

Sturmwarnung im internationalen Straßengüterverkehr!

Das neue EU-Mobilitätspaket feigt 2022
durch die Transportbranche!



Güterbeförderungsgewerbe -
Oberösterreich

Dr. Schärmer & Dr. Spendel
CARGO EXPERTS GmbH



Oberösterreich ▼

30.03.2022



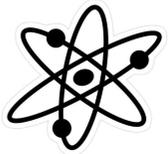
Haftungsausschluss der EU-Kommission zu ihren eigenen FAQ´s ...



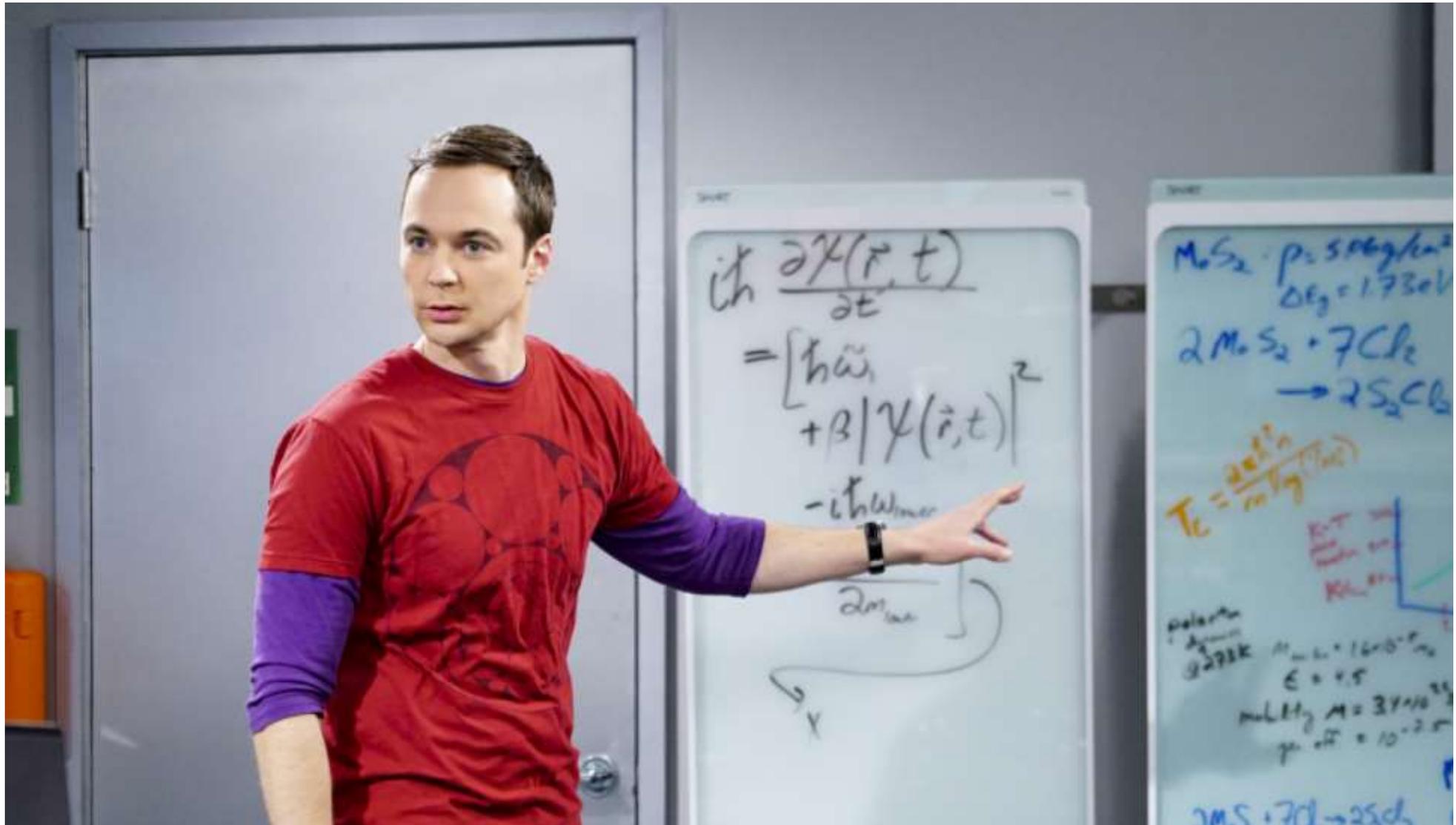
Alle nachfolgenden Fragen und Antworten wurden auf Basis einer Auskunft der Kommissionsdienststellen der EU Kommission zusammengestellt und sind selbst für die Europäische Kommission nicht bindend. Für die Auslegung des Unionsrechts ist ausschließlich der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Fragen iZm Artikel 8 Absatz 8 und 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, derzeit Gegenstand einer Nichtigkeitsklage vor dem EuGH sind. (Rückkehrverpflichtung für LKW Fahrer)

Die angeführten Beispiele dienen lediglich der Veranschaulichung und die Liste konkreter Beispiele wird laufend weiterentwickelt.



Das EU-Mobilitätspaket ist die Quantenphysik der Verkehrsbranche ...





Alles wird gesetzlich geregelt und wer versteht's?

CARGO EXPERTS





Also, worum geht's?



CARGO EXPERTS

Das „Mobilitätspaket“ besteht aus ...

1. Verordnung über maximale Arbeitszeiten und Mindestruhezeiten für Fahrer sowie über die Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern
 - [VO \(EU\) 2020/1054 15. Juli 2020 zur Änderung der VO \(EG\) Nr. 561/2006](#)
2. Verordnung, die den Marktzugang im Güterkraftverkehr und den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers regelt
 - [VO \(EU\) 2020/1055 über den Marktzugang](#)
3. Richtlinie zur Überarbeitung der Durchsetzungsanforderungen und zur Festlegung von Vorschriften für die Entsendung von Kraftfahrern.
 - [RL 2020/1057 \(Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor\)](#)



Welche Auswirkungen hat das auf die internationale Güterbeförderungsbranche?



1. Wie müssen internationale Verkehre in Zukunft organisiert werden?
2. Was versteht man unter „Cross trade“ Verkehren?
3. Was muss bei der Entsendung von Fahrpersonal berücksichtigt werden?



Änderungen chronologisch gereiht ...



CARGO EXPERTS

1. ... gilt schon seit 20. August 2020

- ✓ Fahrer im internationalen Verkehr dürfen 2 verkürzte Wochenruhezeiten hintereinander einlegen. Die Verkürzung muss anschließend entsprechend ausgeglichen werden.
- ✓ Unternehmen werden verpflichtet, Touren im grenzüberschreitenden Verkehr so zu organisieren, dass Fahrer regelmäßig spätestens alle vier Wochen an den Unternehmenssitz oder ihren Wohnsitz zurückkehren können (aber nicht müssen).
- ✓ EU-weit gilt ein ausdrückliches und absolutes Verbot, die reguläre Wochenruhezeit (45 Stunden) im Fahrzeug zu verbringen.
- ✓ Auch reduzierte und regelmäßige Wochenruhezeiten dürfen im begleiteten kombinierten Verkehr (Fähre/Zug) bis zu 2 x für insgesamt maximal 1 Stunde unterbrochen werden.
- ✓ Fahrtunterbrechungen bei Mehrfahrerbesetzungen sind auch während der Lenkzeit des zweiten Fahrers möglich.
- ✓ Abweichungen von den Lenkzeitbeschränkungen von maximal zwei Stunden sind am letzten Arbeitstag der Woche möglich, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen und die Straßenverkehrssicherheit nicht gefährdet wird, um zum Wohnort oder zum Unternehmensstandort zu gelangen.
- ✓ Erfassung von Fahrtunterbrechungen, Ruhezeiten, Jahresurlaub oder krankheitsbedingten Fehlzeiten unter dem Symbol "Bett,, erlaubt.



Änderungen chronologisch gereiht ...

2. NEU ab 02. Februar 2022

- ✓ LKW mit digitalen Fahrtenschreiber, müssen jeden Grenzübertritt unmittelbar an der Grenze per Landeseingabe dokumentieren.
- ✓ Neuregelung der Entsendebestimmungen für länderübergreifenden Erbringung von Dienstleistungen (Entsendemeldungen und Anwendung des Gastlohnrechts)

3. NEU ab 21. Februar 2022

- ✓ Rückkehrpflicht für LKW im internationalen Verkehr, spätestens acht Wochen nach Verlassen des Niederlassungsmitgliedstaates zu einer der Betriebsstätten in diesem Land.
- ✓ „Cooling off“ Phase von 4 Tagen, während der im selben Aufnahmemitgliedstaat keine weiteren Kabotagebeförderungen erlaubt sind.
- ✓ Rehabilitierung des Verkehrsleiters frühestens ein Jahr nach dem Tag der Aberkennung der Zuverlässigkeit (Nachweis durch Weiterbildung von mindestens drei Monaten oder Bestehen der neuerlichen Prüfung zum Nachweis der fachlichen Eignung).





Änderungen chronologisch gereiht ...

4. NEU ab 21. Mai 2022

- ✓ Konzessionspflicht für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr mit einer zulässigen Höchstmasse über 2,5 Tonnen.

5. NEU ab „Sommer“ 2023

- ✓ In Neufahrzeuge zur Personen- oder Güterbeförderung muss der neue intelligente Fahrtenschreiber (2. Generation, Version 2) eingebaut werden.



6. Neu ab 31. Dezember 2024

- ✓ Bei aufzeichnungspflichtigen Fahrten verdoppelt sich die Mitführungspflicht der Nachweise auf den aktuellen und die vorausgehenden 56 Tage (anstatt 28 Tage).

7. Neu ab 1. Jänner 2025

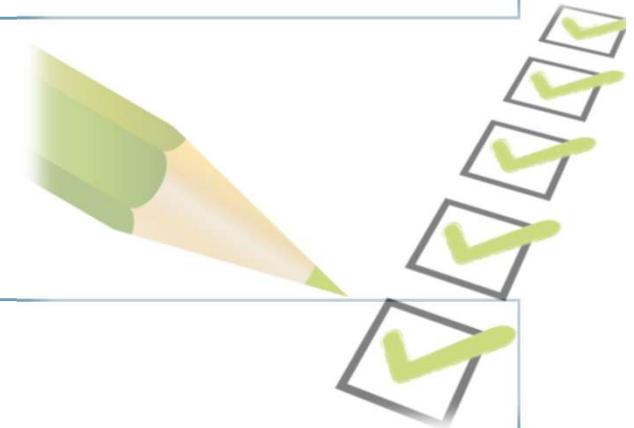
- ✓ Alle Fahrzeuge, die mit einem analogen oder einem digitalen Fahrtenschreiber der 1. Generation (eingebaut in Neufahrzeuge bis 14. Juni 2019) ausgestattet sind, müssen bei grenzüberschreitenden Fahrten auf den neuen intelligenten Fahrtenschreiber der aktuellen Version (2. Generation, Version 2) umgerüstet worden sein.



