



## **Fragen und Antworten zur Entsendung von Kraftfahrern gemäß der Richtlinie (EU) 2020/1057 im Rahmen des Güterverkehrs<sup>1</sup>**

***HAFTUNGSAUSSCHLUSS: Dieser Leitfaden wurde von den Kommissionsdienststellen ausgearbeitet und bindet die Europäische Kommission nicht. Für die Auslegung des Unionsrechts ist ausschließlich der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.***

### **ALLGEMEINE KRITERIEN zur Bestimmung, wann ein Kraftfahrer gemäß der Richtlinie (EU) 2020/1057 als entsandt gilt und wann nicht**

In der Richtlinie (EU) 2020/1057<sup>2</sup> (im Folgenden „Richtlinie“) werden besondere Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG<sup>3</sup> und der Richtlinie 2014/67/EU<sup>4</sup> festgelegt, bei denen es sich um Rechtsakte über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen handelt. Es wird zwischen Arten von Beförderungen unterschieden, die den Entsendevorschriften unterliegen, und jenen, die ihnen nicht unterliegen. Als allgemeines Kriterium für diese Unterscheidung dient der Grad der Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Dieser Leitfaden bezieht sich lediglich auf Fragen und Antworten zur Entsendung von Kraftfahrern im Zusammenhang mit der Güterbeförderung im Straßenverkehr. Es werden andere Fragen und Antworten zum gleichen Thema hinsichtlich der Vorschriften zur Personenbeförderung ausgearbeitet.

<sup>2</sup> 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 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49).

<sup>3</sup> 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 (ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1).

<sup>4</sup> 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 (ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11).

<sup>5</sup> Erwägungsgrund 9 der Richtlinie (EU) 2020/1057: „Ausgewogene sektorspezifische Vorschriften für die Entsendung sollten auf dem Vorliegen einer hinreichenden Verbindung zwischen dem Kraftfahrer und den erbrachten Dienstleistungen sowie mit dem Gebiet des jeweiligen Aufnahmemitgliedstaats basieren. Zur Erleichterung der Durchsetzung dieser Vorschriften sollte zwischen den verschiedenen Arten von Beförderungen in Abhängigkeit vom Grad der Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats unterschieden werden.“

Im Einzelnen gelten gemäß der Richtlinie (EU) 2020/1057 Kraftfahrer, die Beförderungen in anderen Mitgliedstaaten als dem Mitgliedstaat durchführen, in dem der Arbeitgeber des Kraftfahrers seine Niederlassung hat, bei der Durchführung der folgenden Beförderungen als **entsandt**:

- 1) **Dreiländerverkehr**<sup>6</sup> – Beförderungen zwischen zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland, von denen keiner der Niederlassungsmitgliedstaat<sup>7</sup> des Unternehmens ist, das diese Beförderungen durchführt;
- 2) **Kabotagen** – gewerbliche innerstaatliche Beförderungen, die zeitweilig im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats von einem in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen durchgeführt werden<sup>8</sup>.

Der Kraftfahrer gilt **nicht** als **entsandt**, wenn er Folgendes durchführt:

- 1) **grenzüberschreitende bilaterale Beförderungen**<sup>9</sup> – Beförderungen auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags von dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist (Niederlassungsmitgliedstaat), in einen anderen Mitgliedstaat oder ein Drittland oder von einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Niederlassungsmitgliedstaat;
- 2) **begrenzte zusätzliche Be- und/oder Entladungen**<sup>10</sup> (d. h. Dreiländerverkehr wie zuvor beschrieben), die im Rahmen bilateraler Beförderungen in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die der Kraftfahrer fährt, vorgenommen werden;
- 3) **Transit**<sup>11</sup> durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, ohne Be- oder Entladungen vorzunehmen;
- 4) **Zu- oder Ablaufstrecke einer Beförderung im kombinierten Verkehr**<sup>12</sup> im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG des Rates<sup>13</sup>, wenn die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst eine grenzüberschreitende bilaterale Beförderung darstellt.

## **VERWALTUNGSPFLICHTEN des Unternehmens vor, während und nach der Entsendung**

In Artikel 1 Absätze 11 und 12 der Richtlinie (EU) 2020/1057 werden die Verwaltungsanforderungen festgelegt, die die Unternehmen erfüllen müssen, um die Einhaltung der Vorschriften für die Entsendung von Kraftfahrern nachzuweisen.

### **Vor der Entsendung muss das Unternehmen**

- den Behörden des Mitgliedstaats, in den der Kraftfahrer entsandt wird, eine Entsendemeldung übermitteln, und zwar

---

<sup>6</sup> In den Erwägungsgründen 12 und 13 der Richtlinie als „nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung“ bezeichnet.

<sup>7</sup> Der Niederlassungsmitgliedstaat ist in Artikel 2 Nummer 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 definiert.

<sup>8</sup> Kabotagen im Güterverkehr sind in der Richtlinie unter Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72) definiert.

<sup>9</sup> Erwägungsgrund 10 und Artikel 1 Absätze 3 und 4 der Richtlinie (EU) 2020/1057.

<sup>10</sup> Artikel 1 Absatz 3 Unterabsatz 3 der Richtlinie (EU) 2020/1057.

<sup>11</sup> Erwägungsgrund 11 und Artikel 1 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2020/1057.

<sup>12</sup> Erwägungsgrund 12 und Artikel 1 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2020/1057.

<sup>13</sup> Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

- spätestens bei Beginn der Entsendung sowie
- unter Verwendung eines mehrsprachigen Standardformulars der öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI).

**Die Entsendemeldung enthält folgende Angaben:**

1. die Identität des Unternehmens, zumindest in Form der Nummer der Gemeinschaftslizenz, sofern diese verfügbar ist;
2. die Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person im Niederlassungsmitgliedstaat, der/die als Ansprechpartner für die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats, in dem die Dienstleistungen erbracht werden, zur Verfügung steht und Dokumente oder Mitteilungen versendet und in Empfang nimmt;
3. die Identität, die Wohnanschrift und die Führerscheinnummer des Kraftfahrers;
4. den Beginn des Arbeitsvertrags des Kraftfahrers und das auf diesen Vertrag anwendbare Recht;
5. das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung;
6. die amtlichen Kennzeichen der Kraftfahrzeuge;
7. die erbrachten Verkehrsdienstleistungen (z. B. Güterbeförderung, Personenbeförderung, grenzüberschreitende Beförderung oder Kabotage).

