Leerfahrten sind nicht per se von den Entsendevorschriften ausgenommen, sondern nur in Verbindung mit der vorangegangenen oder der nachfolgenden Beförderung. Da die vorangegangene Beförderung beendet ist, ist die Leerfahrt mit der nachfolgenden Beförderung verbunden, bei der es sich um eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Helsinki nach Hamburg handelt. Somit ist die Leerfahrt bis zur Grenze zwischen Schweden und Finnland von den Entsendevorschriften ausgenommen. Auf seiner Rückfahrt gilt der Fahrer auch in Schweden und in Dänemark nicht als entsandt, da es sich um eine Transitfahrt handelt, die nicht den Entsendevorschriften unterliegt.

Szenario 4: Eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung, gefolgt von einer Leerfahrt und einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK), wo das Obst entladen wird. Von Esbjerg (DK) aus fährt er mit unbeladenem Lkw (Leerfahrt) weiter nach Helsinki (FI). Die Fahrt nach Helsinki (FI), wo Sportbekleidung geladen werden soll, führt durch Schweden. Von Helsinki aus fährt der Fahrer nach Malmö (SE). In Malmö (SE) wird die Sportbekleidung entladen.

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale Beförderung von Hamburg nach Esbjerg durchgeführt. Anschließend fährt er mit unbeladenem Lkw weiter, passiert die Grenze zwischen Dänemark und Schweden und fährt weiter durch Schweden. Der Fahrer beendet seine Tour mit einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung von Helsinki nach Malmö.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Leerfahrten sind nicht per se von den Vorschriften ausgenommen, sondern nur in Verbindung mit der vorangegangenen oder der nachfolgenden

Beförderung. Da die bilaterale grenzüberschreitende Beförderung (Obst) beendet ist, gilt die Leerfahrt als mit der nachfolgenden, nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung verbunden. Die nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung zwischen Finnland und Schweden steht in keiner Verbindung mit Dänemark. Somit gilt der Fahrer ab Esbjerg bis zur Grenze zwischen Dänemark und Schweden nicht als nach Dänemark entsandt.

Auf der Fahrt durch Schweden gilt er auch nicht als nach Schweden entsandt, da es sich um eine Transitfahrt handelt. Der Fahrer gilt als nach Finnland entsandt, nachdem er die Grenze zwischen Schweden und Finnland passiert hat. Bis er das finnische Hoheitsgebiet verlässt, ist er nach Finnland entsandt. Sobald der Fahrer die Grenze zwischen Finnland und Schweden passiert hat, gilt er als nach Schweden entsandt. Wenn er von Malmö aus mit unbeladenem Lkw zurück nach Hamburg fährt (Leerfahrt), endet der Entsendezeitraum mit dem Entladen der Sportbekleidung in Malmö.

Szenario 5: Leerfahrten zwischen Kabotagefahrten

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK). In Esbjerg (DK) wird das gesamte Obst entladen. Von Esbjerg (DK) fährt der unbeladene Lkw (Leerfahrt) nach Horsens (DK). In Horsens (DK) wird der Lkw mit Fleisch beladen, das nach Aarhus (DK) transportiert und dort vom Fahrer entladen wird. Von Aarhus aus erfolgt eine Leerfahrt nach Aalborg, wo der Lkw mit Milch beladen wird. Von Aalborg (DK) bringt der Fahrer die Milch nach Malmö (SE).

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Hamburg nach Esbjerg durchgeführt, gefolgt von einer Leerfahrt zwischen Esbjerg und Horsens.

Die anschließende Fahrt ist eine Kabotagebeförderung von Horsens nach Aarhus, gefolgt von einer Leerfahrt von Aarhus nach Aalborg. In Aalborg beginnt die nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung nach Schweden.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Leerfahrten sind nicht per se von den Entsendevorschriften ausgenommen, sondern nur in Verbindung mit der vorangegangenen oder der nachfolgenden Beförderung. Da die vorherige Beförderung (Obst) beendet ist, ist die Leerfahrt mit der anschließenden Kabotagefahrt (Fleisch) verbunden, die den Entsendevorschriften unterliegt. Die nächste Leerfahrt von Aarhus nach Aalborg steht in Verbindung mit der anschließenden nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung. Somit gilt der Fahrer ab dem Zeitpunkt, zu dem das Obst in Esbjerg entladen ist, bis zur Ankunft an der Grenze zwischen Dänemark und Schweden als nach Dänemark entsandt. Sobald er die Grenze zwischen Dänemark und Schweden passiert hat, gilt er als nach Schweden entsandt.

Szenario 6: Leerfahrten mit Pause zwischen Kabotagefahrten

Vorgänge: Am Montagmorgen fährt ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK), wo das gesamte Obst entladen wird. In Esbjerg legt der Fahrer eine zweitägige Pause ein. Am Mittwochmorgen steht eine Kabotagefahrt von Aalborg nach Kopenhagen an. Dazu fährt der Fahrer zunächst von Esbjerg (DK) nach Aalborg (DK). Nach der Ankunft in Aalborg wird der Lkw mit Käse beladen. Anschließend fährt der Fahrer von Aalborg nach Kopenhagen, wo der Käse entladen wird. Danach fährt der Fahrer mit unbeladenem Lkw (Leerfahrt) zurück nach Hamburg (DE).

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Hamburg nach Esbjerg (Obst) durchgeführt, anschließend eine Pause eingelegt und danach den unbeladenen Lkw (Leerfahrt) von Esbjerg nach Aalborg gefahren. Darauf folgt eine Kabotagebeförderung (Käse) von Aalborg nach Kopenhagen. Der Fahrer beendet die Tour mit einer Leerfahrt zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Leerfahrten sind nicht per se von den Vorschriften ausgenommen, sondern nur in Verbindung mit der vorangegangenen oder der nachfolgenden Beförderung. Da die bilaterale grenzüberschreitende Beförderung beendet ist, muss die Leerfahrt mit der nachfolgenden Kabotage von Aalborg nach Esbjerg verbunden sein. Der Fahrer gilt erst ab Mittwochmorgen mit Beginn der Leerfahrt nach Aalborg als nach Dänemark entsandt. *Das ist darin begründet, dass das im Rahmen der bilateralen Beförderung gelieferte Obst bereits entladen wurde. Unbedingt zu beachten ist, dass der Fahrer an den Ruhetagen in Dänemark nicht als entsandt gilt.* Der Fahrer ist als nach Dänemark entsandt anzusehen, bis der Käse in Kopenhagen entladen ist. Eine Leerfahrt im Anschluss an eine Kabotagebeförderung oder eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung unterliegt nicht den Entsendevorschriften, wenn es sich bei dieser Leerfahrt um die Rückfahrt in den Niederlassungsmitgliedstaat handelt.

Beförderungen im kombinierten Verkehr

Als Beförderungen im kombinierten Verkehr gelten Beförderungen von Gütern zwischen Mitgliedstaaten, bei denen die Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße zurückgelegt wird, während der übrige Teil der Strecke per Bahn, Binnenschiff oder Seeschiff zurückgelegt wird, sofern dieser Teil mehr als 100 km Luftlinie beträgt.

Szenario 1: Eine Beförderung im kombinierten Verkehr als bilaterale grenzüberschreitende Beförderung

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK), wo das Obst entladen wird. Von Esbjerg (DK) aus fährt der Fahrer den unbeladenen Lkw weiter zum Hafen Aarhus (DK). Im Hafen Aarhus (DK) übernimmt der Fahrer einen Sattelaufleger. Der mit Waren aus England beladene Aufleger wurde mit der Fähre transportiert. Der Fahrer fährt mit dem Aufleger zurück nach Hamburg.

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat zwei bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen und zwischen diesen beiden Beförderungen eine Leerfahrt durchgeführt. Die erste bilaterale grenzüberschreitende Beförderung erfolgte von Hamburg nach Esbjerg (Obst). Daran schloss sich eine Leerfahrt von Esbjerg zum Hafen Aarhus an. Die zweite bilaterale grenzüberschreitende Beförderung erfolgte vom Hafen Aarhus nach Hamburg.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen. Leerfahrten sind nicht per se von den Vorschriften ausgenommen, sondern nur in Verbindung mit der vorangegangenen oder der nachfolgenden Fahrt.

Da die bilaterale Beförderung in Esbjerg beendet war, steht die Leerfahrt in Verbindung mit der anschließenden kombinierten Beförderung vom Hafen Aarhus nach Hamburg. Beförderungen im kombinierten Verkehr sind von den Entsendevorschriften ausgenommen, sofern die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke für bilaterale Beförderungen genutzt wird. *Somit gilt der Fahrer in diesem Szenario nicht als entsandt.*

Szenario 2: Eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung, gefolgt von einer Beförderung im kombinierten Verkehr und Kabotage

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Hamburg (DE) niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Obst voll beladenen Lkw von Hamburg (DE) nach Esbjerg (DK), wo das Obst entladen wird. Im Hafen Esbjerg (DK) übernimmt der Fahrer einen Sattelaufleger. Der mit Gütern aus England beladene Auflieger wurde per Fähre transportiert. Der Fahrer bringt den Sattelaufleger nach Kolding (DK). In Kolding (DK) wird der Auflieger mit Fleisch beladen. Das Fleisch wird nach Padborg (DK) transportiert. Von Padborg (DK) fährt der Fahrer mit unbeladenem Lkw (Leerfahrt) zurück nach Hamburg.

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung von Hamburg nach Esbjerg (Obst) durchgeführt, gefolgt von einer Beförderung im kombinierten Verkehr von Esbjerg nach Kolding (Sattelaufleger), einer Kabotagefahrt von Kolding nach Padborg (Fleisch) und einer Leerfahrt von Padborg zurück nach Hamburg.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen.

Die auf der Straße zurückgelegte Zu- oder Ablaufstrecke einer Beförderung im kombinierten Verkehr unterliegt den Entsendevorschriften, sofern das Be- und Entladen im selben Mitgliedstaat stattfindet. Folglich gilt der Fahrer als nach Dänemark entsandt, sobald der Auflieger mit der Zugmaschine verbunden ist und die vorgesehene Beförderung nach Kolding beginnt. Der Fahrer gilt bis zum Entladen der Fleischfracht in Padborg als entsandt, da es sich bei dem Transport von Kolding nach Padborg um Kabotage handelt. Eine Leerfahrt im Anschluss an eine Kabotagebeförderung oder eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung unterliegt nicht den Entsendevorschriften, wenn es sich bei dieser Leerfahrt um die Rückfahrt in den Niederlassungsmittgliedstaat handelt.

Beförderungen in Drittländern (Nichtmitgliedstaaten)

Ein Fahrer, der bei einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, das Beförderungen in Drittländern durchführt, unterliegt hinsichtlich der Entsendung in diese Länder den Rechtsvorschriften der betreffenden Länder. Der Fahrer unterliegt den Entsendevorschriften der Richtlinie, sobald er wieder im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats unterwegs ist, unabhängig davon, woher – ob aus Mitgliedstaaten oder aus Drittländern – die beförderten Güter stammen.

Szenario 1: Eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung, gefolgt von einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung und einer Leerfahrt

Vorgänge: Ein Fahrer, der bei einem in Dänemark niedergelassenen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen mit Lampen voll beladenen Lkw von Herning (DK) nach Zürich (CH), wo die Lampen

entladen werden. In Zürich (CH) wird der Lkw mit Schokolade beladen, die von dem Fahrer nach Hamburg (DE) transportiert wird. In Hamburg (DE) wird die Schokolade entladen. Danach fährt der Fahrer mit unbeladenem Lkw (Leerfahrt) von Hamburg zurück nach Herning (DK).

Charakterisierung der Beförderungen: Der Fahrer hat eine bilaterale grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt, gefolgt von einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung und einer Leerfahrt. Die bilaterale grenzüberschreitende Beförderung erfolgt von Herning nach Zürich. In Zürich startet der Fahrer seine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung nach Hamburg (Schokolade) und fährt anschließend unbeladen (Leerfahrt) von Hamburg zurück nach Herning.

Schlussfolgerung: Bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen sind von den Entsendevorschriften ausgenommen, einschließlich bilateraler grenzüberschreitender Beförderungen in Drittländer.¹⁶ Die Entsendevorschriften der Richtlinie (EU) 2020/1057 gelten nicht für die Schweiz und die EWR-Länder. Da die Schweiz ein Drittland (Nicht-EU-Mitgliedstaat) ist, kann der Fahrer den Schweizer Behörden keine Entsendemeldung über das IMI übermitteln. Nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen unterliegen den Entsendevorschriften; daher gilt der Fahrer als nach Deutschland entsandt, sobald er die Grenze zwischen der Schweiz und Deutschland passiert hat.¹⁷ Leerfahrten sind nicht per se von den Entsendevorschriften ausgenommen, sondern nur in Verbindung mit der vorangegangenen oder der nachfolgenden Beförderung. Eine Leerfahrt im Anschluss an eine Kabotagebeförderung oder eine nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung unterliegt nicht den Entsendevorschriften, wenn es sich bei dieser Leerfahrt um die Rückfahrt in den Niederlassungsmittgliedstaat handelt. Somit gilt der Fahrer ab dem Zeitpunkt, zu dem die Schokolade in Hamburg entladen ist, nicht mehr als entsandt.

¹⁶ Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2020/1057.

¹⁷ Die Entsendevorschriften der Richtlinie (EU) 2020/1057 gelten ausschließlich für Fahrer, die bei einem in einem EU-Mitgliedstaat oder im Vereinigten Königreich niedergelassenen Unternehmen beschäftigt sind.