

MOBILITÄTSPAKET DER EUROPÄISCHEN UNION

ENTSENDUNG - NEUE SPEZIELLE STRASSENVERKEHRS-RL

Nach einem langjährigen Gesetzgebungsprozess hat sich die Europäische Union (Kommission, Rat, Parlament) Anfang Juli 2020 auf ein „Mobilitätspaket“ geeinigt, in dessen Rahmen auch eine lange und zum Teil sehr emotional diskutierte neue Richtlinie über die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor geschaffen wurde. Mit dem folgenden Infoblatt soll ein Überblick über die wichtigsten Inhalte dieser neuen Richtlinie zur Verfügung gestellt werden.

Was ist Entsendung und welche Rechtsfolgen haben Entsendungen?

Eine Entsendung im Sinne der Entsende-Richtlinie (RL) liegt vor, wenn ein Arbeitnehmer während eines begrenzten Zeitraumes seine Arbeitsleistung im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates (MS) als demjenigen erbringt, in dessen Hoheitsgebiet er normalerweise arbeitet. Grundsätzlich unterscheidet die Entsende-RL 3 verschiedenen Typen der Entsendung:

- Dienstleistungsvertragsentsendung
- Konzernentsendung
- Überlassungsentsendung (grenzüberschreitende Arbeitskräfteüberlassung)

Die neue Spezial-RL für den Straßenverkehrssektor betrifft ausschließlich Dienstleistungsvertragsentsendungen. Dabei entsendet ein Unternehmen im eigenen Namen und unter seiner Leitung einen Arbeitnehmer im Rahmen eines Vertrages mit einem ausländischen Dienstleistungsempfänger in den Sitzstaat dieses Dienstleistungsempfängers.

Die wichtigsten **Rechtsfolgen der Entsendung** sind:

- Verpflichtung zur Bezahlung der im Gastland vorgeschriebenen **Entlohnung**
- Einhaltung von **Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten** des Gastlandes
- Verpflichtung zur Gewährung eines **Jahresurlaubs** im Ausmaß der Gastlandregelung

Nähere Details sowie ein Leitfaden zum Thema Entsendung sind auf der [Homepage der Europäischen Union](#) verfügbar.

Was regelt die neue Richtlinie für den Straßenverkehrssektor?

Die RL enthält spezielle Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor. Spezielle Regeln sind hier deshalb notwendig, weil Kraftfahrer in der Regel eine hohe Mobilität aufweisen, und daher nicht für lange Zeiträume im Rahmen von Dienstleistungsverträgen in einen anderen Mitgliedstaat entsandt werden. Aus diesem Grund wird mit der neuen Richtlinie umfassend geregelt, in welchen Fällen bei der Tätigkeit von Kraftfahrern im grenzüberschreitenden Verkehr eine Entsendung (mit gleichzeitiger Anwendung der Regeln der Entsende-RL) vorliegt, und wann nicht. Alle jene Sachverhalte, die von der neuen RL nicht ausdrücklich von den Entsenderegeln ausgenommen werden, stellen Entsendungen dar.

Inkrafttreten der Richtlinie

Infoblatt

Bundessparte Transport und Verkehr

Die neue RL, die eine Ergänzung der allgemeinen Entsende-RL ([RL 96/71](#)) darstellt, trat grundsätzlich am **Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union** in Kraft.

Die Veröffentlichung erfolgte mit dem [Amtsblatt der Europäischen Union L 249](#) vom **31.7.2020**, somit trat die RL mit **1.8.2020** in Kraft.

Nachdem es sich aber um keine unmittelbar in den MS anwendbare Verordnung, sondern um eine RL handelt, musste diese erst in den MS umgesetzt werden. Für diese Umsetzung hatten die MS **bis zum 2.2.2022** Zeit.

Verhältnis zur allgemeinen Entsende-RL

Die neue RL stellt Sonderbestimmungen zur Entsendung für den Straßenverkehrssektor dar, die Vorrang vor der allgemeinen Entsende-RL haben.

In all jenen Punkten, die nicht die neuen Sonderregelungen betreffen, bleibt die allgemeine Entsende-RL anwendbar (zB. Entsendedauer, Begriff der Entlohnung, etc.).