**Während der Entsendung muss das Unternehmen**

- dafür sorgen, dass den Kraftfahrern folgende Unterlagen zur Verfügung stehen:
  - die Entsendemeldung in Papier- oder elektronischer Form;
  - Nachweise darüber, dass die Beförderungen im Aufnahmemitgliedstaat erfolgen, z. B. ein elektronischer Frachtbrief (e-CMR);
  - die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers (insbesondere die Ländersymbole der Mitgliedstaaten, in denen sich der Kraftfahrer bei den Beförderungen aufgehalten hat).

**Nach der Entsendung muss das Unternehmen**

- spätestens acht Wochen nach Erhalt der Aufforderung des Aufnahmemitgliedstaats über die mit dem IMI verbundene öffentliche Schnittstelle die erwünschten Unterlagen übermitteln. Dazu zählen
  - Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers;
  - Frachtbriefe;
  - Unterlagen über die Entlohnung des Kraftfahrers im Entsendezeitraum;
  - der Arbeitsvertrag;
  - Zeiterfassungsbögen, die sich auf die Arbeit des Kraftfahrers beziehen;
  - Zahlungsbelege über die Entlohnung des Kraftfahrers.











Die Behörden der Mitgliedstaaten dürfen den Unternehmen keine zusätzlichen Verwaltungsanforderungen auferlegen als die in der Richtlinie genannten, um die Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie zu überprüfen.

**BEFÖRDERUNGSSZENARIEN**

In den folgenden Abschnitten wird erläutert und veranschaulicht, wie die Entsendevorschriften in verschiedenen Beförderungsszenarien gelten:

- I. BILATERAL
- II. DREILÄNDERVERKEHR
- III. KABOTAGE
- IV. TRANSIT
- V. LEERFAHRTEN

**Legende:**

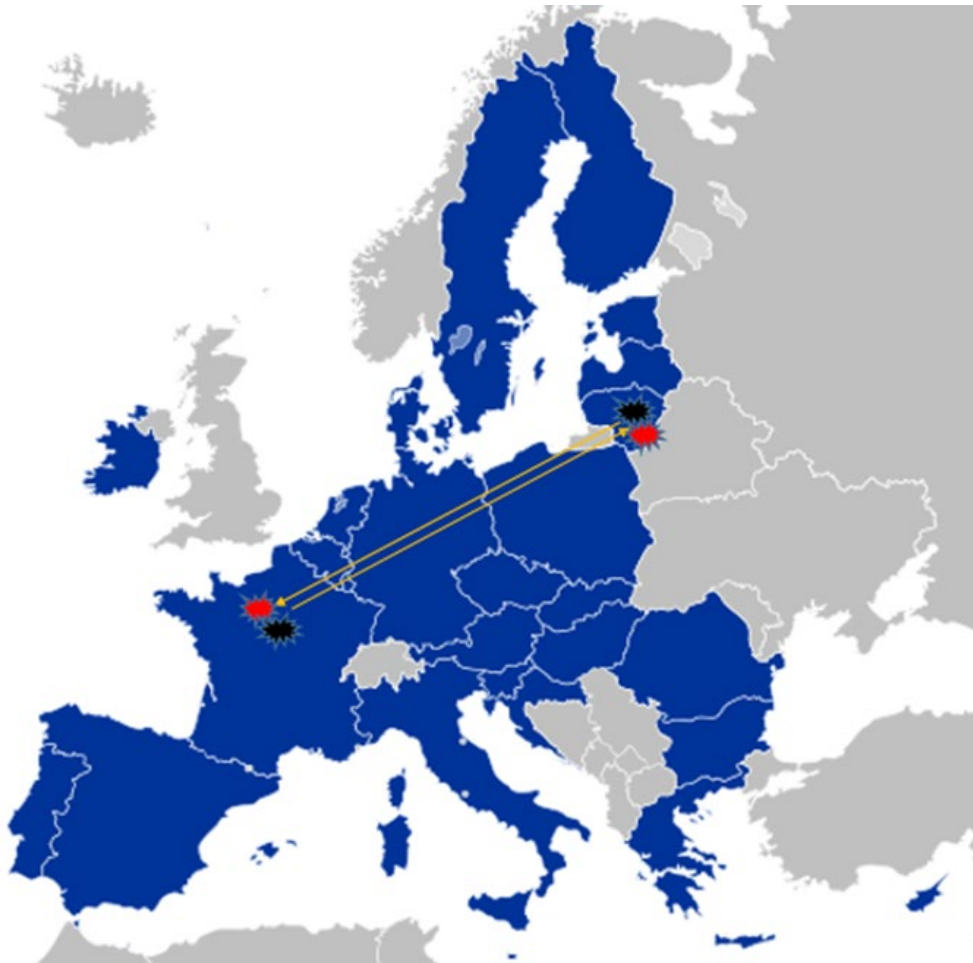
-  Beginn der Beförderung und Beladung
-  Entladung und Ende der Beförderung
-  Erste zusätzliche Beladung
-  Erste zusätzliche Entladung
-  Zweite zusätzliche Beladung
-  Zweite zusätzliche Entladung
-  Bilaterale Beförderung
-  Zusätzliche von den Entsendevorschriften ausgenommene Beförderung
-  Nicht von den Entsendevorschriften ausgenommene Beförderung
-  Transit/Leerfahrt

## I. BILATERAL

### 1. Was sind grenzüberschreitende bilaterale Beförderungen, die von den Entsendevorschriften ausgenommen sind?

#### **Szenario 1: Zwei bilaterale Beförderungen**

Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Litauen (LT) beschäftigt ist, fährt mit einem voll beladenen LKW von Vilnius (LT) nach Paris (FR). Der Kraftfahrer entlädt alle Güter in Paris. Für die Rückfahrt lädt der Kraftfahrer dann Güter in Paris, die nach Vilnius (LT) geliefert werden.



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte zwei bilaterale Beförderungen durch: eine von LT (Niederlassungsmitgliedstaat) nach FR (Aufnahmeland) und eine weitere von FR zurück nach LT. Der Kraftfahrer unterlag daher während der gesamten Fahrt nicht den Entsendevorschriften.