Änderungen chronologisch gereiht ...

8. Neu ab Sommer 2025

- ✓ Alle Fahrzeuge, die ab dem 15. Juni 2019 zugelassen wurden, müssen bei grenzüberschreitenden Fahrten auf den neuen intelligenten Fahrtenschreiber (2. Generation, Version 2) umgerüstet worden sein.



9. NEU ab 1. Juli 2026

- ✓ Geltung der VO (EG) Nr. 561/2006 (**Lenk- und Ruhezeiten**) bei grenzüberschreitenden Güterbeförderungen oder bei Kabotagebeförderungen mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt.
- ✓ Fahrtenschreiberpflicht (2. Generation, Version 2) bei grenzüberschreitenden Güterbeförderungen oder bei Kabotagebeförderungen mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt.



Alles klar?

CARGO EXPERTS





Kurze Zusammenfassung zwischendurch ...



ALTE Regelung

NEUE Regelung

Lenk- u. Ruhezeiten

keine Rückkehrverpflichtung des Lenkers zum Wohn-/Betriebssitz	Rückkehr <u>möglichkeit</u> des Lenkers spätestens alle 4 Wochen
Überschreiten der Lenkzeit nur in Notsituation (Erreichen eines geeigneten Halteplatzes)	Überschreiten der Lenkzeit max. 2 Std. zur Erreichung des <u>Heimatstandortes</u> und in Notsituationen
abwechselnde verkürzte und regelmäßige wöchentliche Ruhezeit	zwei aufeinanderfolgende verkürzte wöchentliche Ruhezeiten <u>möglich</u>
verpflichtende Nutzung des Digi-Tacho 2.0 erst ab 2034	verpflichtende Nutzung des Digi-Tacho 2.0 bereits ab 2025
Vorschriften gelten nur für Kfz ab 3,5 t	Vorschriften gelten für Kfz ab 2,5 t (ab 2026)



ALTE Regelung

NEUE Regelung

Entsendung

keine spezifischen Regeln für den Transport, nur Lex Generalis (Entsenderichtlinie RL 96/71/EG)

neue spezifische Regeln für den Transport (RL 2020/1057)

verschiedenste Anwendungsmodalitäten in den Ländern (MiLoG, Loi Macron, LSD-BG, ...)

einheitliche Anwendung der Regeln in allen EU-Mitgliedstaaten mit spezifizierter Liste

Anwendung der Entsenderegeln/Mindestlohn auf alle Fahrten (außer Transit)

Anwendung der Entsenderegeln auf Kabotage und grenzüberschreitende (nicht-bilaterale) Verkehre

kaum formalisierte Zusammenarbeit der EU-Mitgliedsstaaten zur Durchsetzung

Mindestanforderungen für grenzüberschreitende Kontrollen der Entsendung



Umsetzungsstand ... Implementation ins nationale Recht

Collapse all / Expand all	Transposition deadline(s)	Number of measures
+ Belgium	02/02/2022	1
+ Bulgaria	02/02/2022	2
Czechia		0
+ Denmark	02/02/2022	2
+ France	02/02/2022	2
+ Lithuania	02/02/2022	1



Umsetzungsstand ... Implementation ins nationale Recht

 Poland	02/02/2022	
Portugal		
 Romania	02/02/2022	
Slovenia		
 Slovakia	02/02/2022	
 Finland	02/02/2022	



Umsetzungsstand ... Implementation ins LSD-BG



Datum	Stand des parlamentarischen Verfahrens	Protokoll i
02.02.2022	Einlangen im Nationalrat	
02.02.2022	Ende der Begutachtungsfrist 04.03.2022	
07.03.2022	Übermittlung an das Bundesministerium für Arbeit	



Umsetzungsstand ... Implementation ins LSD-BG



§ 19a. (1) Verkehrsunternehmer mit Niederlassung in einem EU Mitgliedstaat haben die Entsendung bei ihnen beschäftigter mobiler Arbeitnehmer im Sinne der Richtlinie (EU) 2020/1057 nach Österreich unter Verwendung des Standardformulars der öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) nach der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystem und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission, zu melden. Die Meldung ist spätestens bei Beginn der Entsendung vorzunehmen und hat folgende Angaben zu enthalten; **nachträgliche Änderungen bei den Angaben sind unverzüglich zu melden:**

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 österreichischen Behörden zur Verfügung steht und Dokumente oder Mitteilungen versendet und in Empfang nimmt,
3. die Identität, die Wohnanschrift und die Führerscheinnummer des mobilen Arbeitnehmers,
4. den Beginn des Arbeitsvertrags des mobilen Arbeitnehmers und das auf diesen Vertrag anwendbare Recht,
5. das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung für einen Zeitraum von mindestens einem Tag und höchstens sechs Monaten
6. die amtlichen Kennzeichen der Kraftfahrzeuge,
7. ob es sich bei den Verkehrsdienstleistungen um Güterbeförderung, Personenbeförderung, grenzüberschreitende Beförderung oder Kabotage handelt.



Umsetzungsstand ... Implementation ins LSD-BG

CARGO EXPERTS



§ 27b. (1) Wer als **Versender, Spediteur, Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer eine Verkehrsdienstleistung in Auftrag gibt**, obwohl er wusste oder angesichts aller relevanten Umstände hätte wissen müssen, dass der Verkehrsunternehmer oder der Fahrer in Zusammenhang mit der Verkehrsdienstleistung den Bestimmungen des § 19a oder des § 21a zuwiderhandelt, begeht unabhängig von der Anzahl der von der Verwaltungsübertretung betroffenen Arbeitnehmer eine einzige Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe bis zu 20 000 Euro zu bestrafen.



ALTE Regelung	NEUE Regelung
<h2>Kontrollbefugnisse</h2>	
Vorgabe für Lenk-/Ruhezeiten und Fahrtenschreiber	Vorgabe für Lenk-/Ruhezeiten, Fahrtenschreiber und Arbeitszeit
abgestimmte straßenseitige Kontrollen	abgestimmte straßenseitige Kontrollen und Kontrollen an Betriebsstätten
	Erarbeitung einer einheitlichen Formel zur Berechnung der Risikoeinstufung
direkter Zugang der Kontrollbeamten auf ERRU für Gemeinschaftslizenz	direkter Zugang der Kontrollbeamten auf ERRU für Gemeinschaftslizenz, Zulassungsnummer des Fahrzeugs und Risikoeinstufungssystem



Kurze Zusammenfassung zwischendurch ...



ALTE Regelung	NEUE Regelung
<h2>Markt-/Berufszugang</h2>	
gilt ab 3,5 t	gilt ab 2,5 t bei <u>internationalen</u> Verkehren (Übergangsfrist 21 Monate)
kein Eigenkapitalnachweis für leichte Fahrzeuge erforderlich	Eigenkapitalnachweis zwischen € 900 und € 1800 für Fahrzeuge von 2,5 bis 3,5 t erforderlich
keine Rückkehrpflicht für LKW	<u>Rückkehrpflicht</u> der Fahrzeuge alle 8 Wochen als Voraussetzung einer ordnungsgemäßen Niederlassung
keine Karenzzeit im Anschluss an eine Kobotageperiode in einem Mitgliedstaat	„Cooling-off“ von vier Tagen im Anschluss an eine Kobotageperiode in einem Mitgliedstaat



Kurze Zusammenfassung zwischendurch ...



ALTE Regelung	NEUE Regelung
<h3>Smart Tacho 2.0</h3>	
	ab September 2023 für alle Neufahrzeuge
	ab Dezember 2024 für Fahrzeuge mit analogem Tacho bzw. mit Kontrollgeräten der Generation 1 bis 3
	ab September 2025 für Fahrzeuge mit digitalem Tacho Generation 1.0
	ab 1. Juli 2026 für Fahrzeuge ab 2,5 t im internationalen Verkehr



LIFE aus der Anwaltspraxis ...



CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei 

Ruhezeit-Kontrollen und praktische Probleme durch das Mobilitätspaket

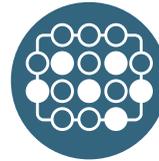




LIFE aus der Anwaltspraxis ...

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei 



EuGH + Mobilitätspaket neu: Verbot reguläre wöchentliche Ruhepause im LKW zu verbringen
die Ruhezeit ist im Hotel oder privater Unterkunft, Containerlandschaft zu verbringen
Verstoß zieht massive Verwaltungsstrafverfahren nach sich
Oft wurde ein Nachweis verlangt, wo er die Pause machte





LIFE aus der Anwaltspraxis ...

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei 

Keine Hotelrechnung nötig!



EU-Kommission:

Fahrer muss keinen Nachweis (Hotelrechnung) erbringen

Art. 36 Tachographen-VO Aufzählung abschließend

Strafe nur bei Betreten auf frischer Tat

Beweis muss Exekutive erbringen





SCHLAFVERBOT IN DER FAHRERKABINE

- Verdacht, dass Wochenendruhe im Fahrzeug verbracht wird
- Einschlagen des Seitenfensters durch Kontrollorgane
- Rechtfertigung der Behörden: Sei gerechtfertigt durch Gefahrensituation, Notlage des Fahrers
- Rechtswidriger Eingriff in die Rechte des Transporteurs!!
- Folge: es wird ab sofort mehr Kontrollen auf den Rastplätzen geben!!



Rechtswidrige Kontrollen; Polizei schlägt Scheibe ein!



LIFE aus der Anwaltspraxis ...

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei 

SCHLAFVERBOT IN DER FAHRERKABINE

Fatale Folgen für CMR-Versicherungsdeckung



Überwachungspflichten aus der CMR-Versicherung

Obliegenheiten: Fahrzeug darf nicht unbeaufsichtigt stehen gelassen werden

Deckungsablehnung durch Versicherer bei Diebstahl



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

Artikel 1
**Besondere Regeln für die
Entsendung von
Kraftfahrern**

Fürchtet euch nicht!