Kabotagebeförderungen (Güter- und Personen) stellen ausnahmslos Entsendungen dar

Kabotage gilt als Entsendung im Sinne der Entsende-RL, daher sind alle Entsenderegeln auf Kabotagebeförderungen vollinhaltlich anzuwenden (dies ist genau genommen keine Neuerung, sondern galt im Wesentlichen schon bisher, wird aber nun ausdrücklich klargestellt).

Transitbeförderungen (Güter- und Personen) sind keine Entsendungen

Alle Beförderungen, bei denen der Fahrer durch einen MS durchfährt, ohne in diesem **Güter auf-oder abzuladen** und ohne **Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen**, sind von den Entsenderegeln ausgenommen.

Bilaterale Güterbeförderungen sind keine Entsendungen

Eine bilaterale Güterbeförderung liegt vor, wenn Güter auf Basis eines Beförderungsvertrages vom Niederlassungsstaat in einen anderen MS der EU oder in einen Drittstaat oder umgekehrt transportiert werden. Sowohl die **Hinfahrt** als auch die **Rückfahrt** sind jeweils eine bilaterale Fahrt.

Beispiel: Güterbeförderung von Österreich nach Polen (Route Ö-CZE-PL), Transit durch Tschechien, Entladung in Polen, neuerliche Beladung in Polen und Rücktransport nach Österreich.

- **Zusätzlich zur bilateralen Beförderung** darf der Fahrer in den MS oder Drittstaaten, die im Zuge der bilateralen Fahrt durchfahren werden, **eine** (1) zusätzliche Be-und/oder Entladung vornehmen, sofern die Be-und Entladung **nicht im selben MS** erfolgt (in diesem Fall liegt eine Kabotage vor, die von den Entsenderegeln **NICHT** ausgenommen ist!)

Beispiele: Güterbeförderung von Österreich nach Polen (Route Ö-CZE-PL), Tschechien wird im Transit durchfahren

Infoblatt

Hinweis: Alle Angaben in dieser Information erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter

Bundessparte Transport und Verkehr

- In Tschechien darf eine zusätzliche Beladung mit Entladung in Polen vorgenommen werden (eine Entladung dieser Güter in Tschechien ist nicht erlaubt), gleiches gilt auch für die Rückfahrt.
 - In Tschechien dürfen Güter, die bereits in Österreich aufgeladen wurden, im Rahmen eines „Zwischenstopps“ abgeladen werden, anschließend Weiterfahrt mit der restlichen Ware nach Polen, gleiches gilt auch für die Rückfahrt.
 - In Tschechien dürfen Güter, die bereits in Österreich aufgeladen wurden, im Rahmen eines „Zwischenstopps“ abgeladen werden, gleichzeitig dürfen zusätzliche Güter (auch von einer anderen Ladestelle in Tschechien) aufgeladen, und nach Polen weiterbefördert und dort abgeladen werden. Gleiches gilt auch für die Rückfahrt.
- Falls während der bilateralen Fahrt **keine** zusätzlichen Tätigkeiten durchgeführt werden, dürfen am Rückweg ins Heimatland **zwei** (2) Be-und/oder Entladungen (wiederum nicht im selben Land) vorgenommen werden.

Beispiel: Güterbeförderung von Österreich nach Portugal (Route Ö-CH-FR-SP-P)

- Auf der Hinfahrt finden keine zusätzlichen Be-und/oder Entladungen statt.
- Auf der Rückfahrt darf zB in Spanien ein 1. Zwischenstopp mit Beladung und sodann Entladung in Frankreich vorgenommen werden. Sodann darf zB ein 2. Zwischenstopp mit Beladung in der Schweiz und Entladung in Österreich vorgenommen werden.

Was ist nicht erlaubt und stellt eine Entsendung dar?

Wenn die Route der bilateralen Fahrt im Rahmen einer zusätzlichen Beförderung verlassen wird.

Beispiel: Güterbeförderung von Österreich nach Portugal (Route Ö-CH-FR-SP-P)

Am Rückweg werden Waren, die in Portugal aufgeladen wurden, nach Italien transportiert und dort abgeladen. Die Beförderung dieser Waren nach Italien ist eine Entsendung.