## **Szenario 2: Bilaterale Beförderungen mit drei Entladeorten**

Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Litauen (LT) beschäftigt ist, belädt den gesamten LKW in Vilnius (LT). Der Kraftfahrer fährt dann nach Berlin (DE) und entlädt ein Drittel der Güter und fährt anschließend nach Antwerpen (BE), um ein weiteres Drittel der Güter zu entladen. Danach fährt der Kraftfahrer weiter nach Lyon (FR) und entlädt das verbleibende Drittel der Güter.



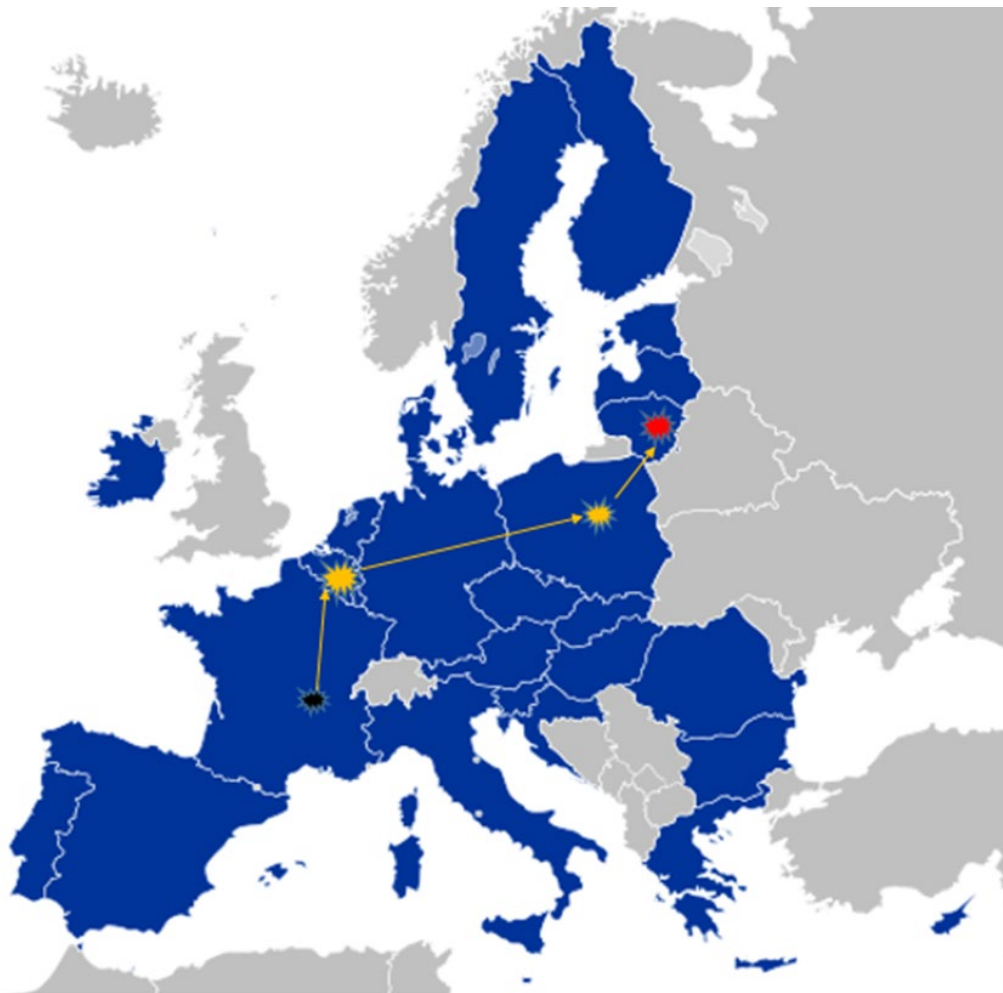
**Schlussfolgerung:** Der Kraftfahrer führte auf einer Fahrt drei bilaterale Beförderungen durch. Zunächst wurde der gesamte LKW in LT (Niederlassungsmitgliedstaat) beladen und anschließend wurden die Güter in drei verschiedenen Ländern entladen (teilweise Entladung von Gütern in DE, BE, FR). Da während einer Fahrt mehrere von den Entsendevorschriften ausgenommene bilaterale Beförderungen (d. h. jede mit einem gesonderten Frachtbrief) durchgeführt werden können<sup>14</sup>, unterlag der Kraftfahrer während der gesamten Fahrt nicht den Entsendevorschriften.

---

<sup>14</sup> Erwägungsgrund 10 der Richtlinie (EU) 2020/1057: „Wenn ein Kraftfahrer bilaterale Beförderungen von dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist (im Folgenden ‚Niederlassungsmitgliedstaat‘), in das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittlands oder zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat durchführt, ist die Art des Dienstes eng mit dem Niederlassungsmitgliedstaat verbunden. Es ist möglich, dass ein Kraftfahrer während einer Fahrt mehrere bilaterale Beförderungen durchführt.“

### **Szenario 3: Bilaterale Beförderungen mit drei Beladeorten**

Nach der Durchführung der in Szenario 2 beschriebenen Beförderungen belädt der Kraftfahrer, der bei dem Unternehmen mit Niederlassung in Litauen (LT) beschäftigt ist, auf dem Rückweg nach LT ein Drittel des LKWs in Lyon (FR). Der Kraftfahrer fährt dann nach Brüssel (BE) und belädt ein weiteres Drittel des LKWs und fährt anschließend nach Warschau (PL), um das verbleibende Drittel des LKWs zu beladen. Danach fährt der Kraftfahrer weiter nach Vilnius (LT), um alle Güter zu entladen.



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte auf der Rückfahrt in den Niederlassungsmitgliedstaat drei bilaterale Beförderungen durch. Da während einer Fahrt mehrere von den Entsendevorschriften ausgenommene bilaterale Beförderungen (d. h. jede mit einem gesonderten Frachtbrief) durchgeführt werden können, unterlag der Kraftfahrer während der gesamten Fahrt nicht den Entsendevorschriften.