Wo ist's geregelt?

1. Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (**Lex Generalis für Entsendung**)
2. Richtlinie 2014/67/EU zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (**IMI Richtlinie**)
3. Richtlinie (EU) 2020/1057 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 (**Lex Specialis für Verkehrsbranche**)

Wer's genau wissen will klickt hier:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/LSU/?uri=CELEX%3A32020L1057>



Die neue Entsenderrichtlinie für den Straßenverkehrssektor regelt sog. „Dienstleistungsvertragsentsendungen“.

Dabei entsendet ein Unternehmen im eigenen Namen und unter seiner Leitung einen LKW Lenker im Rahmen eines Vertrages mit einem ausländischen Dienstleistungsempfänger in den Sitzstaat dieses Dienstleistungsempfängers.

Also nix neues ...

*Internationaler
Straßengüterverkehr,
wie er schon seit
Erfindung des LKW
betrieben wird ...*





Rechtsfolgen der Entsendung:

- Verpflichtung zur Bezahlung der im Gastland vorgeschriebenen Entlohnung (+ Sonderzahlungen)
- Einhaltung von Höchstarbeitungszeiten und Mindestruhezeiten des Gastlandes
- Verpflichtung zur Gewährung eines Jahresurlaubs im Ausmaß der Gastlandregelung





Und wann gilt's?

Wann gilt ein LKW-Fahrer nun als entsendet und wann muss das „Gastlandlohnrecht“ angewendet werden?



Kabotage

ist **IMMER** Entsendung (war schon immer so ...!)



Transit

Fahrten sind keine Entsendung



Bilaterale

Beförderungen sind ab 02.02.2022 keine Entsendung (mehr).



„Cross trade“

Verkehre sind ab 02.02.2022 Entsendung.



Richtlinie 2020/1057 - Beachte Erwägungsgrund Nr. 10 ...



Wenn ein Kraftfahrer bilaterale Beförderungen von dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, 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. Es wäre eine unverhältnismäßige Einschränkung der Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Straßenverkehrsdienstleistungen, wenn die Entsendevorschriften — und damit die im Aufnahmemitgliedstaat garantierten Beschäftigungsbedingungen — für solche bilateralen Beförderungen gelten würden.



Möglichkeit 1: Bilateraler Transport

1. Ein Fahrer, dessen Unternehmen in CZ ansässig ist belädt in Prag (CZ) einen vollen Lkw mit Ziegeln und entlädt sie in Mailand (IT).
2. Auf dem Rückweg belädt der Fahrer einen vollen Lkw mit Wein in Verona (IT) und liefert ihn nach Budweis (CZ)



Erläuterung: Der Fahrer führte zwei bilaterale Transporte durch und unterlag daher nicht den Entsendungsregeln.



Möglichkeit 2: Bilateraler Transport mit mehreren Entladestellen

1. Ein Fahrer mit Sitz in CZ belädt einen vollen Lkw mit Ziegeln in Prag (CZ).
2. Der Fahrer fährt nach Berlin (DE), wo er 1/3 der Ware entlädt.
3. Dann fährt er nach Antwerpen (BE) und entlädt 1/3 der Waren.
4. Dann fährt er weiter nach Lyon (FR), wo er das verbleibende 1/3 der Güter entlädt.



Erläuterung: Der Fahrer hat mehrere bilaterale Transporte durchgeführt Transportvorgänge, alle Güter sind aus CZ. Folglich unterlag der Fahrer nicht den Entscheidevorschriften.



Möglichkeit 3: Bilaterale Transport (Leer - Voll)

1. Ein Fahrer aus CZ war nach der endgültigen Entladung der tschechischen Ware aus seinem Niederlassungsland (CZ) schließlich leer in Lyon (FR).
2. Danach fährt er leer nach Mailand (IT) und ladet dort retour nach Prag (CZ) und fährt im Transit heim durch Österreich.

Erläuterung: Der Fahrer unternimmt eine bilaterale Leerfahrt von FR nach IT und eine bilaterale Fahrt von IT zurück in seinen Niederlassungsmitgliedstaat nach CZ.

Bei der Leerfahrt sind die Entsenderegeln nicht anzuwenden, weil sie als Ende der erlaubten bilateralen Fahrt von/in sein Niederlassungsland bewertet werden. Bei der bilateralen Heimfahrt fällt der Fahrer nicht unter die Entsendevorschriften. Im Transit durch Österreich ist er auch von den Regeln ausgenommen.





Richtlinie 2020/1057 - zusätzliche Be/Entladungen am Weg (befreit oder nicht befreit)



Art. 1 (3) 3. Unterabsatz:

Ab dem 2. Februar 2022, [...] wenden die Mitgliedstaaten die Ausnahme für bilaterale Beförderungen von Gütern [...] auch dann an, wenn der Kraftfahrer über eine bilaterale Beförderung hinaus in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, eine Tätigkeit der Be- und/oder Entladung vornimmt, sofern der Fahrer die Waren nicht in demselben Mitgliedstaat lädt und entlädt.

Art. 1 (3) 4. Unterabsatz:

Erfolgt im Anschluss an eine bilaterale Beförderung, die im Niederlassungsmitgliedstaat beginnt und während der keine zusätzliche Tätigkeit ausgeführt wird, eine bilaterale Beförderung in den Niederlassungsmitgliedstaat, so gilt die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten gemäß Unterabsatz 3 für höchstens zwei zusätzliche Be- und/oder Entladungen gemäß den Voraussetzungen des Unterabsatzes 3.



Richtlinie 2020/1057 - zusätzliche Tätigkeiten (befreit oder nicht befreit)



Art. 1 (3) 3. Unterabsatz:

AT LKW: 9 LDM von AT nach FR
4 LDM von DE nach BE (= 1 erlaubte Beiladung am Hinweg)

Art. 1 (3) 4. Unterabsatz:

AT LKW: 13,6 LDM von AT nach BE (ohne weiter Beiladung)
4 LDM von BE nach FR (= 1. erlaubte Beiladung am Rückweg)
6 LDM von FR nach AT (= 2. erlaubte Beiladung am Rückweg)





Möglichkeit 4: 1 + 1 ...

- 1) Ein in CZ ansässiger Fahrer belädt in Prag (CZ) ½ Lkw mit Ziegel, die nach Stuttgart (DE) geliefert werden sollen. Der Fahrer hält in Linz (AT) und belädt den restlichen ½ Lkw mit Mineralwasser für Frankreich. Der Fahrer fährt dann nach Stuttgart (DE) und entlädt die Ziegel. Der Fahrer setzt die Fahrt fort und entlädt das Mineralwasser in Straßburg (FR).
- 2) Für den bilateralen Rücktransport lädt der Fahrer in Straßburg (FR) einen vollen Lkw mit Käse. Der Fahrer hält in Luxemburg (LUX) und entlädt ½ des Käses. Der Fahrer fährt dann weiter nach Prag (CZ) und entlädt die verbleibende ½ des Käses.

Erläuterung: Der Fahrer macht zwei bilaterale Transportvorgänge (CZ-DE / FR-CZ) mit zwei zusätzlichen Tätigkeiten (AT-FR) / FR-LUX), die von den Entsenderegeln ausgenommen sind, da jede Zusatztätigkeit aus einem Lade- und einem Entladevorgang bestehen kann.

Da eine erlaubte zusätzliche Be- und Entladung während des ersten bilateralen Transports durchgeführt wurde, ist nur eine Be- und/oder Entladung als zusätzliche Tätigkeit für den Rücktransport erlaubt.

Daher unterlag der Fahrer nicht den Entsendevorschriften.





Möglichkeit 5: 0 + 2 Zuladungen

- 1) Ein in CZ ansässiger Fahrer belädt einen vollen Lkw mit Ziegeln in Prag (CZ) und liefert sie nach Lyon (FR).
- 2) Der Fahrer belädt einen vollen Lkw mit Wein in Lyon (FR). Er hält in Brüssel (BE) und entlädt $\frac{1}{4}$ des Weins. Der Fahrer fährt nach Nürnberg (DE) und entlädt $\frac{1}{4}$ des Wein. Der Fahrer fährt dann weiter nach Prag (CZ), um die restlichen $\frac{1}{2}$ des Weins zu entladen.

Erläuterungen: Der Fahrer hat zwei bilaterale Transporte durchgeführt mit zwei zusätzlichen Tätigkeiten, die von den Entsenderegeln ausgenommen sind. Der erste bilaterale Transport wurde direkt von Prag (CZ) nach Lyon (FR), ohne zusätzliche Tätigkeit durchgeführt. Der Retourtransport wurde von Lyon (FR) nach Prag (CZ) wurde mit zwei erlaubten zusätzlichen Tätigkeiten in BE und DE durchgeführt.

Weil bei der ersten bilateralen Beförderung keine weitere erlaubte Zusatztätigkeit ausgeübt wurde, wurden für den bilateralen Rücktransport mit zwei Entladetätigkeiten erlaubt. Somit unterlag der Fahrer nicht den Entsendevorschriften.





Möglichkeit 6: 0 + 2 Zuladungen

1. Ein in AT ansässiger Fahrer belädt einen vollen Lkw mit Schokolade in Wien (AT) und liefert sie in Barcelona (ES) aus.
2. Für die Retourfahrt nach Linz belädt er den ½ Lkw mit Wein in Barcelona (ES). Er hält in Lyon (FR) und belädt den ½ Lkw mit Käse. Der Fahrer fährt weiter nach Luxemburg (LUX) und entlädt den Käse aus Lyon. Der Fahrer ladet in Luxemburg den ½ Lkw mit Bier liefert das Bier in Nürnberg (DE) aus. Der Fahrer fährt weiter nach Linz (AT) und entlädt dort den Wein aus Barcelona.

Erläuterung: Der Fahrer hat zwei bilaterale Transporte durchgeführt mit zwei zusätzlichen Tätigkeiten, die von den Entsendungsregeln ausgenommen sind. Die erste bilaterale Fahrt wurde von Wien (AT) nach Barcelona (ES) durchgeführt, ohne zusätzliche Tätigkeit. Der zweite bilaterale Vorgang (Rückfahrt) wurde von Barcelona (ES) nach Linz (AT) durchgeführt, mit zwei zusätzlichen erlaubten Aktivitäten:

- (1) die Beiladung von ½ des Käses in Lyon und Entladung in Luxemburg und
- (2) die Beiladung von ½ des Biers in Luxemburg und Entladung in Nürnberg.