Formale Voraussetzung für die zusätzlichen Fahrten

- Solange im Fahrzeug ein Kontrollgerät eingebaut ist, welches Grenzüberschreitungen sowie Be-oder Entladungen **nicht automatisch** aufzeichnet, sind diese zusätzlichen Fahrten ohne Einhaltung der Entsenderegeln längstens bis zu jenem Tag zulässig, ab dem Neufahrzeuge mit einem Smart Tacho 2 ausgerüstet sein müssen, somit bis maximal **19.August 2023** (Datum des Inkrafttretens der Verordnung [\(EU\) 2021/1228](#))
- **Ab 19. August 2023** stellen solche zusätzlichen Fahrten nur dann keine Entsendung dar, wenn das im Fahrzeug eingebaute Kontrollgerät den Artikeln 8, 9 und 10 der VO 165/2014 entspricht (siehe Artikel 1, Absatz 3, Unterabsatz 5).

Bilaterale Beförderungen von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheits- oder Linienverkehr sind keine Entsendungen

Eine bilaterale Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheits- oder Linienverkehr liegt vor, wenn

- Fahrgäste im **Herkunftsland** (MS der Niederlassung des Busunternehmens) **aufgenommen** und in einem **anderen MS oder Drittland** wieder **abgesetzt** werden

Infoblatt

Hinweis: Alle Angaben in dieser Information erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter

Bundessparte Transport und Verkehr

und umgekehrt. Sowohl die **Hinfahrt** als auch die **Rückfahrt** sind jeweils eine bilaterale Fahrt.

- Fahrgäste im **Herkunftsland** (MS der Niederlassung des Busunternehmens) **sowohl aufgenommen als auch wieder absetzt werden**, um **örtliche Ausflüge** in einen anderen MS oder in ein Drittland durchzuführen (zB Städtereise, sog. „geschlossenen Rundreise“).

„Geschlossenen Rundreise“

Bei der „geschlossenen Rundreise“ sind folgende Fälle von den Entsenderegeln **ausgenommen**:

- **Bilaterale Busfahrt mit ein und derselben Reisegruppe vom Herkunftsland (zB Ö) in ein (1) Gastland (zB IT). Anschließend Durchführung von lokalen Ausflügen mit dem Bus im Gastland. Anschließend Rückfahrt der Reisegruppe mit dem Bus ins Herkunftsland (Ö).** Dasselbe gilt, wenn die Rundreise **im Gastland endet**, die Reiseteilnehmer individuell ins Herkunftsland zurückkehren (nicht mit dem Bus) und der Bus **leer** ins Herkunftsland (Ö) zurückfährt.
- **Busfahrt mit ein und derselben Reisegruppe vom Herkunftsland (zB Ö) in mehrere Gastländer (zB IT, FR, ES, DE, CZ) mit lokalen Ausflügen mit dem Bus in den Gastländern. Anschließend Rückreise derselben Reisegruppe mit dem Bus ins Herkunftsland (Ö).**

Teilweise NICHT ausgenommen:

- **Bilaterale Bus-Leerfahrt vom Herkunftsland (zB Ö) in ein Gastland (zB DE) - von den Entsenderegeln als bilaterale Fahrt ausgenommen. Im Gastland (DE) wird eine vom Reiseveranstalter zusammengestellte Reisegruppe mit dem Bus aufgenommen und es werden von DE aus lokale Ausflüge in mehrere Gastländer (zB IT, FR, ES, RO, CZ) durchgeführt. Die Rundreise endet wieder in DE, die Reisegruppe verlässt den Bus - die gesamte Rundreise fällt (ab Grenzübertritt Ö nach DE) unter die Entsenderegeln, weil die Reisegruppe nicht im Herkunftsland aufgenommen bzw. abgesetzt wurde. Anschließend bilaterale Bus-Leerfahrt zurück ins Herkunftsland (Ö) - diese ist von den Entsenderegeln als bilaterale Fahrt wiederum ausgenommen.**

Sonderfälle „drive and fly“/„fly and drive“

Beispiel für Ausnahme von den Entsenderegeln

- **Kombination Hinfahrt und Rundreise mit Bus - Rückreise mit Flugzeug sowie umgekehrt Kombination Hinreise Flugzeug - Rundreise und Rückfahrt mit Bus**

ZB **Bilaterale Busfahrt mit ein und derselben Reisegruppe vom Herkunftsland (zB Ö) in ein Gastland (zB IT). Anschließend Durchführung von lokalen Ausflügen mit dem Bus im Gastland. Am Ende der Rundreise nehmen sowohl die Gruppe als auch der Fahrer einen Flug zurück ins Herkunftsland (Ö). Die Hinfahrt mit dem Bus sowie die lokalen Ausflüge sind von den Entsenderegeln ausgenommen, auch wenn die Reisegruppe nicht mit dem Bus ins Herkunftsland zurück transportiert wird.**