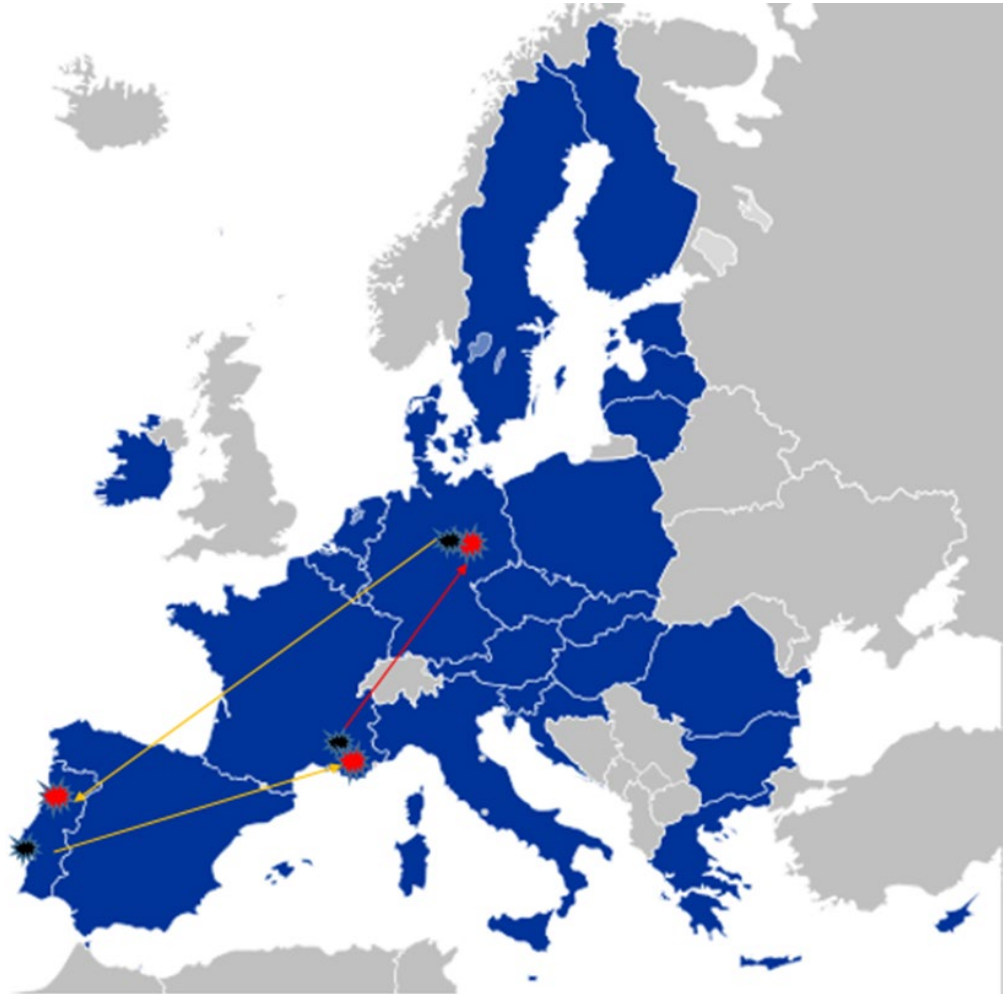


## II. DREILÄNDERVERKEHR

### 2. Unterliegen Kraftfahrer im Dreiländerverkehr den Vorschriften über die Entsendung von Kraftfahrern?

#### **Szenario 4: Dreiländerverkehr zwischen zwei bilateralen Beförderungen**

Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Portugal (PT) beschäftigt ist, fährt mit einem voll beladenen LKW von Lissabon (PT) nach Marseille (FR). Der Kraftfahrer entlädt die Güter in Marseille. Dann belädt der Kraftfahrer den gesamten LKW in Marseille (FR) und entlädt die Güter in Berlin (DE). In Berlin belädt der Kraftfahrer den gesamten LKW und entlädt die Güter in Porto (PT).



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte zwei verschiedene bilaterale Beförderungen und einen Dreiländerverkehr durch. Im Rahmen der ersten bilateralen Beförderung wurden die Güter zunächst in PT (Niederlassungsmitgliedstaat) geladen und anschließend in FR entladen. Im Rahmen der zweiten bilateralen Beförderung wurden die Güter in DE geladen und anschließend in PT (Niederlassungsmitgliedstaat) entladen. Während beiden bilateralen Beförderungen unterlag der Kraftfahrer nicht den Entsendevorschriften. Die Ladung von Gütern in FR und die anschließende Entladung dieser Güter in DE stellte einen Dreiländerverkehr dar, der mit keiner der beiden bilateralen Beförderungen verbunden war. Der Kraftfahrer gilt daher als nach FR entsandt, sobald er nach Beendigung der bilateralen Beförderung zum Beladeort fährt, um die Güter zu laden, die im Rahmen des Dreiländerverkehrs befördert werden. Die Entsendung nach FR endet, sobald der Kraftfahrer das Hoheitsgebiet von FR verlässt. Anschließend gilt der Kraftfahrer von der Einreise in das Hoheitsgebiet von DE bis zur Entladung der Güter in diesem Mitgliedstaat als nach DE entsandt.



**Szenario 5: Dreiländerverkehr zwischen einer bilateralen Beförderung und einer Leerfahrt**  
Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Portugal (PT) beschäftigt ist, belädt den gesamten LKW in Lissabon (PT) und fährt nach Berlin (DE), wo diese Güter entladen werden. In Berlin (DE) belädt der Kraftfahrer den gesamten LKW mit anderen Gütern und entlädt diese in Madrid (ES). Anschließend fährt der Kraftfahrer mit dem unbeladenen LKW von Madrid (ES) zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat (PT).



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte eine bilaterale Beförderung von PT nach DE, einen Dreiländerverkehr von DE nach ES und eine Leerfahrt von ES zurück nach PT durch. Der Kraftfahrer gilt als nach DE entsandt, sobald er nach Beendigung der bilateralen Beförderung zum Beladeort fährt, um die Güter zu laden, die im Rahmen des Dreiländerverkehrs von DE nach ES befördert werden. Die Entsendung nach DE endet, sobald der Kraftfahrer das Hoheitsgebiet von DE verlässt. Anschließend gilt der Kraftfahrer von der Einreise in das Hoheitsgebiet von ES bis zur Entladung der aus DE im Rahmen des Dreiländerverkehrs beförderten Güter und Beendigung des Dreiländerverkehrs als nach ES entsandt. Die Leerrückfahrt durch das Hoheitsgebiet von ES gilt nicht als Entsendung. Der Kraftfahrer gilt nicht als nach FR entsandt, wenn er während der bilateralen Beförderung von PT nach DE und während des Dreiländerverkehrs von DE nach ES durch das Hoheitsgebiet von FR fährt.