Da beim ersten bilateralen Transport keine erlaubte Zusatzleistung ausgeübt wurde, waren zwei zusätzliche Be- und Entladetätigkeiten für den bilateralen Rücktransport erlaubt. Somit unterlag der Fahrer nicht den Entsendevorschriften.





Richtlinie 2020/1057 - Dokumentation von Beginn und Ende der Entsendung



Art. 1 (8):

Eine Entsendung gilt für die Zwecke des Artikels 3 Abs. 1a der RL 96/71/EG als beendet, wenn der Kraftfahrer den Aufnahmemitgliedstaat im Rahmen einer grenzüberschreitenden Güterbeförderung verlässt.

Art. 1 (11) iii:

(...) Verpflichtung des Kraftfahrers nach Aufforderung bei der Straßenkontrolle zur Verfügung zu stellen: die Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers, insbesondere die Ländersymbole der Mitgliedstaaten, in denen sich der Kraftfahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen aufgehalten hat, ...



Möglichkeit 7: Entsendung wegen 2. (nicht befreiter) Zuladung am Hinweg.

1. Ein Fahrer mit Sitz in SLO lädt einen 1/2 Lkw mit Äpfeln in Maribor (SLO), der nach Paris (FR) geliefert werden soll.
2. Auf der Fahrt nach Paris hält der Fahrer in Graz (AT), um den ½ Lkw mit Wein für DE zu beladen.
3. Der Fahrer fährt dann nach Regensburg (DE), wo er den Wein entlädt.
4. Anschließend belädt der Fahrer in Regensburg den ½ Lkw mit Bier und entlädt es in Luxemburg (LUX). Anschließend fährt der Fahrer weiter nach Paris (FR), wo er die Äpfel aus Maribor entlädt.

Erläuterung: Der Fahrer führte eine bilaterale Beförderung mit zwei zusätzlichen befreiten und einer nicht-befreiten Tätigkeit aus. Die erste zusätzliche Tätigkeit des Zuladens des Wein in Graz und in Regensburg zu entladen, ist von den Entsendungsregeln befreit, während die zweite zusätzliche Tätigkeit, das Zuladen von Bier in Regensburg und das Entladen in Luxemburg unter die Entsendungsregeln fällt, weil der Fahrer bereits die Möglichkeit, eine (!) freigestellte Zusatztätigkeit des Be- und Entladens genutzt hat. Der Vorgang, der unter die Entsendungsregeln fällt, hat Vorrang gegenüber dem freigestellten Vorgang (dem bilateralen Vorgang).

Die Entsendevorschriften gelten, wenn der Fahrer in das Gebiet von DE einfährt, und sie enden, wenn der Fahrer den nicht befreiten Vorgang mit dem Abladen des Weins in Luxemburg beendet.





Möglichkeit 8: bilateral am Hinweg und Entsendung am Rückweg

- 1) Ein Fahrer mit Sitz in Portugal bringt Wein von Lissabon (PT) nach Budapest (HU).
- 2) In Budapest (HU) belädt der Fahrer einen ½ LKW mit Äpfeln, die nach Barcelona (ES) geliefert werden sollen.
- 3) Auf der Fahrt nach Barcelona hält der Fahrer in Zagreb (HR) an, um die ½ des LKW mit Milch zu beladen. Anschließend fährt der Fahrer nach Mailand (IT), wo er die Milch entlädt.

Der Fahrer fährt nach Barcelona (ES), wo er Äpfel ablädt und fährt dann mit einem leeren Lkw zurück nach Lissabon.

Erläuterung: Der Fahrer hat einen bilateralen Transport durchgeführt der von den Entsendevorschriften ausgenommen ist: von Lissabon (PT) nach Budapest (HU).

Die Entsenderegeln gelten ab dem Entladen des Wein in Budapest. Die Entsenderegeln enden an der ES/PT Grenze und gelten somit ab Budapest in HU, HR, IT und ES.





Begriffserklärungen: Leerfahrten und Transit



RL 2020/1057, Art. 1 (5):

... ein Kraftfahrer gilt nicht als für die Zwecke der RL 96/71/EG entsandt, wenn der Kraftfahrer das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats im Transit durchfährt, ohne Güter zuzuladen oder zu entladen.

VO 1072/2009, Art. 2 (2) d:

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „grenzüberschreitender Verkehr“ auch eine Leerfahrt in Verbindung mit Beförderungen gemäß den Buchstaben a, b und c;

VO 1072/2009, Art. 8 (2) 2. Fall:

die Frist für die Durchführung einer Kabotagebeförderung in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem die grenzüberschreitende Beförderung endete beginnt mit der „unbeladenen Einfahrt in das Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaates“.



Möglichkeit 9: Leerfahrt zurück zum Niederlassungsland

- 1) Ein Fahrer aus CZ belädt in Prag (CZ) einen vollen Lkw und entlädt sie in Paris (FR).
- 2) Auf dem Rückweg von FR nach CZ fährt der Fahrer leer.



Erläuterung:

Der Fahrer hat einen bilateralen Transport und anschließend eine Leerfahrt direkt zum Niederlassungsland durchgeführt. Daher unterlag der Fahrer nicht den Entsendevorschriften.



Möglichkeit 10: Leerfahrt zwischen zwei bilateralen Fahrten

- 1) Ein Fahrer mit Sitz in HR lädt Waren in Zagreb (HR) für München (DE)
- 2) Der Fahrer fährt dann von München (DE) mit seinem leeren Lkw nach AT.
- 3) Der Fahrer lädt dann in Salzburg (AT) für Zadar (HR).

Erläuterung: Der Fahrer führte zwei bilaterale Transportvorgänge (ausgehend und eingehend von und in sein Niederlassungsland) mit einer dazwischenliegenden Leerfahrt durch.

Diese Leerfahrt wird als Beendigung des bilateralen Transports angesehen und fällt daher nicht unter die Entsendung.





Möglichkeit 11: Leerfahrt zwischen zwei Teilladungen im Heimweg ins NL Land

- 1) Ein Fahrer mit Sitz in HR lädt Waren in Zagreb (HR) für Karlsruhe (DE).
- 2) Der Fahrer fährt dann leer von Karlsruhe (DE) nach Straßbourg (FR). In Straßbourg belädt der Fahrer einen ½ Lkw mit Wein. Dann fährt der Fahrer zurück nach Nürnberg (DE) und belädt einen ½ Lkw mit Bier für HR. Anschließend fährt der Fahrer nach Zagreb (HR) und entlädt die gesamte Ladung.

Erläuterung: Der Fahrer führte einen bilateralen Ausgangstransport (von HR nach DE) und zwei bilaterale Eingangstransporte mit einer Leerfahrt zwischen dem ausgehenden und dem eingehenden bilateralen Transport. Eine solche Leerfahrt sollte betrachtet werden als Beendigung des bilateralen Verkehrsvorgangs und fällt daher nicht unter die Entsenderegeln.





Möglichkeit 12: Leerfahrt i.Z.m. mit Kabotage = Entsendung

1. Ein Fahrer mit Sitz in DE belädt in Berlin (DE) einen vollen Lkw mit Fleisch (DE) und fährt nach Paris (FR), wo er das Fleisch auslädt. Dann fährt er leer nach Lyon (FR).
2. In Lyon (FR) lädt der Fahrer Äpfel für Marseille (FR). Er fährt dann leer von Marseille (FR) nach Nantes (FR).
3. Auf dem Rückweg nach DE belädt der Fahrer in Nantes (FR) einen vollen Lkw mit Wein und entlädt ihn in Berlin (DE).

Erläuterung: Der Fahrer hat zwei bilaterale Transporte durchgeführt: Von DE nach FR und von FR nach DE.

Der erste bilaterale Transport endete mit der Entladung vom Fleisch in Paris (FR).

Die Leerfahrt zwischen Paris und Lyon fällt unter die Entsenderegeln weil sie mit der anschließenden Kabotagefahrt zusammenhängt, die in Lyon beginnen wird.

Die Entsendung wird mit dem Laden von Äpfeln in Lyon fortgesetzt und endet in Marseille (FR) mit dem Entladen von Äpfeln. Die Leerfahrt von Marseille (FR) nach Nantes (FR) fällt wiederum nicht unter die Entsendung weil sie mit dem bilateralen Transport zurück in das NL Land in Zusammenhang steht.





Möglichkeit 13: Leerfahrt + 2 zusätzliche Teilladungen am Heimweg

1) Ein Fahrer mit Sitz in PL belädt in Warschau (PL) einen vollen Lkw mit Autoreifen (PL) und fährt nach Berlin, wo er die gesamte Ladung entlädt (DE). Anschließend führt der Fahrer eine Leerfahrt von Berlin (DE) nach Lyon (FR).

2) Der Fahrer belädt eine Hälfte des Lkw in Lyon (FR) mit Käse und fährt nach Mailand (IT). In Mailand lädt der Fahrer die Hälfte der Nudeln ein. Dann fährt der Fahrer nach Wien (AT), wo er die Nudeln entlädt und $\frac{1}{2}$ des Lkws mit Schnaps belädt. Der Fahrer fährt dann nach Bratislava (SK), wo er den Schnaps entlädt. Der Fahrer fährt nach Lodz (PL), wo er den Käse entlädt.

Erläuterung: Der Fahrer führte zwei bilaterale Transporte durch. Einen bilateralen Ausgangstransport von PL nach DE und einen bilateralen Eingangstransport von FR nach PL.

Auf den ersten bilateralen Vorgang folgte eine Leerfahrt. In diesem Fall erlaubt die Leerfahrt zwischen zwei bilateralen Vorgängen die Möglichkeit, zwei zusätzliche befreite Tätigkeiten - Be- und/oder Entladen - auf dem Weg von FR nach PL auszuführen, da während des ersten bilateralen Beförderungsvorgangs keine zusätzliche befreite Beförderung durchgeführt wurde.

Daher unterlag der Fahrer nicht den Entsendevorschriften.