Infoblatt

Hinweis: Alle Angaben in dieser Information erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter

Bundessparte Transport und Verkehr

Beispiel für Anwendung der Entsenderegeln

- **Kombination Hin -und Rückflug - Rundreise mit Bus im Gastland**
Ein Ö Reiseveranstalter organisiert eine kombinierte „fly and drive“-Rundreise für eine fixe Reisegruppe. Die Reisegruppe und der beim Ö Reiseveranstalter beschäftigte Busfahrer nehmen einen organisierten Flug vom **Herkunftsland (zB Ö)** in ein **Gastland (zB ES)**. In Spanien beginnt eine 10-tägige **Rundreise der Reisegruppe mit dem Bus des Ö Reiseveranstalters** mit lokalen Ausflügen in Spanien. Die Rundreise **endet in Spanien**. Anschließend nehmen Busfahrer und Reisegruppe einen vom Reiseveranstalter organisierten **Rückflug ins Herkunftsland (Ö)**. Die **gesamte Bus-Rundreise fällt ab Beginn der Busfahrt**, mit der die Reisegruppe in Spanien abgeholt wird, bis zum **Ende der Rundreise den Entsenderegeln**.

Zusätzlich zur bilateralen Beförderung darf der Fahrer

- **ein Mal (1x)** Fahrgäste aufnehmen
- **und/oder ein Mal (1x)** in den MS oder Drittstaaten, die im Zuge der bilateralen Fahrt durchfahren werden, Fahrgäste wieder absetzen, sofern keine Beförderung von Fahrgästen zwischen 2 Orten innerhalb des Transitlandes angeboten wird (in diesem Fall liegt eine Kabotage vor, die von den Entsenderegeln **NICHT** ausgenommen ist!) Dasselbe gilt auch für die **Rückfahrt**.

Formale Voraussetzung für die zusätzlichen Fahrten

- Solange im Fahrzeug ein Kontrollgerät ohne automatische Aufzeichnung der Benutzung für die Güter-oder Personenbeförderung eingebaut ist, sind diese zusätzlichen Fahrten zunächst längstens bis zu jenem Tag zulässig, ab dem Neufahrzeuge mit einem Smart Tacho 2 ausgerüstet sein müssen, somit bis maximal **19.August 2023** (Datum des Inkrafttretens der Verordnung ([EU](#)) [2021/1228](#)). **Ab 19. August 2023 sind daher** solche zusätzlichen Fahrten nur mit eingebautem Smart Tacho 2 erlaubt. (siehe auch Artikel 1, Absatz 4c, Unterabsatz 3).

Die **offizielle Information der Europäischen Kommission** zu den Entsenderegeln im Straßen-Personentransport sind hier abrufbar (Dokument “Questions and Answers on posting of drivers under Directive (EU) 2020/1057 - Scenarios in the context of transport of PASSENGERS by road”, das leider nur in englischer Sprache verfügbar ist. Neben den bereits angesprochenen Beispielen bustouristischer Fahrten finden sich insgesamt 20 Beispiele möglicher Fallkonstellationen. Alle Beispiele werden auch grafisch dargestellt!)

Kombinierter Verkehr teilweise keine Entsendung

Keine Entsendung liegt bei der Zurücklegung der **Zu-oder Ablaufstrecke** im kombinierten Verkehr ([RL 92/106/EWG](#)) vor, wenn die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke aus bilateralen Beförderungen besteht.

Administrative Vorschriften, welche die MS bei Entsendungen vorschreiben dürfen

Bisher waren die MS bei der Vorschreibung von administrativen Regeln für Entsendungen in ihr Hoheitsgebiet (Meldevorschriften, etc.) weitestgehend frei, weil die [Durchsetzungs-RL 2014/67](#) zur Entsende-RL lediglich einen Rahmen von (möglichen) Vorschriften vorgab, welche von den MS umgesetzt werden konnten. Abweichend davon regelt die neue Spezial-

Infoblatt

Hinweis: Alle Angaben in dieser Information erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter

Bundessparte Transport und Verkehr

RL für den Strassenverkehrssektor selbst und abschließend (somit sind die MS daran gebunden und dürfen nichts Anderes regeln), welche Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen die MS für Entsendungen vorschreiben dürfen.