### ***3. Was sind begrenzte zusätzliche Be- und/oder Entladungen, die von den Entsendevorschriften ausgenommen sind?***

Der Kraftfahrer ist von den Entsendevorschriften ausgenommen, wenn er im Rahmen einer laufenden bilateralen Beförderung **eine Be- und/oder Entladung „im Dreiländerverkehr“** im Mitgliedstaat oder Drittland vornimmt, durch den/das der Kraftfahrer fährt, sofern er keine Güter in demselben Mitgliedstaat lädt und entlädt.

Dies ist zum Beispiel möglich, wenn der Kraftfahrer eine bilaterale Beförderung ohne eine Vollladung durchführt und der Kraftfahrer auf dem Weg zusätzliche Güter lädt, um die Ladekapazität des Fahrzeugs maximal zu nutzen. Der Kraftfahrer kann während einer bilateralen Beförderung vom Niederlassungsmitgliedstaat in den Aufnahmemitgliedstaat einen von den Entsendevorschriften ausgenommenen Dreiländerverkehr (d. h. eine zusätzliche Be- und/oder Entladung) durchführen. Wenn zwei aufeinanderfolgende bilaterale Beförderungen vom und in den Niederlassungsmitgliedstaat durchgeführt werden, kann während jeder der beiden Beförderungen ein von den Entsendevorschriften ausgenommener zusätzlicher Dreiländerverkehr durchgeführt werden. Dies besagt die sogenannte **1+1-Regel**.

### **Szenario 6: Zwei bilaterale Beförderungen mit zwei Dreiländerverkehren (1+1)**

Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Litauen (LT) beschäftigt ist, belädt in Vilnius (LT) die Hälfte des LKWs mit Gütern, die nach Barcelona (ES) geliefert werden. Der Kraftfahrer hält in Berlin (DE) und belädt die verbleibende Hälfte des LKWs mit anderen Gütern. Anschließend fährt der Kraftfahrer nach Brüssel (BE) und entlädt die in Berlin (DE) geladenen Güter. Danach setzt der Kraftfahrer die Fahrt fort und entlädt in Barcelona (ES) die in Vilnius (LT) geladenen Güter. Für die bilaterale Beförderung auf dem Rückweg belädt der Kraftfahrer den gesamten LKW in Barcelona (ES). Der Kraftfahrer hält in Brüssel, um die Hälfte der Güter zu entladen. Anschließend fährt der Kraftfahrer weiter nach Vilnius (LT), um die verbleibende Hälfte der Güter zu entladen.



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte zwei bilaterale Beförderungen mit einer zusätzlichen Be- und/oder Entladung (Dreiländerverkehr) während jeder bilateralen Beförderung durch. Die erste bilaterale Beförderung erfolgte von LT nach ES mit einer von den Entsendevorschriften ausgenommenen zusätzlichen Tätigkeit (d. h. Ladung von Gütern in DE und Entladung dieser Güter in BE). Die zweite bilaterale Beförderung (auf dem Rückweg) erfolgte von ES nach LT, ebenfalls mit einer von den Entsendevorschriften ausgenommenen zusätzlichen Tätigkeit (d. h. Ladung von Gütern in ES und Entladung eines Teils dieser Güter in BE). Der Kraftfahrer unterlag während der gesamten Fahrt nicht den Entsendevorschriften.

Es sei darauf hingewiesen, dass eine einzige von den Entsendevorschriften ausgenommene zusätzliche Tätigkeit Folgendes umfassen kann:

- eine Beladung;
- eine Entladung oder
- eine Be- und Entladung

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

**4. Ist es möglich, dass der Kraftfahrer während einer bilateralen Beförderung zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat zwei von den Entsendevorschriften ausgenommene zusätzliche Tätigkeiten vornimmt, wenn während der bilateralen Beförderung vom Niederlassungsmitgliedstaat keine zusätzliche Tätigkeit vorgenommen wurde?**

Ja, sofern der Kraftfahrer während der bilateralen Beförderung vom Niederlassungsmitgliedstaat nicht die Möglichkeit genutzt hat, eine von den Entsendevorschriften ausgenommene zusätzliche Be- und/oder Entladung (Dreiländerverkehr) vorzunehmen und auf diese Beförderung eine bilaterale Beförderung zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat folgt, können während der bilateralen Beförderung auf dem Rückweg zwei von den Entsendevorschriften ausgenommene zusätzliche Be- und/oder Entladungen (Dreiländerverkehr) vorgenommen werden. Dies besagt die sogenannte **0+2-Regel**.

### **Szenario 7: Eine bilaterale Beförderung mit zwei Dreiländerverkehren (0+2)**

*Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Litauen (LT) beschäftigt ist, belädt den gesamten LKW in Vilnius (LT) und liefert die Güter nach Madrid (ES).*

*Dann belädt der Kraftfahrer den gesamten LKW in Madrid (ES). Der Kraftfahrer hält in Brüssel (BE), um ein Viertel dieser Güter zu entladen. Danach fährt der Kraftfahrer nach Berlin (DE) und entlädt ein weiteres Viertel der Güter. Anschließend fährt der Kraftfahrer weiter nach Vilnius (LT), um die verbleibende Hälfte der Güter zu entladen.*



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte zwei bilaterale Beförderungen mit zwei zusätzlichen Entladungen (Dreiländerverkehr) während der bilateralen Beförderung auf dem Rückweg durch. Die erste bilaterale Beförderung erfolgte von LT nach ES, ohne zusätzliche Tätigkeiten. Die zweite Beförderung (auf dem Rückweg) erfolgte von ES nach LT, mit zwei von den Entsendevorschriften ausgenommenen zusätzlichen Tätigkeiten (d. h. Dreiländerverkehre zwischen ES-BE und ES-DE, die zwei zusätzliche Entladungen umfassten). Der Kraftfahrer unterlag während der gesamten Fahrt nicht den Entsendevorschriften.

### **Szenario 8: Eine bilaterale Beförderung mit zwei Dreiländerverkehren (0+2)**

Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Litauen (LT) beschäftigt ist, belädt den gesamten LKW in Vilnius (LT) und liefert die Güter nach Barcelona (ES). Der Kraftfahrer belädt die Hälfte des LKWs in Barcelona (ES) und hält dann in Lyon (FR) und belädt die Hälfte des LKWs mit einer anderen Art von Gütern. Anschließend fährt der Kraftfahrer nach Brüssel (BE) und entlädt die in Lyon (FR) geladenen Güter. Der Kraftfahrer fährt dann weiter nach Berlin (DE), um die Hälfte des LKWs mit anderen Gütern zu beladen, die dann in Warschau (PL) entladen werden. Zum Schluss fährt der Kraftfahrer weiter nach Vilnius (LT), wo er die in Barcelona (ES) geladenen Güter entlädt.



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte zwei bilaterale Beförderungen mit zwei zusätzlichen Tätigkeiten, die jeweils eine Be- und Entladung (Dreiländerverkehr) umfassten, während der bilateralen Beförderung auf dem Rückweg durch. Die erste bilaterale Beförderung erfolgte von LT nach ES, ohne zusätzliche Tätigkeit. Die zweite bilaterale Beförderung auf dem Rückweg erfolgte von ES nach LT, mit zwei von den Entsendevorschriften ausgenommenen zusätzlichen Tätigkeiten (d. h. Dreiländerverkehre zwischen FR-BE und DE-PL, die beide eine zusätzliche Be- und Entladung umfassten). Der Kraftfahrer unterlag während der gesamten Fahrt nicht den Entsendevorschriften.

**5. Welche Tätigkeiten sind von den Entsendevorschriften ausgenommen und welche nicht, wenn mehr als eine zusätzliche Tätigkeit im Rahmen einer bilateralen Beförderung vorgenommen wird?**

Wenn im Rahmen einer laufenden bilateralen Beförderung mehrere Dreiländerverkehre durchgeführt werden, sind die **erste Tätigkeit** (im Falle der 1+1-Regel) oder die **ersten beiden Tätigkeiten** (im Falle der 0+2-Regel) von den Entsendevorschriften ausgenommen. Führt das Unternehmen aber eine dritte oder weitere zusätzliche Tätigkeiten (im 1+1-Szenario oder im 0+2-Szenario) durch, so sind diese zusätzlichen Tätigkeiten nicht mehr ausgenommen und unterliegen den Entsendevorschriften.



**Szenario 9: Bilaterale Beförderung mit einem von den Entsendevorschriften ausgenommenen Dreiländerverkehr und einem nicht von den Entsendevorschriften ausgenommenen Dreiländerverkehr**

*Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Litauen (LT) beschäftigt ist, belädt in Vilnius (LT) die Hälfte des LKWs mit Gütern, die nach Madrid (ES) geliefert werden. Auf der Fahrt nach Madrid hält der Kraftfahrer in Warschau (PL), um die Hälfte des LKWs mit anderen Gütern zu beladen, die nach Berlin (DE) geliefert werden. Nachdem die Güter aus Warschau in Berlin entladen wurden, belädt der Kraftfahrer in Berlin (DE) die Hälfte des LKWs mit einer anderen Art von Gütern und entlädt diese in Brüssel (BE). Anschließend fährt der Kraftfahrer weiter nach Madrid (ES) und entlädt die in Vilnius (LT) geladenen Güter.*



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte eine bilaterale Beförderung (von LT nach ES) und zwei zusätzliche Be- und Entladungen (Dreiländerverkehr) während dieser bilateralen Beförderung durch. Die erste zusätzliche Ladung von Gütern in PL und Entladung dieser Güter in DE ist von den Entsendevorschriften ausgenommen, während die zweite zusätzliche Ladung von Gütern in DE und Entladung dieser Güter in BE den Entsendevorschriften unterliegt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Kraftfahrer bereits die Möglichkeit genutzt hat, eine von den Entsendevorschriften ausgenommene zusätzliche Be- und Entladung vorzunehmen. Die Entsendung beginnt mit der Ladung von Gütern in Berlin (DE) und endet mit der Entladung dieser Güter in Brüssel (BE), da der Kraftfahrer dann die von den Entsendevorschriften ausgenommene bilaterale Beförderung wiederaufnimmt. Der Kraftfahrer gilt also von der Ladung der Güter in Berlin bis zum Verlassen des Hoheitsgebiets von DE als nach DE entsandt. Anschließend gilt der Kraftfahrer von der Einreise in das Hoheitsgebiet von BE bis zur Entladung der Güter in Brüssel als nach BE entsandt. Nachdem die Güter in Brüssel entladen wurden, nimmt der Kraftfahrer die von den Entsendevorschriften ausgenommene bilaterale Beförderung wieder auf.

### III. KABOTAGE

#### **Szenario 10: Zwei bilaterale Beförderungen + Kabotage**

Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Portugal (PT) beschäftigt ist, belädt in Lissabon (PT) den gesamten LKW mit Gütern und liefert diese nach Hamburg (DE). Nachdem die Güter in Hamburg (DE) entladen wurden, belädt der Kraftfahrer den gesamten LKW mit anderen Gütern und entlädt diese in München (DE). In München (DE) belädt der Kraftfahrer anschließend den gesamten LKW mit Gütern, die nach Lissabon (PT) geliefert werden.



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte zwei bilaterale Beförderungen (eine von PT nach DE und eine von DE zurück nach PT) sowie eine Kabotage in DE durch. Der Kraftfahrer gilt als nach DE entsandt. Die Entsendung beginnt, sobald die bilaterale Beförderung (Entladung von Gütern in Hamburg) beendet ist und der Kraftfahrer zum Beladeort fährt, um die Güter für die Kabotage in DE zu laden. Die Entsendung dauert während der Durchführung der Kabotage an und endet mit der Entladung der Güter und der Beendigung der Kabotage. Nicht als nach DE entsandt gilt der Kraftfahrer für den Teil der Fahrt nach Beendigung der Kabotage, wenn er mit der bilateralen Beförderung auf dem Rückweg beginnt (d. h. zum Beladeort fährt, die Güter für die bilaterale Beförderung lädt und diese durch das Hoheitsgebiet von DE befördert).

## IV. TRANSIT

### 6. Was versteht man unter „Transit“? Fällt er nicht in den Geltungsbereich der Entsendevorschriften?

Unter dem Begriff „Transit“ versteht man, dass der Kraftfahrer durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats fährt, ohne Fracht zu laden oder entladen. Ob die Anwesenheit des Kraftfahrers in einem Mitgliedstaat als Transit eingestuft wird, wird von Halten, beispielsweise aus hygienischen Gründen, um zu tanken, Pausen zu machen oder Ruhezeiten einzuhalten, nicht beeinflusst<sup>15</sup>. Der Transit fällt demnach nicht in den Geltungsbereich der Entsendevorschriften.