Möglichkeit 14: Bilateral - Entsendung - Bilateral am Heimweg

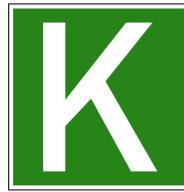
1. Ein in PL ansässiger Fahrer belädt einen vollen Lkw mit Reifen in Warschau (PL) und liefert sie nach Lyon (FR).
2. In Lyon (FR) belädt der Fahrer einen vollen Lkw mit Käse und entlädt ihn in Brüssel (BE).
3. In Brüssel belädt der Fahrer einen vollen Lkw mit Bier. Der Fahrer fährt weiter nach Prag (CZ), wo er ½ des Bieres entlädt.
4. Der Fahrer fährt dann weiter nach Lodz (PL), um das restliche Bier zu entladen.

Erläuterung: Der Fahrer hat zwei bilaterale Transporte durchgeführt. Der erste bilaterale Transport von Warschau (PL) nach Lyon (FR), ohne zusätzliche Tätigkeit. Dabei unterlag der Fahrer nicht den Entsenderegeln.

Der zweite bilaterale (Heim-) Transport wurde von Brüssel (BE) nach Lodz (PL) durchgeführt. Der „Querverkehr“ zwischen Lyon und Brüssel unterliegt den Entsendevorschriften!

Da zwischen den beiden bilateralen Vorgängen keine anderen meldefreien Fahrten erbracht werden dürfen, ist nur eine zusätzliche Tätigkeit erlaubt, auch wenn während des ersten bilateralen Verkehrsvorgangs durchgeführt wurde.





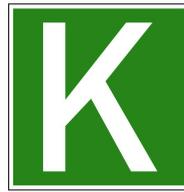
Teilweise ja, teilweise nein ...



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. *vgl. Art. 1 Abs 6 RL (EU) 2020/1057*

Wenn ein Kraftfahrer eine Beförderung im kombinierten Verkehr durchführt, gilt, dass die Art der erbrachten Dienstleistung auf der Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße eng mit dem Mitgliedstaat der Niederlassung verbunden ist, wenn die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst eine bilaterale Beförderung darstellt.

Wenn jedoch die Beförderung auf der Straße innerhalb des Aufnahmemitgliedstaats oder als nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderung durchgeführt wird, besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats, und daher sollten die Entsendevorschriften Anwendung finden. *(Erwägungsgrund 12, RL (EU) 2020/1057)*



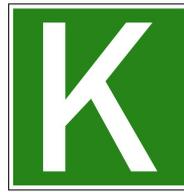
Teilweise ja, teilweise nein ... Beispiele ...

AT LKW  Vorlauf Transport aus AT 40  nach DE 93 Regensburg 

- ✓ Keine Entsendemeldung für DE weil bilateraler Transport

NL LKW  Nachlauf Transport ex. DE-41 Neuss  nach NL-35 Utrecht 

- ✓ Keine Entsendemeldung für DE weil bilateraler Transport



Teilweise ja, teilweise nein ... Beispiele ...

DE LKW



Vorlauf Transport aus IT 35 Udine



nach AT 95 Villach



Entsendemeldung für IT und AT weil Cross Trade Verkehr

IT LKW



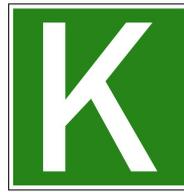
Nachlauf Transport ex. DE-41 Neuss



nach NL-35 Utrecht



Entsendemeldung für DE und NL weil Cross Trade Verkehr

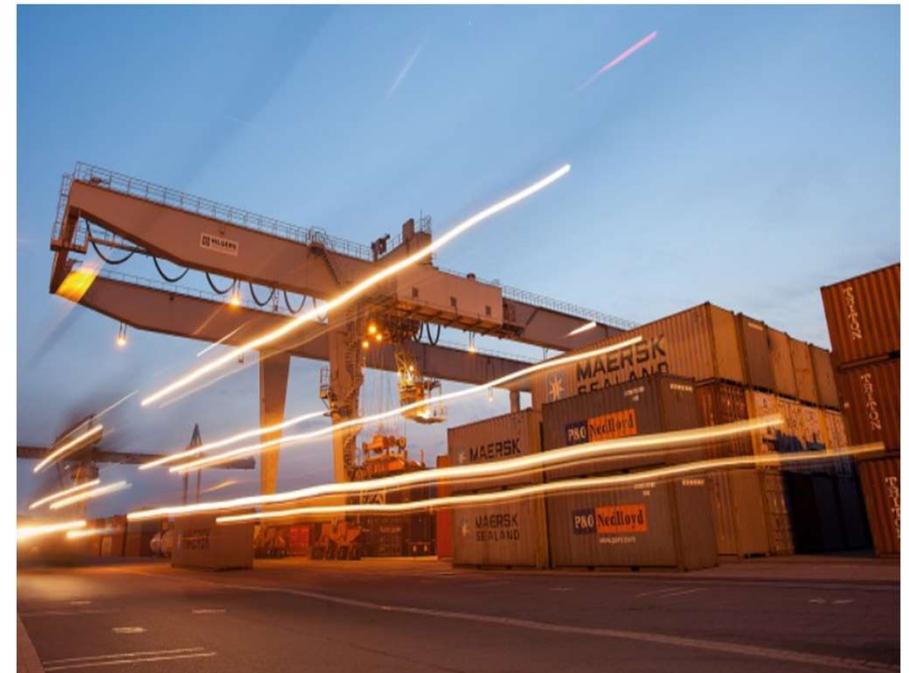


EU Kommissionstext sieht nationale Quotenregelungen bzw. eigene Regelungen vor ...

Laut aktuellem Gesetzestext bleibt es den einzelnen Staaten selbst überlassen, ob sie die Kabotage Regeln auch auf kombinierte Verkehre (Vor/Nachlauf) anwenden wollen.

In diesem Zusammenhang wurde auch das Thema Quotenregelung in Diskussion gestellt.

Aktuelle Informationen der einzelnen Länder liegen noch nicht vor, sodass die Regelung aus der Richtlinie (ohne Ausnahmen) aktuell.





Was muss gemeldet werden?

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



Was muss der Fahrer im Fahrzeug mitführen?

- ✓ eine Kopie der Entsendemeldung (reicht auch digital)
- ✓ 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

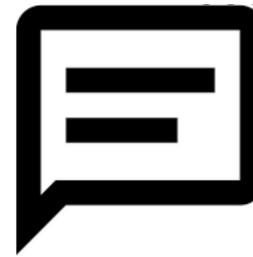


Wie erfolgt eine Kontrolle der rechtmäßigen Entlohnung?

Das Entsendeunternehmen **kann** von den Kontrollbehörden des Gastlandes **nach dem Ende der Entsendung** aufgefordert werden über die IMI Plattform

- ✓ die Beförderungspapiere,
- ✓ Fahrtenschreiberaufzeichnungen
- ✓ sowie Unterlagen über die Entlohnung des Kraftfahrers im Entsendezeitraum,
- ✓ den Arbeitsvertrag oder gleichwertige Unterlagen,
- ✓ Zeiterfassungsbögen über die Arbeitszeit des Kraftfahrers und
- ✓ Zahlungsbelege (Lohnüberweisungen) 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.



Wie erfolgt eine Kontrolle wenn KEINE Entsendung („Negativkontrolle“) vorliegt?

Um festzustellen, ob ein Kraftfahrer eine Beförderung durchführt, die von den **Entsendevorschriften ausgenommen** ist, dürfen 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 **immer aktualisieren**. Die Informationen aus den Entsendemeldungen werden im IMI-Speicher für Kontrollzwecke 24 Monate lang gespeichert.



Account's einrichten

Anmeldung auf der Entsendeplattform

1. EU Login Account einrichten auf:

<https://ecas.ec.europa.eu/cas/eim/external/register.cgi>

2. Unternehmerkonto erstellen auf der Entsendplattform

<https://www.postingdeclaration.eu/landing>



Anleitung unter: www.aisoe.at



So schaut 's aus ...

The screenshot shows the user interface of the 'Straßenverkehr – Entsendemeldung' application. The header includes the European Commission logo and the user's name, Christian Spendel, with a language selector set to DE. A navigation menu on the left lists: Startseite, Meldungen, Fahrer, Anforderungen, Nutzerverwaltung, Account, and Hilfe. The main content area features six summary cards with red circular indicators showing counts:

- Entwürfe von Meldungen, die nicht übermittelt wurden: 3
- Meldungen, die in höchstens 7 Tagen ablaufen: 0
- Abgelaufene Meldungen, die nicht erneuert wurden: 0
- Neue Anforderungen von Dokumenten: 0
- Anforderungen von Dokumenten in den nächsten 14 Tagen fällig: 0
- Überfällige Anforderungen von Dokumenten: 0

Below these cards are three charts:

- Fahrer:** A pie chart showing the distribution of drivers with and without reports. The legend indicates 'mit Meldung' (blue) and 'ohne Meldung' (green).
- Meldungen:** A bar chart showing a single blue bar at a value of 1.0.
- Anforderungen von Dokumenten:** A box indicating 'Keine Anforderungen von Dokumenten'.

Einstieg unter: <https://www.postingdeclaration.eu/home>



Entsendemeldung machen



So schaut 's aus ...

The screenshot shows the 'Straßenverkehr – Entsendemeldung' web application. The header includes the European Commission logo and the user profile of Christian Spendel (SV Mag. Dr. Christian Spendel). The main navigation bar shows 'Startseite' and 'Meldungen'. The left sidebar contains icons for home, documents, bus, chat, users, settings, and help. The main content area is titled 'Meldungen' and features a search bar and a '+ Meldung erstellen' button. Below the search bar are filter sections for 'Fahrer' and 'Land der Entsendung', each with a search input. The 'Status' section has radio buttons for 'Entwurf' (checked), 'eingereicht', 'abgelaufen', and 'zurückgezogen'. The 'Art der Vorhaben' section has radio buttons for 'Kabotagebeförderungen' and 'Grenzüberschreitende Beförderung'. The 'Art der Beförderung/en' section has radio buttons for 'Güterbeförderung' and 'Personenbeförderung'. There are also date pickers for 'Startdatum ab/bis' and 'Enddatum ab/bis'. At the bottom, there are links for 'Erweiterte Filter verbergen' and 'Filter zurücksetzen'.



So schaut 's aus ...

Meldung Meldung zurückziehen

ANGABEN ZUR MELDUNG

Anzahl	123c41e2-1f4d-4c0f-82ac-7a23636fd50f
Status	DRAFT
Zuletzt aktualisiert am	01/02/2022 17:28

ANGABEN ZUR ENTSENDUNG

Land der Entsendung	Italien
Beginn der Entsendung	04/02/2022
Ende der Entsendung	06/02/2022
Art der Vorhaben	Grenzüberschreitende Beförderung
Art der Beförderung/en	Güterbeförderung
Kennzeichen des/der Kfz	WO501EB



Muss ich jede Entsendung einzeln melden?