Der zulässige Rahmen für die MS umfasst:

- **Verpflichtung des Entsendeunternehmens** zur Abgabe einer (elektronischen) Entsendemeldung für jede Entsendung spätestens bei deren Beginn unter Verwendung eines mehrsprachigen, im Wege des [Binnen-Informationssystems \(IMI\)](#) geschaffenen Standardformulars. Die Entsendemeldung muss folgende Angaben enthalten:
 - Identität des Unternehmens (Gemeinschaftslizenz, falls verfügbar)
 - Kontaktangaben des Verkehrsleiters oder eines anderen Ansprechpartners im Herkunftsland für den Kontakt mit den Behörden des Gastlandes (Versand/Empfangnahme von Dokumenten/Mitteilungen)
 - Identität, Wohnanschrift und Führerscheinnummer des Kraftfahrers
 - Beginn des Arbeitsverhältnisses des Kraftfahrers samt anwendbarem Arbeitsrecht
 - Geplantes Datum von Beginn und Ende der Entsendung
 - Amtliches Kennzeichen der Kraftfahrzeuge
 - Angabe, ob es sich bei der Verkehrsdienstleistung um Güterbeförderung, Personenbeförderung, grenzüberschreitende Beförderung oder Kabotage handelt
- **Verpflichtung des Entsendeunternehmens**, dafür zu sorgen, dass dem Kraftfahrer folgende Unterlagen in Papier- oder elektronischer Form zur Verfügung stehen, und die Verpflichtung des Kraftfahrers, die folgenden Unterlagen mit sich zu führen und nach Aufforderung bei der Straßenkontrolle zur Verfügung zu stellen
 - eine Kopie der Entsendemeldung
 - Beförderungspapiere, z. B. elektronischer Frachtbrief (e-CMR) oder sonstige Beförderungspapiere (Artikel 8 Absatz 3 der VO 1072/2009)
 - Fahrtenschreiberaufzeichnungen, insbesondere Ländersymbole der Gastländer, in denen sich der Kraftfahrer während der Entsendung aufgehalten hat
 - die Verpflichtung des Entsendeunternehmens, nach Ende der Entsendung über Aufforderung der Kontrollbehörden des Gastlandes über IMI Kopien der Beförderungspapiere, der Fahrtenschreiberaufzeichnungen sowie Unterlagen über die Entlohnung des Kraftfahrers im Entsendezeitraum, den Arbeitsvertrag oder gleichwertige Unterlagen, Zeiterfassungsbögen über die Arbeitszeit des Kraftfahrers, und Zahlungsbelege zu übermitteln.
- Das Entsendeunternehmen hat diese Unterlagen über IMI **innerhalb von 8 Wochen nach Aufforderung** zu übermitteln. Andernfalls können die Kontrollbehörden des Gastlandes über IMI die Kontrollbehörden des Herkunftslandes um Unterstützung ersuchen, um ihnen den Zugriff auf diese Unterlagen zu ermöglichen. Die angeforderten Unterlagen müssen den Kontrollbehörden des Gastlandes **innerhalb von 25 Arbeitstagen** nach dem Amtshilfeersuchen bereitgestellt werden.
- **Behördliche Kontrollmaßnahmen für das Vorliegen einer Ausnahme von den Entsenderegeln („Negativkontrolle“):** um festzustellen, ob ein Kraftfahrer eine Beförderung durchführt, die von den Entsendevorschriften ausgenommen ist, dürfen

Infoblatt

Hinweis: Alle Angaben in dieser Information erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter

Bundessparte Transport und Verkehr

die Mitgliedstaaten nur das Mitführen und Vorweisen folgender Unterlagen verlangen:

- Beförderungspapiere, z. B. elektronischer Frachtbrief (e-CMR) oder sonstige Beförderungspapiere (Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009)
 - Elektronische (Fahrerkarte) oder papierene (Ausdrucke, händische Aufzeichnungen) Fahrtenschreiberaufzeichnungen
- Das Entsendeunternehmen muss zu Kontrollzwecken die **Entsendemeldungen** im Wege der öffentlichen Schnittstelle von IMI jeweils **aktualisieren**. Die Informationen aus den Entsendemeldungen werden im IMI-Speicher für Kontrollzwecke **24 Monate lang gespeichert**.

Stand: 1/23

Infoblatt

Hinweis: Alle Angaben in dieser Information erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich ist ausgeschlossen. Bei allen personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter