

Fragen und Antworten zur Entsendung von Fahrern gemäß Richtlinie (EU) 2020/1057 im Zusammenhang mit der Güterbeförderung (Februar 2022)

Gemäß der Richtlinie (EU) 2020/1057 stellen folgende Beförderungen meldepflichtige Entsendungen dar:

„Cross-Trade“-Beförderungen

Beförderungen zwischen zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland, von denen keines das Land der Niederlassung des Unternehmens ist, das diese Beförderungen durchführt.

Kabotage

Innerstaatliche Beförderung im gewerblichen Verkehr, die vorübergehend im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates von einem in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmer durchgeführt wird.

Wie funktioniert Kabotage?

Im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung nach vollständiger Entladung der Güter dürfen bis zu drei Kabotagebeförderungen innerhalb von 7 Tagen mit demselben Fahrzeug durchgeführt werden.

Die Kabotagebeförderungen können entweder nur in einem Mitgliedstaat oder auch in mehreren Mitgliedsstaaten durchgeführt werden.

Bei einem unbeladenen Grenzübertritt darf innerhalb von drei Tagen nur eine Kabotagebeförderung durchgeführt werden.

Sobald das Kontingent an Fahrten oder Tagen aufgebraucht ist, muss eine beladene oder leere grenzüberschreitende Fahrt stattfinden.

- 3 Kabotagefahrten im gleichen Land innerhalb von 7 Tagen (3 in 7 Regel)
- 1 Kabotagefahrt (unbeladen) innerhalb von 3 Tagen nach Grenzübertritt - Transitzkabotage (1 in 3 Regel)

Cooling-Off-Phase

Achtung: Ab dem 21. Februar 2022 bleibt zwar die bekannte "3 in 7" beziehungsweise "1 in 3"-Regelung hinsichtlich der Anzahl der erlaubten Kabotagebeförderungen weiterhin in Kraft, aber zusätzlich darf nach Ablauf der erlaubten Beförderungen beziehungsweise der erlaubten Tage mit dem Fahrzeug innerhalb von vier Tagen nach Ende der Kabotagebeförderung keine weiteren Kabotagebeförderungen mehr durchgeführt werden. Diese "Abkühlphase" soll sicherstellen, dass Kabotage nicht systematisch - also dauerhaft - betrieben wird.

Keine Entsendungen sind:

Transitbeförderungen

Alle Beförderungen, bei denen der Fahrer durch einen Mitgliedstaat durchfährt, ohne in diesem Güter auf-oder abzuladen - also "klassischer" Transit-, sind von den Entsenderegeln ausgenommen.

Bilaterale Güterbeförderungen

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

Begrenzte zusätzliche Be- und/oder Entladungen

Zusätzlich zur bilateralen Beförderung darf der Fahrer in den Mitgliedstaaten 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 (**sog. „1+1-Regel“**).
- Falls während der bilateralen Hinfahrt keine zusätzlichen Tätigkeiten durchgeführt werden, dürfen am Rückweg ins Heimatland zwei (2) Be-und/oder Entladungen (wiederum nicht im selben Land) vorgenommen werden (**sog. „0+2-Regel“**).

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.

Verpflichtungen des Entsendeunternehmens vor, während und nach der Entsendung

Vor der Entsendung muss das Unternehmen:

- spätestens zu Beginn der Entsendung
- den Behörden des Mitgliedstaates, in den der Fahrer entsandt wird
- über die mehrsprachige öffentliche Schnittstelle, die mit dem Binnenmarktinformationssystem (IMI) verbunden ist
- eine Entsendemeldung-vorlegen.

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

Während der Entsendung:

- muss das Unternehmen (primär zum Nachweis bei Straßenkontrollen, ob eine Entsendung vorliegt oder nicht) dafür sorgen, dass das Fahrpersonal folgende Unterlagen in Papier- oder elektronischer Form im Fahrzeug mitführt:
 - 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

Nach der Entsendung muss das Unternehmen:

- über die IMI-Plattform an die Behörden des Gastlandes spätestens 8 Wochen nach deren Aufforderung folgende Dokumente übermitteln:
 - Kopien der Beförderungspapiere sowie der Fahrtenschreiberaufzeichnungen
 - Unterlagen über die Entlohnung des Kraftfahrers im Entsendezeitraum,
 - den Arbeitsvertrag oder gleichwertige Unterlagen, Zeiterfassungsbögen über die Arbeitszeit des Kraftfahrers
 - Zahlungsbelege.

Andernfalls können die Kontrollbehörden des Gastlandes über IMI die Kontrollbehörden des Herkunftslandes um Unterstützung ersuchen, um ihnen den Zugriff auf diese Unterlagen zu ermöglichen. In diesem Fall müssen die angeforderten Unterlagen den Kontrollbehörden des Gastlandes innerhalb von 25 Arbeitstagen nach dem Amtshilfeersuchen bereitgestellt werden.