Eine Entsendemeldung kann für einen Zeitraum von

- mindestens einem Tag bis zu
- maximal 6 Monaten erstellt werden.

Unternehmen müssen eine Entsendemeldung pro Fahrer erstatten. Wird ein Fahrer in mehrere Mitgliedstaaten entsandt, muss für jeden Mitgliedstaat eine separate Entsendemeldung gemacht werden.

Die Erstellung von Sammelmeldungen für einen Zeitraum von 6 Monaten für ein bestimmtes Land ist zwar theoretisch möglich wird aber in der Praxis keinen Sinn machen. Das geht nur bei regelmäßigen Linienverkehren, wo Fahrer und Fahrzeug immer gleich bleiben.





Und jetzt noch mal von vorne ...

CARGO EXPERTS

Umsetzung in der Praxis ...





Umrüstung auf SMART Tacho 2.0 *(VO (EU) Nr. 2021/1228 Anhang IC)*



SMART TACHO VERSION 1



15. Juni 2016

21. August 2023



SMART TACHO VERSION 2

Pflicht für alle Neufahrzeuge > 3,5t

UMRÜSTPFLICHT

Im grenzüberschreitenden Verkehr müssen alle Fahrzeuge mit **analogen/digitalen Tachos** auf Smart Tacho Version 2 umgerüstet sein.



31. Dezember 2024



Umrüstung auf SMART Tacho 2.0



21. August 2025



UMRÜSTPFLICHT

Im grenzüberschreitenden Verkehr müssen alle Fahrzeuge mit **Smart Tachos Version 1** auf Smart Tacho Version 2 umgerüstet sein.

SMART TACHO VERSION 2

Pflicht bei **LCV (ab 2,5t)** im grenzüberschreitenden Verkehr



01. Juli 2026



ACHTUNG: LKW ohne SMART Tacho 2.0



Formale Voraussetzung für die zusätzlichen Fahrten

- Solange im LKW ein Kontrollgerät eingebaut ist, welches Grenzübertritte sowie Be- oder Entladungen **nicht automatisch** aufzeichnet, sind diese **zusätzlichen Fahrten (Beiladungen)** 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 (Beiladungen) 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). → SMART Tacho II



Dokumentation von Grenzübertritten (*Artikel 34 Absatz 7 der VO (EU) Nr. 165/2014*)



Die Eingabe des Landes nach Grenzübertritt ist seit 2. Februar 2022 verpflichtend. Dazu ist die nächstmögliche Parkmöglichkeit an der Grenze oder danach zu nutzen. So soll Kabotage besser kontrollierbar werden. Der Smart Tacho Version 2 zeichnet zukünftig Grenzübertritte automatisch auf.





Grundregeln zum Auswendig lernen ...



Rückkehrverpflichtung des Fahrers ([Artikel 8 Absatz 8a der VO \(EG\) Nr. 561/2006](#))



Fahrer müssen die Möglichkeit bekommen, dass sie nach jeweils drei bzw. vier aufeinanderfolgenden Wochen (je nachdem, ob der Fahrer zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen konnte) an den Wohnsitz zurückkehren können.

Artikel 8 Absatz 8a: bezieht sich auf zwei mögliche Orte, an die eine Rückkehr vom Arbeitgeber angeboten und organisiert werden muss,

1. im Mitgliedstaat der Niederlassung gelegene Betriebsstätte
2. Wohnsitz des Fahrers (kann auch außerhalb des Niederlassungslandes sein)

Erwägungsgrund 14: „[...] den Fahrern sollte es freigestellt sein zu wählen, wo sie ihre Ruhezeit verbringen“, ist es also Sache des Fahrers, zwischen den beiden Optionen zu wählen.



Verbot / regelmäßige Wochenruhezeit (45 Stunden) im LKW [Artikel 8 Absatz 8 der VO \(EG\) Nr. 561/2006](#)



Was ist eine geeignete geschlechtergerechte Unterkunft?

Artikel 8 (8) schreibt eindeutig vor, dass die Unterkunft angemessene Schlafmöglichkeiten und sanitäre Einrichtungen bieten muss.





Wie soll man nachweisen, dass man nicht im LKW geschlafen hat ... ?



Welche Belege sollte ein Fahrer bei einer Kontrolle vorlegen, um nachzuweisen, dass er die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Lastkraftwagen, sondern in einer geeigneten Unterkunft verbracht hat?

Durchsetzungsbehörden können von den Fahrern keine Unterlagen verlangen, die belegen, dass ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit vor der Unterwegskontrolle nicht im Fahrzeug verbracht wurde. vgl. Artikel 34 (3) VO (EU) 165/2014

Fahrer oder Arbeitgeber können nur dann wegen eines Verstoßes gegen das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (oder eine als Ausgleich eingelegte Ruhezeit von mehr als 45 Stunden) im Fahrzeug zu verbringen, mit einer Geldbuße belegt werden, wenn die Fahrer zum Zeitpunkt der Kontrolle gerade eine solche Ruhezeit im Fahrzeug verbringen.





Wann müssen die verkürzten Ruhezeiten nachgeholt werden?



Wenn zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten (2 x 24 h) nacheinander konsumiert wurden, können die beiden Ausgleichszeiträume dann jeweils mit anderen Ruhezeiten von mindestens 9 Stunden verbunden und „unterwegs“ ausgeglichen werden?

Nein, weil ... [Artikel 8 Absatz 6 Unterabsatz 3 der VO \(EG\) Nr. 561/2006](#)





Grundregeln zum Auswendig lernen ...



Erlaubte Überschreitung der Lenkzeiten? [Artikel 12 der VO \(EG\) Nr. 561/2006](#)



Unter welchen außergewöhnlichen Umständen kann der Fahrer die tägliche und wöchentliche Lenkzeit überschreiten? Wie wird das kontrolliert?

Auf der **Heimreise** zum Wohnort oder Betriebsstätte darf die täglich und wöchentliche Lenkzeit bis zu einer Stunde bzw. bis zu zwei Stunden (bei 30 Minuten Fahrtunterbrechung) überschritten werden.

Unvorhersehbare Ereignisse: Unwetter, Vollsperrung oder Streik.

Achtung: Vorhersehbare Staus gelten nicht als außergewöhnlicher Umstand

Tachoausdruck muss gemacht werden und Lenkzeitverlängerung muss durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen werden.



Änderungen bei der Kabotage



Neue Regelung

- 3 Kabotagefahrten innerhalb von 7 Tagen nach einer internationale Güterbeförderung
- 1 Kabotagefahrt innerhalb von 3 Tagen nach einer leeren Einfahrt

Anschließend wird eine viertägige „Cooling-Off-Phase“ neu eingeführt. Das heißt, dass der Lkw 4 Tage lang im letzten Aufnahmeland keine Transporte durchführen darf. Er muss das Kabotageland verlassen.



Wie wende ich die Entsenderegeln im Dispoalltag an?

1. Welche Art von Transport führe ich aus?

- ❖ BILATERAL → Keine Entsendung
- ❖ CROSS-TRADE → Entsendung
- ❖ KABOTAGE → Entsendung
- ❖ TRANSIT → Keine Entsendung
- ❖ LEERFAHRT → Entsendung nur VOR einer Kabotagefahrt





Welcher Lohn muss in welchem Gastland angewendet werden?



2. Was heißt Gastland-Lohnrecht?

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



Zusammenfassung

CARGO EXPERTS



Wo finde ich die Gastlandlohn Vorschriften?

Belgien: <https://www.limosa.be/>

Dänemark: https://virk.dk/myndigheder/stat/ERST/selvbetjening/Register_Fr_auslndische_Dienstleister_RUT%20/

Frankreich: <https://www.sipsi.travail.gouv.fr/#/auth/login>

Italien: <https://www.cliclavoro.gov.it/Pagine/default.aspx>

Luxemburg: <https://edetach.itm.lu/edetach/>

Niederlande: <https://deutsch.postedworkers.nl/>

Österreich: https://www.entsendeplattform.at/cms/Z04/Z04_0/home

Polen: <https://www.biznes.gov.pl/pl/portal/991?eservice=1328&type=procedura,wniosek&referer=external>

Tschechien: <https://www.mpo.cz/en/business/licensed-trades/obligations-of-persons-temporarily-providing-services-in-the-czech-republic--50176/>



Welche Mindestlöhne gelten in den Gastländern? Stand: 2021 (außer AT bereits 2022)

Belgien: 9,85 Euro/h, allgemein 1.593,81 Euro/Monat, (Fahrer erhalten je nach Kollektivvertrag mehr)

Dänemark: 168,56 DKK/h für Kabotage

Frankreich: 10,15 Euro/h, hochqualifizierte Fahrer 10,49/h (Fahrer erhalten je nach Kollektivvertrag mehr)

Italien: kein allgemeiner Mindestlohn, es gibt allerdings nationale Kollektivverträge für den Verkehrssektor

Luxemburg: 12,73 Euro/h, allgemein zwischen 2.202 Euro und 2.642 Euro/Monat (je nach Qualifikation)

Niederlande: 1.701 Euro/Monat, 392,55 Euro/Woche, 78,51 Euro/Tag

Österreich: nach Kollektivvertrag (je nach Art und Dauer der Beschäftigung zB für LKW Züge und Sattelkraftfahrzeuge)
ab 1.780,17 Euro/Monat, 411,60 Euro/Woche, 10,26 Euro/h (KV 2022)

Polen: 2.800 Zloty/Monat, 18,30 Zloty/h (= 618,24 Euro / Monat, 4,04 Euro / h)

Tschechien: 15.200 Kronen/Monat, 90,52 Kronen/h (= 629,97 Euro / Monat, 3,75 Euro / h)



Transparente Mindestlöhne ...



Die Mitgliedstaaten sollen dafür sorgen ... (Erwägungsgrund 14, RL 2020/1057)



Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Richtlinie 2014/67/EU dafür sorgen,

- dass die in Artikel 3 der Richtlinie 96/71/EG genannten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen,
- die in nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in Tarifverträgen oder Schiedssprüchen festgelegt sind,

die in ihrem Hoheitsgebiet für allgemein verbindlich erklärt wurden oder in anderer Weise gemäß Artikel 3 Absätze 1 und 8 der Richtlinie 96/71/EG gelten, den Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten und den entsandten Kraftfahrern in zugänglicher und transparenter Weise zur Verfügung gestellt werden.