#### **Szenario 11: Transit + bilaterale Beförderung + Dreiländerverkehr + Transit**

Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Portugal (PT) beschäftigt ist, belädt in Lissabon (PT) den gesamten LKW mit Gütern, die nach Madrid (ES) geliefert werden. In Madrid (ES) belädt der Kraftfahrer den gesamten LKW mit Gütern, die nach Dortmund (DE) geliefert werden. Nachdem die Güter nach Dortmund geliefert wurden, kehrt der Kraftfahrer mit einem unbeladenen LKW nach Lissabon (PT) zurück.



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte eine bilaterale Beförderung von PT nach ES, einen Dreiländerverkehr von ES nach DE und eine Leerfahrt von DE zurück nach PT durch. Der Kraftfahrer gilt für den Teil der Fahrt, der im Rahmen einer bilateralen Beförderung durchgeführt wird, nicht als nach ES entsandt. Der Kraftfahrer gilt als nach ES entsandt, sobald die bilaterale Beförderung (Entladung von Gütern in Madrid) beendet ist und der Kraftfahrer zum Beladeort fährt, um die Güter für den Dreiländerverkehr von ES nach DE zu laden. Die Entsendung nach ES endet, sobald der Kraftfahrer das Hoheitsgebiet von ES verlässt. Anschließend gilt der Kraftfahrer von der Einreise in das Hoheitsgebiet von DE bis zur Beendigung des Dreiländerverkehrs in DE als nach DE entsandt. Der Kraftfahrer gilt auf der Leerfahrt zurück nach PT nach Beendigung des Dreiländerverkehrs nicht als nach DE entsandt. Der Kraftfahrer gilt weder in FR noch in BE als entsandt, da er bei der Durchführung des Dreiländerverkehrs das Hoheitsgebiet dieser Länder nur durchfährt.

<sup>15</sup> Erwägungsgrund 11 der Richtlinie (EU) 2020/1057.

## V. LEERFAHRTEN

### 7. Ist eine Leerfahrt dasselbe wie ein „Transit“?

Nein. Ein Transit ist stets von den Entsendevorschriften ausgenommen, während eine Leerfahrt<sup>16</sup> von diesen ausgenommen ist, wenn sie im Zusammenhang mit einer bilateralen Beförderung durchgeführt wird, und nicht von diesen ausgenommen ist, wenn sie im Zusammenhang mit einer Kabotage oder einer nicht bilateralen grenzüberschreitenden Beförderung durchgeführt wird, die den Entsendevorschriften unterliegt (Dreiländerverkehr).

Grundsätzlich endet die Entsendung mit der Entladung der Güter, die im Rahmen der den Entsendevorschriften unterliegenden Beförderung (z. B. Kabotage oder Dreiländerverkehr) befördert wurden. Ob die anschließende Leerfahrt als Entsendung eingestuft wird oder nicht, hängt davon ab, ob die neue Beförderung, durch die diese Leerfahrt veranlasst wird, den Entsendevorschriften unterliegt oder nicht. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Kraftfahrer nicht als entsandt gilt, wenn er nach der Entladung der Güter, die im Rahmen der den Entsendevorschriften unterliegenden Beförderung befördert wurden, eine Leerfahrt zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat durchführt.

---

<sup>16</sup> Gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 bezeichnet der Ausdruck „grenzüberschreitender Verkehr“

- a) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer, bei der sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden,
- b) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs von einem Mitgliedstaat in ein Drittland oder umgekehrt, mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer,
- c) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs zwischen Drittländern mit Transit durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten oder
- d) eine Leerfahrt in Verbindung mit Beförderungen gemäß den Buchstaben a, b und c.

### **Szenario 12: Bilaterale Beförderung + Leerfahrt**

*Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Litauen (LT) beschäftigt ist, belädt den gesamten LKW in Vilnius (LT) und entlädt die Güter in Paris (FR). Auf dem Rückweg fährt der Kraftfahrer mit einem unbeladenen LKW von Frankreich (FR) nach Litauen (LT).*



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte eine bilaterale Beförderung von LT nach FR durch, gefolgt von einer Leerfahrt von FR zurück nach LT. Der Kraftfahrer gilt während der gesamten Fahrt nicht als entsandt: weder während der bilateralen Beförderung nach FR noch während der Leerfahrt, die er nach Beendigung der bilateralen Beförderung durchführt, um in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückzukehren.

### **Szenario 13: Zwei bilaterale Beförderungen + eine Leerfahrt**

Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Litauen (LT) beschäftigt ist, lädt Güter in Vilnius (LT) und entlädt diese in Paris (FR). Der Kraftfahrer fährt mit einem unbeladenen LKW von Paris (FR) nach Antwerpen (BE). Anschließend lädt der Kraftfahrer Güter in Antwerpen (BE) und entlädt diese in Vilnius (LT).

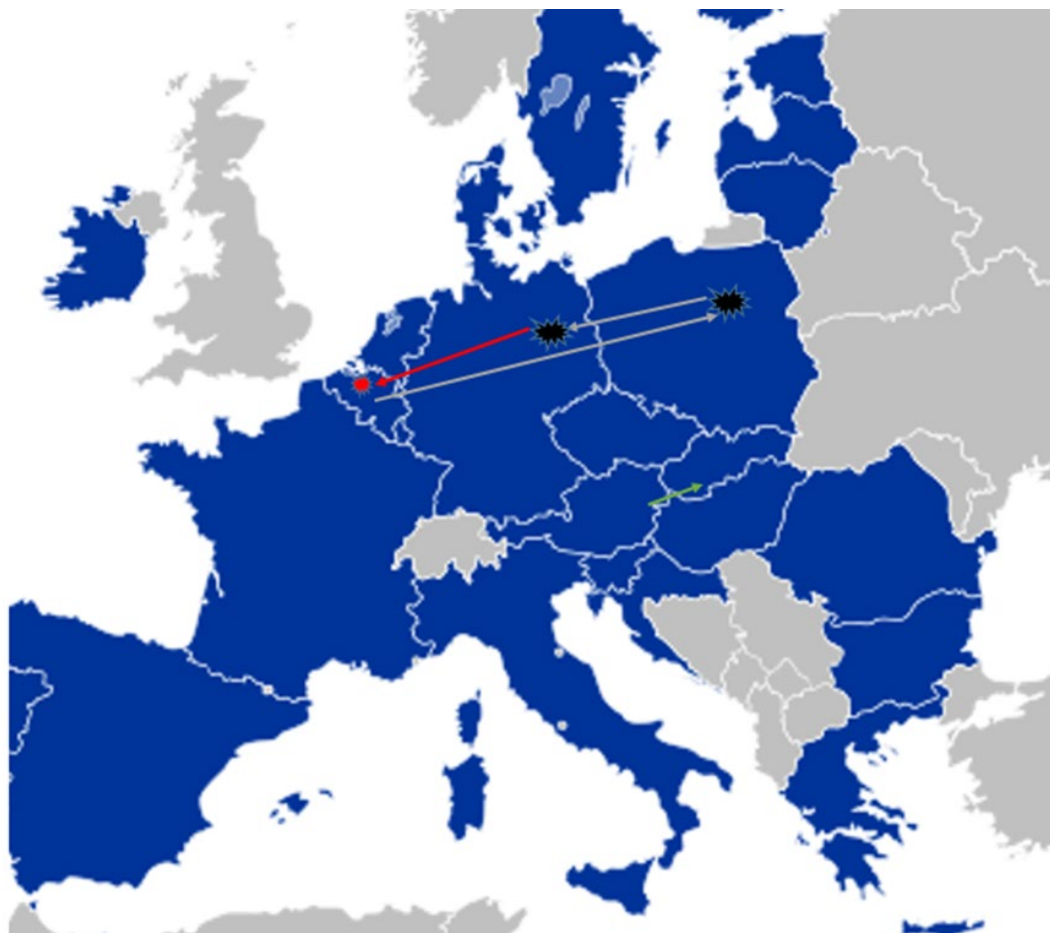


Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte zwei bilaterale Beförderungen und dazwischen eine Leerfahrt durch. Die erste bilaterale Beförderung wurde von LT nach FR und die zweite bilaterale Beförderung von BE nach LT durchgeführt. Die Leerfahrt zwischen FR und BE gilt als in Verbindung mit der in BE beginnenden zweiten bilateralen Beförderung durchgeführt und unterliegt daher nicht den Entsendevorschriften. Der Kraftfahrer gilt demnach während all dieser Tätigkeiten nicht als entsandt.



#### **Szenario 14: Zwei Leerfahrten + ein Dreiländerverkehr**

*Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Polen (PL) beschäftigt ist, führt eine Leerfahrt von Warschau (PL) nach Berlin (DE) durch. In Berlin (DE) belädt der Kraftfahrer den gesamten LKW und entlädt die Güter in Brüssel (BE). Anschließend fährt der Kraftfahrer mit einem unbeladenen LKW von Brüssel (BE) zurück nach Warschau (PL).*



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte zwei verschiedene Leerfahrten und dazwischen einen Dreiländerverkehr durch. Auf die erste Leerfahrt zwischen PL und DE folgte ein Dreiländerverkehr zwischen DE und BE, gefolgt von einer Leerfahrt von BE zurück nach PL. Die Leerfahrt von PL nach DE erfolgte in Verbindung mit dem in DE beginnenden Dreiländerverkehr. Der Kraftfahrer gilt daher von der Einreise in das Hoheitsgebiet von DE bis zum Verlassen des Hoheitsgebiets von DE als nach DE entsandt. Dieser Zeitraum umfasst die Fahrt mit einem unbeladenen LKW zum Beladeort in DE, die Ladung von Gütern in DE und deren Beförderung durch das Hoheitsgebiet von DE. Anschließend gilt der Kraftfahrer von der Einreise in das Hoheitsgebiet von BE bis zur Beendigung des Dreiländerverkehrs in BE als nach BE entsandt. Der Kraftfahrer gilt während der Leerfahrt nach Beendigung des Dreiländerverkehrs nicht als nach BE entsandt, wenn er in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückkehrt. Der Kraftfahrer gilt bei der Durchführung des Dreiländerverkehrs zwischen DE und BE nicht als in die NL entsandt, da er das Hoheitsgebiet der NL nur durchfährt, ohne Güter zu laden oder entladen.



### **Szenario 15: Zwei bilaterale Beförderungen + Kabotage + zwei Leerfahrten**

*Ein Kraftfahrer, der bei einem Unternehmen mit Niederlassung in Deutschland (DE) beschäftigt ist, belädt den gesamten LKW in Berlin (DE), fährt nach Paris (FR) und entlädt alle Güter. Dann fährt der Kraftfahrer mit dem unbeladenen LKW nach Lyon (FR), um Güter zu laden, und entlädt diese in Marseille (FR). Anschließend fährt der Kraftfahrer mit dem unbeladenen LKW von Marseille (FR) nach Nantes (FR). Auf dem Rückweg nach Deutschland (DE) belädt der Kraftfahrer den gesamten LKW in Nantes (FR) und entlädt die Güter in Berlin (DE).*



Schlussfolgerung: Der Kraftfahrer führte zwei bilaterale Beförderungen (von DE nach FR und von FR nach DE), eine Kabotage in FR und zwei Leerfahrten in FR durch. Die erste bilaterale Beförderung von DE endete mit der Entladung der Güter in Paris (FR). Der Kraftfahrer gilt nach Beendigung dieser bilateralen Beförderung als nach FR entsandt, sobald er zum Beladeort fährt (Leerfahrt), an dem er die Güter lädt, die im Rahmen der Kabotage in FR befördert werden. Die Entsendung nach FR endet mit Beendigung der Kabotage, denn danach fährt der Kraftfahrer mit einem unbeladenen LKW, um Güter zu laden, die im Rahmen der bilateralen Beförderung von FR nach DE befördert werden. Die erste Leerfahrt zwischen Paris und Lyon unterliegt demnach den Entsendevorschriften, da diese Fahrt mit der zwischen Lyon und Marseille durchgeführten Kabotage verbunden ist. Die zweite Leerfahrt zwischen Marseille und Nantes ist von den Entsendevorschriften ausgenommen, da diese Fahrt im Zusammenhang mit der bilateralen Beförderung auf dem Rückweg von Nantes (FR) nach Berlin (DE) steht, die von den Entsendevorschriften ausgenommen ist.