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.











Die Behörden der Mitgliedstaaten dürfen den Entsendeunternehmen keine zusätzlichen Verwaltungserfordernisse auferlegen, die über die in der Richtlinie festgelegten Anforderungen hinausgehen, um die Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie zu überprüfen.

Beispiele

In den folgenden Abschnitten wird die Anwendung der Entsenderegeln in verschiedenen Szenarien eines Transportablaufs erläutert und illustriert:

- I. Bilaterale Güterbeförderung
- II. Grenzüberschreitender Transport (cross-trade operations)
- III. Kabotage
- IV. Transit
- V. Leerfahrten

Erklärung:

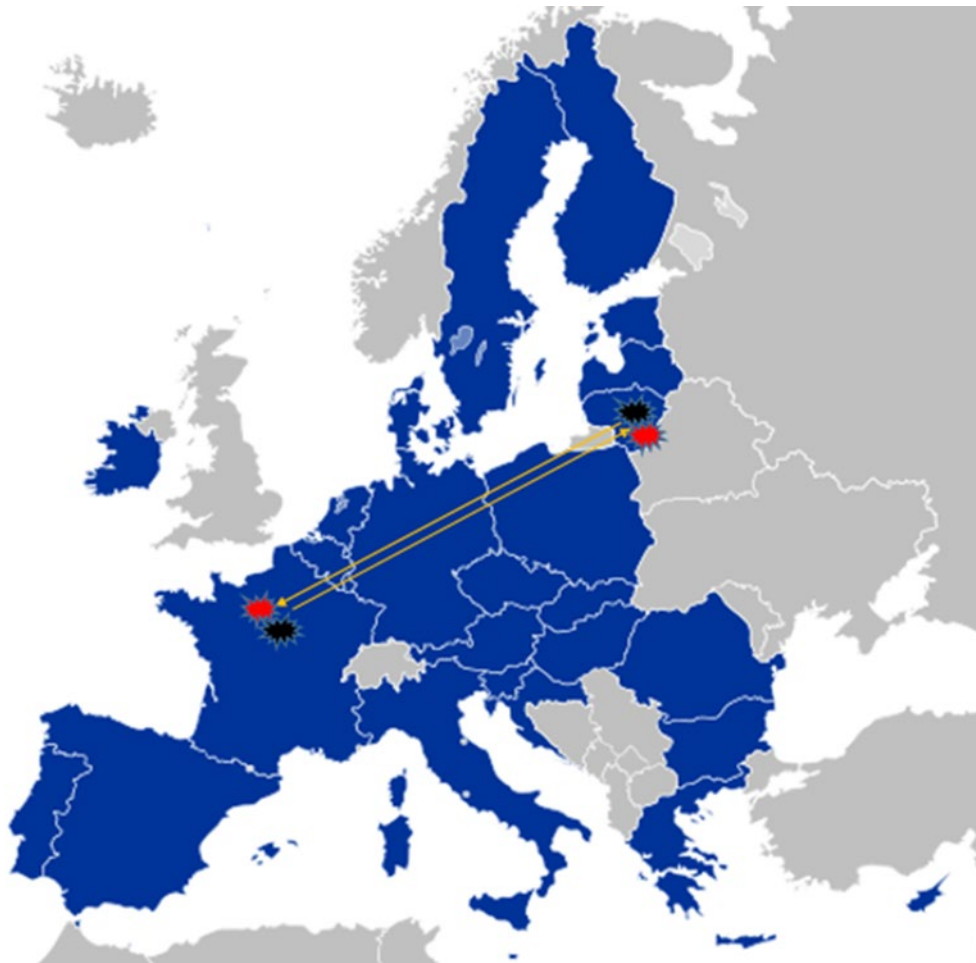
-  Beginn des Transports und der Verladung
-  Entladung und Ende des Transports
-  Erste zusätzliche Beladung
-  Abladen der ersten zusätzlichen Beladung
-  Zweite zusätzliche Beladung
-  Abladen der zweiten zusätzlichen Beladung
-  Bilaterale Beförderung
-  Zusätzliche ausgenommene Beförderung
-  Nicht ausgenommene Beförderung
-  Transit / Leerfahrt

I. Bilaterale Güterbeförderung

Was sind bilaterale Transporte, die von den Entsendevorschriften ausgenommen sind?

Szenario: Zwei bilaterale Transporte

Ein Fahrer, der bei einem in Litauen (LT) ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, fährt einen beladenen Lkw mit Waren von Vilnius (LT) nach Paris (FR). Der Fahrer entlädt alle Waren in Paris. Auf der Rückfahrt lädt der Fahrer die Waren in Paris auf, um sie nach Vilnius (LT) zu liefern.