Das sollte gegebenenfalls die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen in Tarifverträgen einschließen, die allgemein für alle vergleichbaren Unternehmen in dem betreffenden geografischen Gebiet gelten. Die einschlägigen Informationen sollten sich insbesondere auf die Bestandteile der Vergütung beziehen, die durch solche Instrumente verbindlich vorgeschrieben sind. Gemäß der Richtlinie 2014/67/EU ist die Einbeziehung der Sozialpartner anzustreben.



Einfache Darstellung von Cross Trade Verkehren aus AT Sicht

AT LKW



Entladung in DE-70



Anschlussladung von DE-70 nach IT-37 (Cross Trade Verkehr)



Was ist zu tun?

Elektronische Entsendemeldung auf <https://www.postingdeclaration.eu/home>



Einfache Darstellung von Cross Trade Verkehren aus AT Sicht

AT LKW



Entladung in DE-70

Anschlussladung von DE-70 nach IT-37 (Cross Trade Verkehr)



✓ Entsendemeldung für DE:

DE Lohn von DE-70 bis Grenze DE/AT

✓ Transit durch AT:

Heimatlohn

✓ Entsendemeldung für IT:

IT Lohn von Grenze AT/IT bis IT-10



Einfache Darstellung von Cross Trade Verkehren aus AT Sicht

AT LKW  Transport von 10 LDM von AT-40  nach ES-08 

- ✓ Keine Entsendmeldungen
- ✓ Keine Entsendemeldung für FR.,  weil Transit ausgenommen ist
- ✓ 1 Zuladung von 3 LDM in DE  nach ES  erlaubt ohne Entsendemeldung



Einfache Darstellung von Cross Trade Verkehren aus AT Sicht

AT LKW  Transport ohne Zuladung von AT-40  nach ES-08 

dann ... auf der Rückfahrt mit 4 LDM von ES  nach AT 

sind 2 Zuladungen ohne Entsendemeldung erlaubt
zB 3 LDM von FR nach DE und dann 5 LDM von DE nach AT



Wo kann der Rechtsanwalt helfen?



CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei

Dr. Schärmer Anwaltskanzlei

Fachgebiete Fachartikel Kanzlei Notfallhilfe Aktuelles Kontakt

Dr. Dominik Schärmer
RECHTSANWALT

... der richtige Zug zu Ihrem Recht!

www.transportrecht.at

**AUSGEWÄHLTE FACHBEREICHE
SICHERN DEN ERFOLG UNSERER
KLIENTEN!**

423
22R1

30.480 KG
67.200 LBS
2.970 KG
6.550 LBS
27.510 KG
60.650 LBS
28.2 CU.M.
996 CU.FT.

Dr. Dominik Schärmer



Erleichterung bei Lenkzeitüberschreitungen Bereits in Kraft !!!

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei 

Mehr Spielraum als die „alte“ Halteplatzregel

Bisher extrem streng gehandhabt – nur in absoluten Ausnahmefällen

Mobilitätspaket neu

- Beim Vorliegen außergewöhnlicher Umstände kann die tägliche und wöchentliche Lenkzeit um bis zu 1 Stunde überschritten werden, um die Betriebsstätte des Arbeitgebers oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen, um eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen
- Auch 2 Stunden sind möglich, wenn nach der ersten Stunde eine 30-minütige Pause eingelegt wird
- Wichtig!!! Grund dieser Abweichung sind spätestens beim Erreichen des Bestimmungsortes oder eines geeigneten Halteplatzes **handschriftlich auf dem Ausdruck zu vermerken**
- Lenkzeit-Verlängerungen müssen innerhalb von 3 Wochen ausgeglichen werden
- Die „alte“ Halteplatzregelung gilt nach wie vor (Art. 12 wurde lediglich ergänzt)



Rehabilitierung des Verkehrsleiters

1 Jahr statt 5 Jahren (Art. 14 VO 1071/2009)

- Wird einem Verkehrsleiter die Zuverlässigkeit aberkannt, so erklärt die zuständige Behörde diesen Verkehrsleiter für ungeeignet, die Verkehrstätigkeiten eines Unternehmens zu leiten
- Bisher galt für die Behörde ein fünfjähriger Betrachtungszeitraum
- Mit dem neuen Mobilitätspaket kann sich der Verkehrsleiter nun bereits nach einem Jahr rehabilitieren, wenn er mindestens 3 Monate eine geeignete Weiterbildung absolviert oder eine entsprechende Prüfung bestanden hat
- zuvor gab es keine Rehabilitierungsmaßnahme, sondern wurden nur die Strafen der letzten 5 Jahre herangezogen
- nun kann sich der Verkehrsleiter proaktiv rehabilitieren.



Genauere und härtere Kontrollen

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei

Volle Transparenz für Behörden und längerer Betrachtungszeitraum

 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

VUR - Verkehrsunternehmensregister Abfrage

[Benutzerhandbuch](#)

Verkehrsunternehmen

Verkehrsleiter

- Bisher konnten Behörden bei der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten lediglich Verstöße der letzten 28 Tage ahnden
- Darüber hinaus hatten die Behörden bei ausländischen Unternehmern keine Einsicht in deren „Sündenregister“
- NEU – DOPPELT SO VIELE STRAFEN: Ab 31. Dezember 2024 dürfen die Behörden bei der Kontrolle die letzten 56 Tage statt 28 berücksichtigen
- Behörden haben volle Einsicht in das Verkehrsunternehmensregister „Sündenregister“ europaweit
- Deshalb muss die „Weste weiß bleiben“ – Stichwort: Massive Bekämpfung aller Strafen!!



Smart Tacho II – volle Transparenz

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei 

Auslesung beim Vorbeifahren durch Polizei

- Bisher konnten die digitalen Kontrollgeräte nur dann ausgelesen werden, wenn die Fahrerkarte in das Kontrollgerät des Kontrollorgans gesteckt wurde
- Das neue Kontrollgerät der 2. Generation ermöglicht das Abrufen beim Vorbeifahren
- Abgerufen werden hierbei die Sicherheitsverletzungen, Fehlfunktionen sowie Unregelmäßigkeiten
- Zukunftsprognose: viel mehr Strafen wegen Auslesung beim Vorbeifahren und 56 Tage Betrachtungszeitraum





Alle Strafen bekämpfen!

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei 

Mehr Strafen - der richtige Rechtsschutz ist wie der Diesel im Tank!!

- Lediglich der Umstand, dass die Fahrkarte beim Vorbeifahren ausgelesen werden kann, bedeutet nicht, dass alle Strafen gerechtfertigt sind
- Eine automatische Bestrafung ist nicht erlaubt
- Strafen werden daher nach wie vor von Behörden ausgestellt
- Aufgrund der menschlichen Komponente ist viel Raum für Formmängel und darauf aufbauenden Argumentationen – auch bei Lenkzeiten, die wie auch aktuell automatisiert ausgelesen werden!!!
- 9 von 10 Strafen können entweder gänzlich beseitigt oder vermindert werden
- Um das Kostenrisiko zu vermeiden sollte unbedingt eine spezielle Transporteur-Rechtsschutzversicherung abgeschlossen werden!!

WIDERSPRUCH



Alle Strafen bekämpfen!

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei 

Mehr Strafen - der richtige Rechtsschutz ist wie der Diesel im Tank!!

- Lediglich der Umstand, dass die Fahrkarte beim Vorbeifahren ausgelesen werden kann, bedeutet nicht, dass alle Strafen gerechtfertigt sind
- Eine automatische Bestrafung ist nicht erlaubt
- Strafen werden daher nach wie vor von Behörden ausgestellt
- Aufgrund der menschlichen Komponente ist viel Raum für Formmängel und darauf aufbauenden Argumentationen – auch bei Lenkzeiten, die wie auch aktuell automatisiert ausgelesen werden!!!
- 9 von 10 Strafen können entweder gänzlich beseitigt oder vermindert werden
- Um das Kostenrisiko zu vermeiden sollte unbedingt eine spezielle Transporteur-Rechtsschutzversicherung abgeschlossen werden!!

WIDERSPRUCH



Alle Strafen bekämpfen!



Beispiel: Falsches Kennzeichen

Straferkenntnis	
1. Zeit:	02.05.2020 – 16.06.2020
Ort:	1220 Wien, A 23 Richtung Norden, Rampe 43, Straßenkilometer: 0,45, polizeilicher Anhalteplatz (Kontrollort) bzw. 1220 Wien, [REDACTED]
Betroffenes Fahrzeug:	Kennzeichen [REDACTED]
Firma:	[REDACTED] mit Sitz in 1220 Wien, [REDACTED]
Beschuldigter:	[REDACTED]
<p>Sie haben als verantwortlicher Beauftragter im Sinne des § 9 Abs. 2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) der [REDACTED], mit Sitz in 1220 Wien, [REDACTED], folgende Verwaltungsübertretung zu verantworten, als das genannte Unternehmen als Arbeitgeberin im Zeitraum vom 02.05.2020 bis 16.06.2020 nicht gemäß Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dafür gesorgt hat, dass der Lenker seine Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sowie des Kapitels II der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 einhält:</p> <p>Der Arbeitnehmer [REDACTED], wurde von der Dienstgeberin [REDACTED] als Fahrer des Kraftfahrzeuges LKW (N3), MAN, mit dem amtlichen Kennzeichen [REDACTED] welches der Güterbeförderung im Straßenverkehr dient und dessen höchst zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt, eingesetzt.</p> <p>Bei der Kontrolle der Landespolizeidirektion Wien am 16.06.2020 um 21:32 Uhr wurde festgestellt, dass der Fahrer [REDACTED] am 19.05.2020 nach einer Lenkdauer von 4,5 Stunden keine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten eingelegt hat, obwohl eine solche einzulegen ist, sofern der Fahrer keine Ruhezeit nimmt. Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des</p>	

- Kontrolliert wurde am 16.06.2020 das Fahrzeug mit dem angeführten Kennzeichen
- Tatsächlich ist der Lenker jedoch am 19.05.2020 ein anderes Fahrzeug gefahren
- Das ergab sich nach der Auslesung durch unsere kanzleiinterne Software



Alle Strafen bekämpfen!

RECHT ANSPRUCH

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei

Beispiel: Falsches Kennzeichen

VWG WIEN 11.06.2021

Allerdings hat das Ermittlungsverfahren ergeben, dass der Lenker Herr X zu diesem Zeitpunkt nicht den im Spruch des angefochtenen Straferkenntnisses genannten Lkw gelenkt hat. Nur in Bezug auf diesen konkreten Arbeitnehmer und in Bezug auf dieses konkrete Fahrzeug erfolgte aber eine Tatanlastung, schon mit der Strafverfügung vom 25. August 2020 als erste Verfolgungshandlung.

Zwar ist die Nennung des konkreten Fahrzeuges zur Konkretisierung der Tat nicht erforderlich. Die Tat wurde aber schon in der Strafverfügung vom 25. August 2020 auf ein konkretes Fahrzeug bezogen konkretisiert. Indem dem Beschwerdeführer nur die auf dieses konkrete Fahrzeug bezogene Tat vorgeworfen wurde, wurde damit auch die Sache des behördlichen Verfahrens festgelegt. Ein Austausch des Fahrzeuges oder des Lenkers würde einen Austausch der Sache des Verfahrens bewirken.

Das Straferkenntnis wurde aufgehoben





Alle Strafen bekämpfen!

WIDERSPRUCH

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei 

Falsche Zusammenrechnung Lenkpause

Vorwurf:

Es sei festgestellt worden, dass der Lenker nach einer Lenkdauer von 4,5 Stunden keine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten eingelegt habe, obwohl eine solche einzulegen sei, sofern der Fahrer keine Ruhezeit nehme. Diese Unterbrechung könne durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen seien, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 des Artikels 7 der VO (EG) Nr. 561/2006 idgF eingehalten werden.

Am 15.06.2020 sei von 12:28:00 Uhr bis 20:36:00 Uhr erst nach einer Lenkdauer von 06 Stunden und 08 Minuten eine Lenkpause eingelegt worden, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfülle. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit habe somit **01 Stunde und 38 Minuten** betragen.

Am 22.06.2020 sei von 12:09:00 Uhr bis 19:38:00 Uhr erst nach einer Lenkdauer von 05 Stunden und 05 Minuten eine Lenkpause eingelegt worden, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfülle. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit habe somit **35 Minuten** betragen.

Am 29.06.2020 sei von 03:41:00 Uhr bis 09:44:00 Uhr erst nach einer Lenkdauer von 04 Stunden und 36 Minuten eine Lenkpause eingelegt worden, die die Anforderung an eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung erfülle. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit habe somit **6 Minuten** betragen.



Alle Strafen bekämpfen!



Falsche Zusammenrechnung Lenkpause

- Tatsächlich mehrere Lenkpausen eingelegt
- keine Überschreitung um 1 Stunde und 38 Minuten sondern Unterschreitung um 9 Minuten
- wesentlicher Milderungsgrund

Mo, 15.06.2020 12:28	Mo, 15.06.2020 12:48	00:21					1	⦿
Mo, 15.06.2020 12:49	Mo, 15.06.2020 13:22		00:34				1	⦿
Mo, 15.06.2020 13:23	Mo, 15.06.2020 14:41	01:19					1	⦿
Mo, 15.06.2020 14:42	Mo, 15.06.2020 14:43		00:02				1	⦿
Mo, 15.06.2020 14:44	Mo, 15.06.2020 14:47	00:04					1	⦿
Mo, 15.06.2020 14:48	Mo, 15.06.2020 14:50				00:03		1	⦿
Mo, 15.06.2020 14:51	Mo, 15.06.2020 14:55	00:05					1	⦿
Mo, 15.06.2020 14:56	Mo, 15.06.2020 15:10		00:15				1	⦿
Mo, 15.06.2020 15:11	Mo, 15.06.2020 15:27	00:17					1	⦿
Mo, 15.06.2020 15:28	Mo, 15.06.2020 15:48		00:21				1	⦿
Mo, 15.06.2020 15:49	Mo, 15.06.2020 16:35	00:47					1	⦿
Mo, 15.06.2020 16:36	Mo, 15.06.2020 16:49				00:14		1	⦿
Mo, 15.06.2020 16:50	Mo, 15.06.2020 18:36	01:47					1	⦿
Mo, 15.06.2020 18:37	Mo, 15.06.2020 18:42				00:06		1	⦿
Mo, 15.06.2020 18:43	Mo, 15.06.2020 18:43	00:01					1	⦿
Mo, 15.06.2020 18:44	Mo, 15.06.2020 18:45				00:02		1	⦿
Mo, 15.06.2020 18:46	Mo, 15.06.2020 18:57	00:12					1	⦿
Mo, 15.06.2020 18:58	Mo, 15.06.2020 19:06				00:09		1	⦿
Mo, 15.06.2020 19:07	Mo, 15.06.2020 19:26	00:20					1	⦿



Alle Strafen bekämpfen!

WIDERSPRUCH

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei 

24-Stunden Zeitraum

LVwG Tirol vom 15.12.2016, Zl. LVwG-2016/22/2264-2

Betrachtet man die Auswertung der Fahrerkarte jedoch näher (und darauf weist der kfz-technische Sachverständige hin), dann zeigt sich, dass der Beschuldigte tatsächlich, wenngleich außerhalb des Beobachtungszeitraumes, bis 07:22 Uhr des Folgetages geruht hat, dann nur 6 min gefahren ist und in der Folge weitere 2 h und 16 min geruht hat. Berücksichtigt man diesen Umstand, reduzieren sich die Fehlstunden auf die erforderliche wöchentliche Ruhezeit auf lediglich 38 min. Wenngleich - wie erwähnt - der vorgehaltene Tatbestand jedenfalls erfüllt ist, zeigen diese Ausführungen, dass im konkreten Fall der Lenker "faktisch" beinahe die erforderliche wöchentliche Ruhezeit eingehalten hat.

Dieser Umstand ist nun im Sinne des Beschuldigten und unter Anwendung des § 20 VStG zu berücksichtigen. Der Beschuldigte ist demnach keinesfalls mit jenen Lenkern zu vergleichen, die sich über jegliche Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten hinwegsetzen und sich völlig übermüdet ans Steuer setzen. Er hat - wie ausgeführt - "faktisch" beinahe die gesamte erforderliche wöchentliche Ruhezeit eingehalten. Vor diesem Hintergrund erscheint eine Reduktion der Mindeststrafe angebracht.“





Strafen bekämpfen!

WIDERSPRUCH

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei

Strafmilderung nach LSD-BG

- Strafen im Rahmen des LSD-BG fallen häufig in einer Höhe von EUR 1.500 pro Verstoß aus
- Wurde der Kontrollzweck zwar verzögert, jedoch nicht verhindert (Unterlagen wurden nachgereicht) so ist die Strafe herabzusetzen

LVWG Niederösterreich 11.10.2021:

Seitens des erkennenden Gerichtes erfolgte dennoch eine spruchgemäße Herabsetzung der Geldstrafen (um die Hälfte), zumal zumindest die Anmeldung bei der Zentralen Koordinationstelle beim Bundesministerium für Finanzen durchgeführt worden ist und auch prinzipiell davon ausgegangen werden kann, dass der Beschwerdeführer die Arbeitnehmer zur Sozialversicherung anmeldet. Bei den fehlenden und nicht mitgeführten Unterlagen handelt es sich sohin um Formaldelikte, die insgesamt als keine erhebliche Rechtsgutbeeinträchtigung angesehen werden können.





Mobilitätspaket neu: Verantwortlichen Beauftragen bestellen wird wichtiger!!

CARGO EXPERTS

Dr. Schärmer
Anwaltskanzlei 

Mehrfachbestrafungen gem. LSD-BG

- Grundsätzlich haften die handelsrechtlichen Geschäftsführer eines Unternehmens für Übertretungen gemäß dem LSD-BG
- Unternehmen können jedoch gemäß § 24 LSD-BG einen verantwortlichen Beauftragten bestellen
- Wurde ein solcher bestellt und diese Bestellung der zuständigen Zentralen Koordinationsstelle des Bundesministeriums für Finanzen und die Kontrolle illegaler Beschäftigung ordnungsgemäß gemeldet, trifft die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit nicht mehr die Geschäftsführer
- Strafen werden von diesem Zeitpunkt an den verantwortlichen Beauftragten ausgestellt
- Achtung! Laut VWGH sind auch Strafen gegen den verantwortlichen Beauftragten, bei der Zuverlässigkeitsprüfung des Geschäftsführers zu berücksichtigen



Ost-Europa wehrt sich gegen das neue EU Mobilitätspaket

- Das EU-Mobilitätspaket ist zwar bereits in Kraft, allerdings wähen sich viele Länder dagegen
- Rund ein Dutzend der EU-Staaten, vor allem aus Ost- und Südeuropa, sehen eine Benachteiligung in der Heimkehrverpflichtung
- Die Klagen gegen diese Maßnahmen liegen bereits beim europäischen Gerichtshof vor
- Ein Ausgang des Verfahrens ist jedoch nicht in nächster Zeit zu erwarten

VR_{plus}

Bericht aus Brüssel: Klagen gegen das Mobilitätspaket



Neue Bestimmungen zum Paket „Fit for 55“ und das sektorale Fahrverbot in Tirol: Die EU-Kommission in Brüssel hat 2022 wichtige Themen zu klären

© Foto: Daniel Kalker/dpa/picture-allianc



EU-MOBILITÄTSPAKET NOTFALL HOTLINE

Kompetente Auskunft zu allen Fragen rund um das
EU-Mobilitätspaket
innerhalb von 24 Stunden

E-Mail an: kanzlei@schaermer.com

Betreff: Mobilitätspaket NOTFALL

zum Spezialtarif von € 250.- / Stunde



Teile dieser Präsentation stammen auszugsweise aus nachfolgenden Quellen

- WKO - Bundesparte Transport & Verkehr
- DAKO GmbH
- EUROPEAN COMMISSION - DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT
- AISOE - Arbeitsgemeinschaft Internationaler Straßenverkehrsunternehmer Österreichs
- Verkehrsrundschau

Aktuelle Informationen zu den neuesten Entscheidungen im Transport- und Logistikrecht auf der Webseite der Transport-Rechtsanwaltskanzlei-Schärmer



Aktuelle Informationen zu top aktuellen Praxisseminaren im Transport- sowie Speditionswesen, Logistik und Versicherungen auf der Webseite der Dr. Schärmer & Dr. Spindel CARGO EXPERTS GmbH