Schlussfolgerung: Der Fahrer führte zwei bilaterale Beförderungen durch: eine von LT (Niederlassungsmitgliedstaat) nach FR (Gastland) und eine weitere von FR zurück nach LT. Daher unterlag der Fahrer während der gesamten Fahrt nicht den Entsenderegeln.

Szenario: bilaterale Transporte mit drei Entladestellen

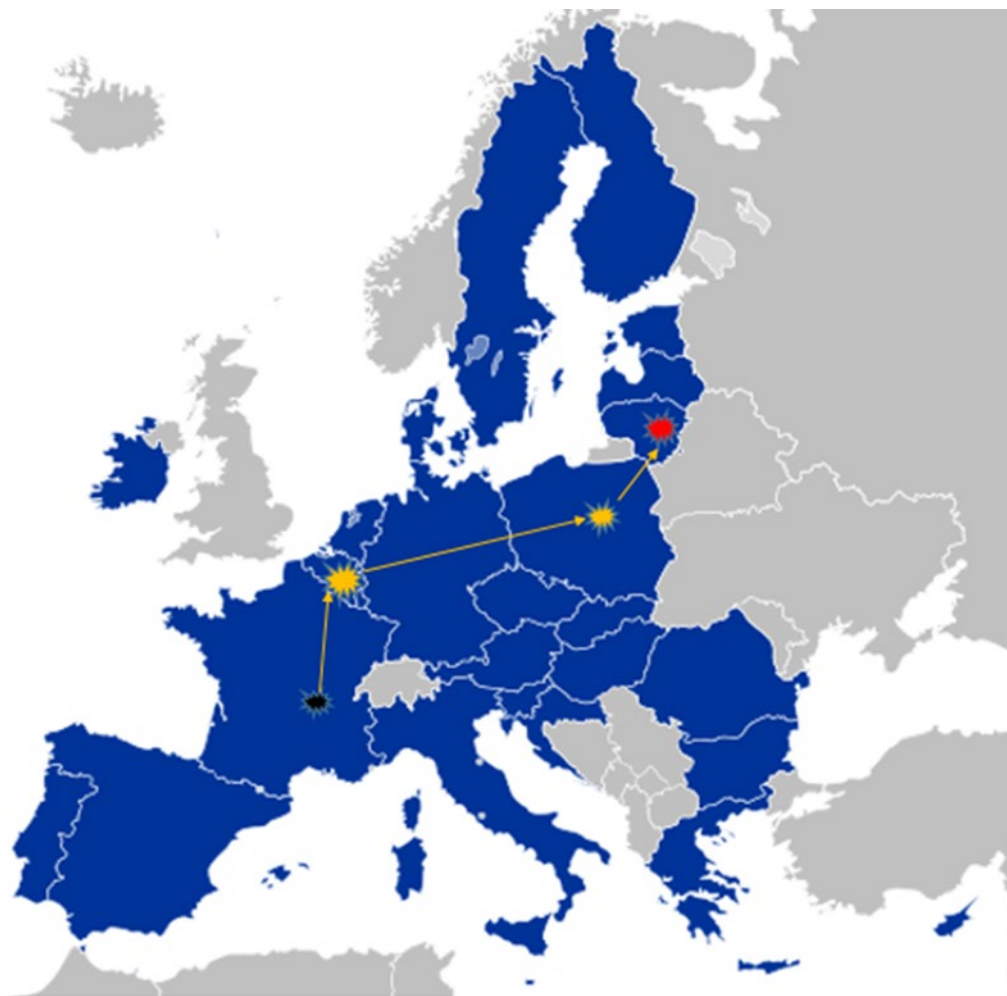
Ein Fahrer, der bei einem in Litauen (LT) ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, belädt in Vilnius (LT) einen Lkw komplett mit Waren. Der Fahrer fährt dann nach Berlin (DE) und entlädt ein Drittel der Waren, dann nach Antwerpen (BE), um ein weiteres Drittel der Waren zu entladen. Anschließend fährt der Fahrer weiter nach Lyon (FR) und entlädt das restliche Drittel der Waren.



Schlussfolgerung: Der Fahrer führte innerhalb einer Fahrt 3 bilaterale Verkehre durch. Die Fahrt begann mit der Beladung des Lkw mit Waren in LT (Niederlassungsmitgliedstaat), die dann in drei verschiedenen Ländern entladen wurden (teilweise Entladung von Waren in DE, BE, FR). Da der Fahrer zusätzlich zur bilateralen Beförderung in den Mitgliedstaaten oder Drittstaaten, die im Zuge der bilateralen Fahrt durchfahren werden, eine zusätzliche Be- und/oder Entladung vornehmen darf, sofern die Be- und Entladung nicht im selben Mitgliedsstaat erfolgt, unterlag der Fahrer für die gesamte Fahrt nicht den Entsenderegeln.

Szenario: bilaterale Transporte mit drei Beladeorten

Nach Durchführung der in Szenario 2 beschriebenen Transporte belädt der bei dem in Litauen (LT) ansässigen Unternehmen beschäftigte Fahrer auf dem Rückweg nach LT den LKW in Lyon (FR) mit Waren. Anschließend fährt der Fahrer nach Brüssel (BE) und belädt den LKW ein weiteres Mal mit Gütern, dann nach Warschau (PL), um ein weiteres Mal Güter zu beladen. Anschließend fährt der Fahrer weiter nach Vilnius (LT), um alle Waren zu entladen.

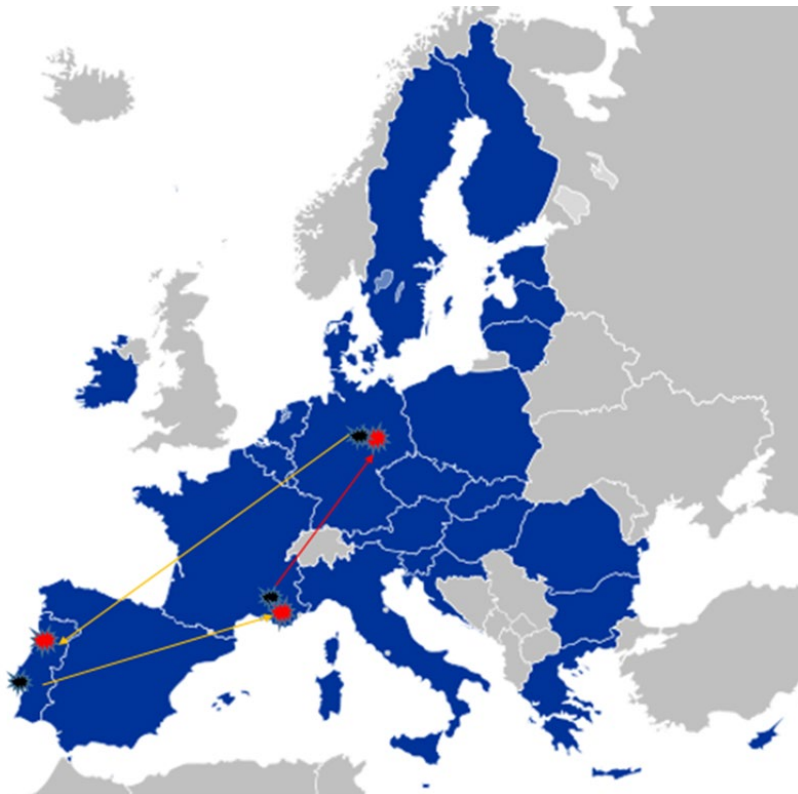


Schlussfolgerung: Da der Fahrer zusätzlich zur bilateralen Beförderung in den Mitgliedstaaten oder Drittstaaten, die im Zuge der bilateralen Fahrt durchfahren werden, eine zusätzliche Be- und/oder Entladung vornehmen darf, sofern die Be- und Entladung nicht im selben Mitgliedsstaat erfolgt, unterlag der Fahrer für die gesamte Fahrt nicht den Entsenderegeln.

II. „Cross-trade“-Transporte

Szenario: „Cross-trade“-Transport zwischen zwei bilateralen Transporten

Ein Fahrer, der bei einem in Portugal (PT) ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, befördert einen komplett mit Waren beladenen LKW von Lissabon (PT) nach Marseille (FR). Der Fahrer entlädt die Waren in Marseille. In Marseille (FR) belädt der Fahrer einen Lkw voll mit Gütern und entlädt diese in Berlin (DE). In Berlin belädt der Fahrer einen Lkw voll mit Gütern und entlädt diese in Porto (PT).



Schlussfolgerung: Der Fahrer führte zwei verschiedene bilaterale Transporte und einen grenzüberschreitenden Transport durch. Der erste bilaterale Transport begann in PT (Niederlassungsmitgliedstaat) mit dem Verladen von Waren und endete in FR mit dem Entladen dieser Waren. Der zweite bilaterale Vorgang begann mit dem Verladen der Waren in DE und endete mit dem Entladen der Waren in PT (Niederlassungsmitgliedstaat). Während der beiden bilateralen Transporte unterlag der Fahrer nicht den Entsenderegeln. Der Vorgang des Verladens der Waren in FR und des Entladens in DE war ein grenzüberschreitender Transport, der mit keinem der beiden bilateralen Transporte in Verbindung stand. Daher beginnt die Entsendung des Fahrers nach FR nach Beendigung des bilateralen Transports, wenn er zur Ladestelle fährt, um die im Rahmen des grenzüberschreitenden Transports zu befördernden Waren zu verladen. Die Entsendung nach FR endet, wenn der Fahrer das französische Hoheitsgebiet verlässt. Dann gilt der Fahrer als nach DE entsandt, und zwar ab der Einfahrt in das Gebiet von DE bis zur Entladung der Waren in diesem Mitgliedsstaat.

Szenario: „Cross-trade” - Transport zwischen einem bilateralen Transport und einer Leerfahrt

Ein Fahrer, der bei einem in Portugal (PT) ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, belädt in Lissabon (PT) einen Lkw mit Waren und fährt nach Berlin (DE), wo diese Waren entladen werden. In Berlin (DE) belädt der Fahrer einen Lkw komplett mit anderen Gütern und entlädt diese in Madrid (ES). Anschließend fährt der Fahrer leer von Madrid (ES) zurück in seinen Niederlassungsmitgliedstaat (PT).



Schlussfolgerung: Der Fahrer führte eine bilaterale Beförderung von PT nach DE, einen Cross-Trade-Transport von DE nach ES und eine Leerfahrt von ES zurück nach PT durch. Die Entsendung des Fahrers nach DE beginnt nach dem Ende des bilateralen Transports, wenn er zur Ladestelle fährt, um die im Rahmen des Cross-Trade-Transports von DE nach ES zu befördernden Güter zu verladen. Die Entsendung nach DE endet, wenn der Fahrer das Gebiet von DE verlässt. Dann gilt der Fahrer ab dem Zeitpunkt der Einfahrt in das Gebiet von ES als nach ES entsandt, bis die aus DE im Rahmen des Cross-Trade-Transports beförderten Waren entladen sind und der Fahrer den Cross-Trade-Transport beendet hat. Die unbeladene Rückfahrt durch das Gebiet von ES gilt nicht als Entsendung. Der Fahrer gilt in FR, das er während der bilateralen Fahrt von PT nach DE und während des Cross-Trade-Transports von DE nach ES durchfährt, nicht als entsandt.

Szenario: zwei bilaterale Transporte mit je einem zusätzlichen Transport (1+1)

Ein Fahrer, der bei einem in Litauen (LT) ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, belädt in Vilnius (LT) den halben Lkw mit Waren, die nach Barcelona (ES) geliefert werden sollen. Der Fahrer hält in Berlin (DE) und belädt den restlichen halben Lkw mit anderen Gütern. Anschließend fährt der Fahrer nach Brüssel (BE) und entlädt die in Berlin (DE) geladenen Güter. Anschließend setzt der Fahrer die Fahrt fort und entlädt in Barcelona (ES) die in Vilnius (LT) geladenen Güter. Für den bilateralen Rücktransport belädt der Fahrer in Barcelona (ES) einen Lkw komplett mit Gütern. Der Fahrer hält in Brüssel, um die Hälfte der Güter zu entladen. Der Fahrer fährt dann weiter nach Vilnius (LT), um die verbleibende Hälfte der Waren zu entladen.



Schlussfolgerung: Der Fahrer führte zwei bilaterale Beförderungen mit einer zusätzlichen Be- und/oder Entladetätigkeit während jeder bilateralen Beförderung durch. Der erste bilaterale Transport wurde von LT nach ES durchgeführt, mit einer zusätzlichen erlaubten Tätigkeit (d. h. Verladen von Waren in DE und Entladen in BE). Der zweite bilaterale Vorgang (Hin- und Rückfahrt) wurde von ES nach LT durchgeführt, ebenfalls mit einer zusätzlichen erlaubten Tätigkeit (d. h. Laden von Waren in ES und Entladung eines Teils davon in BE). Der Fahrer unterlag während der gesamten Fahrt nicht den Entsenderegeln.

Szenario: ein bilateraler Transport mit zwei zusätzlichen Transporten (0+2)

Ein Fahrer, der bei einem Unternehmen mit Sitz in Litauen (LT) beschäftigt ist, belädt in Vilnius (LT) einen Lkw komplett mit Waren und liefert diese in Madrid (ES) aus.

Anschließend belädt der Fahrer in Madrid (ES) einen Lkw komplett mit Gütern. Der Fahrer hält in Brüssel (BE), um $\frac{1}{4}$ dieser Güter abzuladen. Anschließend fährt der Fahrer nach Berlin (DE) und entlädt $\frac{1}{4}$ der Waren. Der Fahrer fährt dann weiter nach Vilnius (LT), um die restlichen Güter zu entladen.

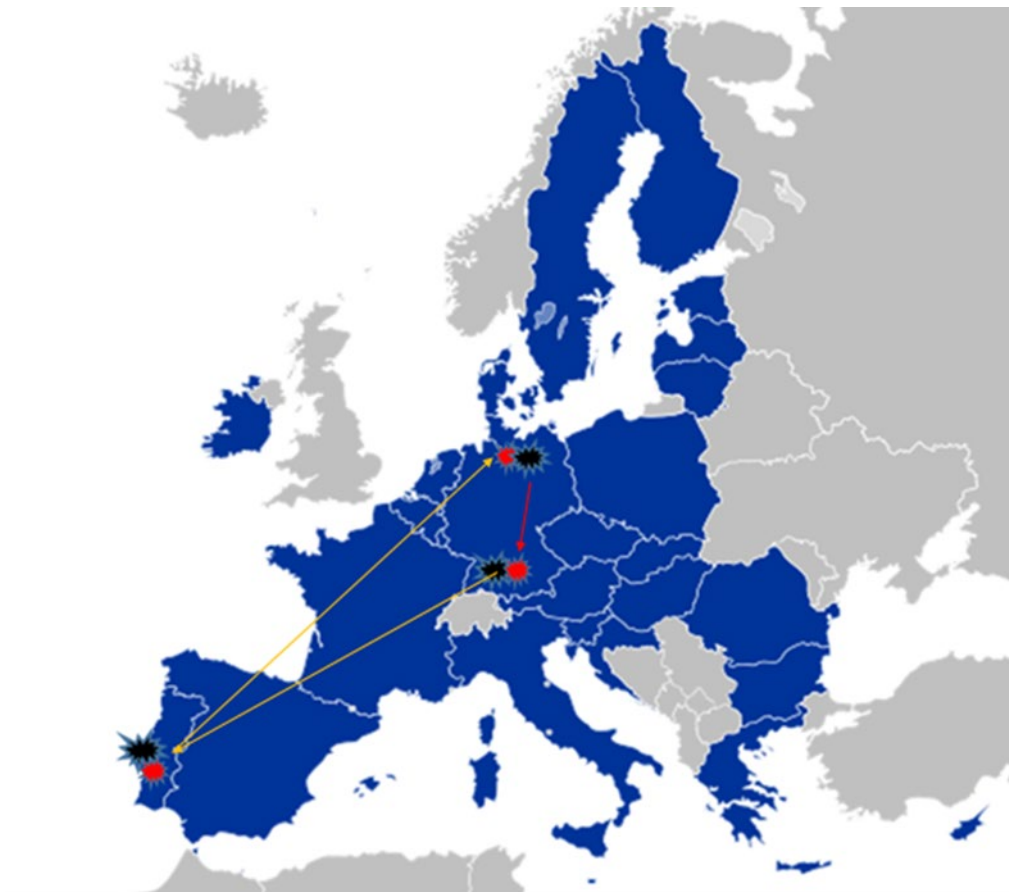


Schlussfolgerung: Der Fahrer führte zwei bilaterale Transporte mit zwei zusätzlichen Entladetätigkeiten während des bilateralen Rücktransports durch. Der erste bilaterale Transport wurde von LT nach ES durchgeführt, ohne dass dazwischen zusätzliche Tätigkeiten stattfanden. Der zweite bilaterale Transport (Rücktransport) erfolgte von ES nach LT mit zwei erlaubten zusätzlichen Tätigkeiten (d. h. Cross Trade zwischen ES-BE und ES-DE, bestehend aus zwei zusätzlichen Entladetätigkeiten). Der Fahrer unterlag während der gesamten Fahrt nicht den Entsenderegeln.

III. Kabotage

Szenario: Zwei bilaterale Transporte + Kabotage

Ein Fahrer, der bei einem in Portugal (PT) ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, belädt in Lissabon (PT) einen Lkw komplett mit Gütern und liefert diese in Hamburg (DE) aus; nach dem Entladen der Güter in Hamburg (DE) belädt der Fahrer einen vollen Lkw mit anderen Gütern und entlädt diese in München (DE). Anschließend belädt der Fahrer in München (DE) einen vollen Lkw mit Gütern, die nach Lissabon (PT) geliefert werden sollen.



Schlussfolgerung: Der Fahrer führte zwei bilaterale Transporte durch (einen von PT nach DE und einen weiteren von DE zurück nach PT) sowie einen Kabotageeinsatz in DE. Der Fahrer gilt als nach DE entsandt. Die Entsendung beginnt nach dem Ende des bilateralen Vorgangs (Entladen der Güter in Hamburg), wenn er zur Ladestelle fährt, um die Güter für den Kabotagetransport in DE zu verladen. Die Entsendung setzt sich während der Durchführung der Kabotage fort und endet, wenn die Güter entladen sind und die Kabotage abgeschlossen ist. Der Fahrer gilt nicht als nach DE entsandt für den Teil der Fahrt, der auf das Ende der Kabotage folgt und in dem er seine Arbeit für den bilateralen Rücktransport aufnimmt (d. h. er fährt zur Ladestelle, lädt die Güter für den bilateralen Transport und befördert sie durch das Gebiet von DE).

IV. Transit

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 Entsenderegelungen ausgenommen.

Szenario: Transit + bilateraler Transport + Cross-Trade-Transport + Transit

Ein Fahrer, der bei einem in Portugal (PT) ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, belädt in Lissabon (PT) einen Lkw mit Waren, die nach Madrid (ES) geliefert werden sollen. In Madrid (ES) belädt der Fahrer einen Lkw mit Waren, die nach Dortmund (DE) geliefert werden sollen. Nach der Lieferung in Dortmund kehrt der Fahrer mit dem leeren Lkw nach Lissabon (PT) zurück.



Schlussfolgerung: Der Fahrer führte eine bilaterale Fahrt von PT nach ES, einen „Cross-Trade“-Transport von ES nach DE und eine Leerfahrt von DE zurück nach PT durch. Der Fahrer gilt für den Teil der Fahrt, der im Rahmen eines bilateralen Transportes durchgeführt wurde, nicht als nach ES entsandt. Die Entsendung des Fahrers nach ES beginnt nach Beendigung des bilateralen Verkehrs (Entladung der Waren in Madrid) und wenn er zur Ladestelle fährt, um die Waren für den „Cross-Trade“-Transport von ES nach DE zu laden. Die Entsendung nach ES endet, wenn der Fahrer das Gebiet von ES verlässt. Dann gilt der Fahrer ab dem Zeitpunkt der Einfahrt in das Gebiet von DE bis zum Ende des „Cross-Trade“-Transports in DE als nach DE entsandt. Während der Leerfahrt nach Ende des „Cross-Trade“-Transports zurück nach PT gilt der Fahrer nicht als nach DE entsandt. Der Fahrer gilt weder in FR noch in BE als entsandt, da er das Hoheitsgebiet dieser Länder nur durchfährt.

V. Leerfahrten

Ist eine Leerfahrt einer Transitfahrt gleichgestellt?

Nein. Eine Transitfahrt ist immer von den Entsenderegeln ausgenommen

Eine Leerfahrt ist dann von den Entsenderegeln ausgenommen, wenn diese im Rahmen einer bilateralen Fahrt durchgeführt wird.

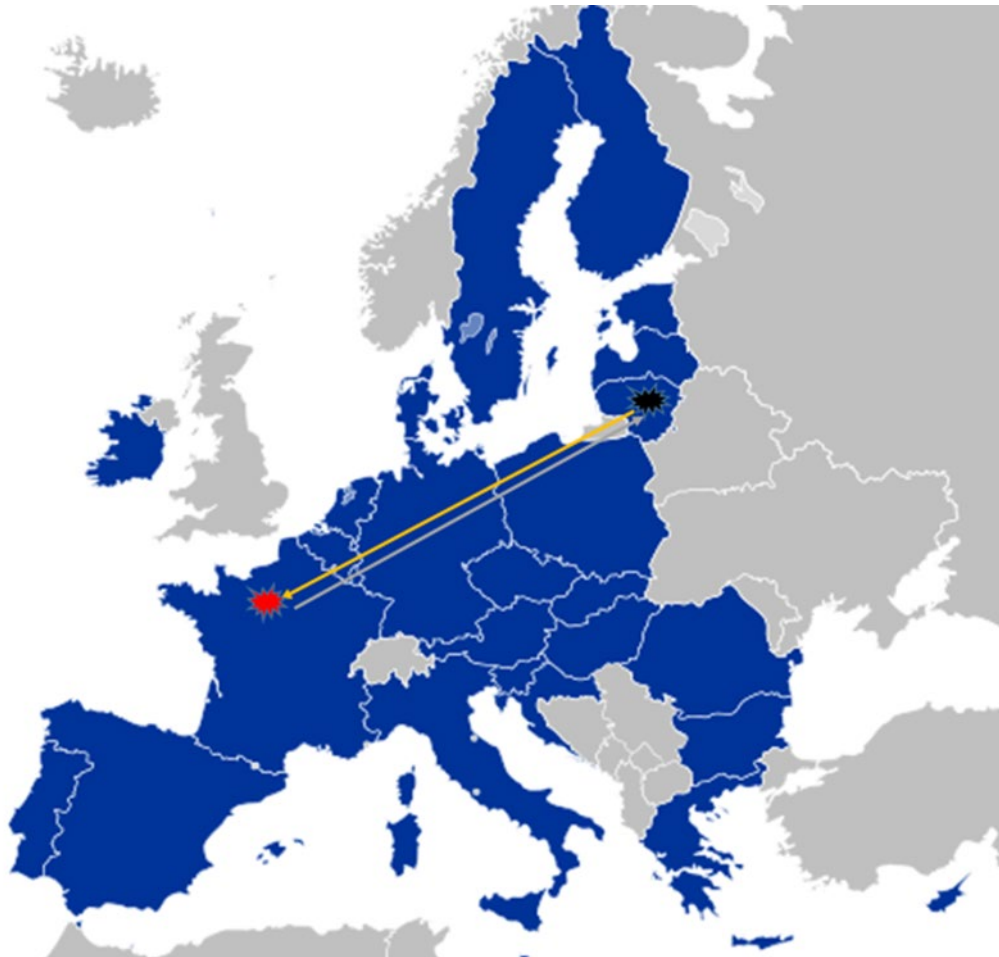
Eine Leerfahrt ist von den Entsenderegeln nicht ausgenommen, wenn diese im Rahmen einer Kabotage oder eines nicht bilateralen Transportes durchgeführt wird.

Grundsätzlich endet die Entsendung mit dem Entladen der Güter, die im Rahmen eines Transportes befördert werden, der unter Entsendungsregeln fällt (z. B. Kabotage oder grenzüberschreitender Transport). Die Einstufung der anschließenden Leerfahrt als Entsendung oder als nicht entsendungspflichtig hängt davon ab, ob der neue Transportvorgang, der diese Leerfahrt auslöst, unter die Entsendungsregeln fällt oder nicht.

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass der Fahrer nicht als entsandt gilt, wenn er nach dem Entladen der Waren im Rahmen eines unter Entsendungsregeln fallenden Vorgangs eine Leerfahrt zurück zu seinem Niederlassungsmitgliedstaat unternimmt.

Szenario: bilateraler Transport + Leerfahrt

Ein Fahrer, der bei einem in Litauen (LT) ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, belädt einen vollen Lkw mit Waren in Vilnius (LT) und entlädt sie in Paris (FR). Auf dem Rückweg fährt der Fahrer leer von Frankreich (FR) nach Litauen (LT).



Schlussfolgerung: Der Fahrer führte eine bilaterale Beförderung von LT nach FR durch, gefolgt von einer Leerfahrt von FR zurück nach LT. Der Fahrer gilt für die gesamte Fahrt als nicht entsandt: weder während des bilateralen Transports nach FR noch während der Leerfahrt, die nach Beendigung des bilateralen Transports vom Mitgliedsstaat aus durchgeführt wird, um in den Niederlassungsmitgliedstaat zurückzukehren.

Szenario: Zwei bilaterale Transporte + eine Leerfahrt

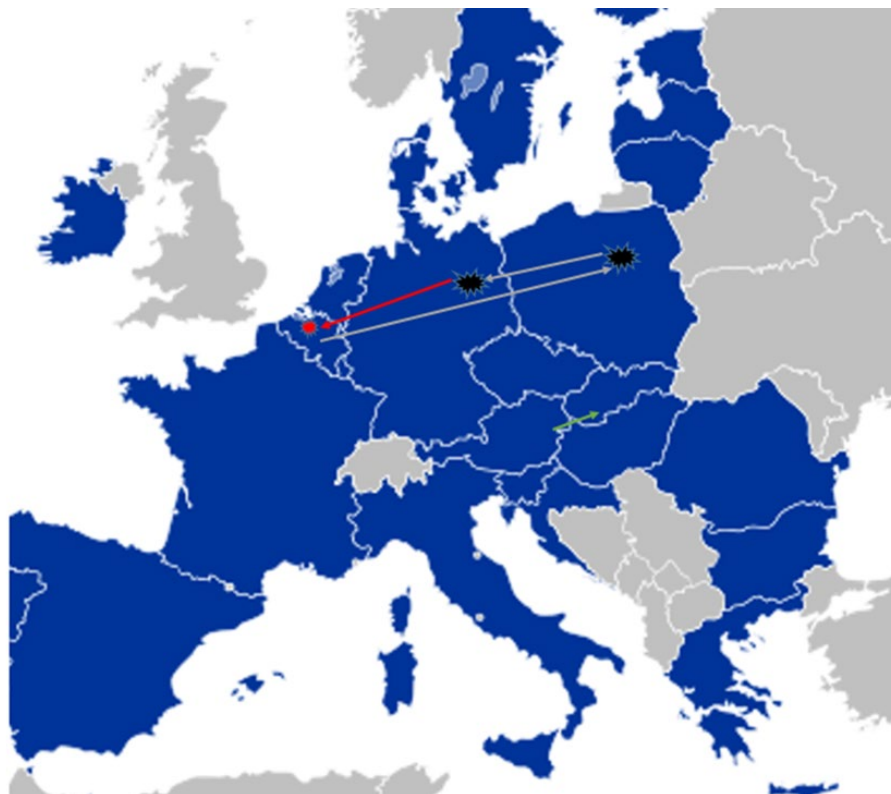
Ein Fahrer, der bei einem in Litauen (LT) ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, lädt Waren in Vilnius (LT) auf und entlädt sie in Paris (FR). Der Fahrer fährt mit einem leeren Lkw von Paris (FR) nach Antwerpen (BE). Anschließend lädt der Fahrer in Antwerpen (BE) Waren auf und entlädt sie in Vilnius (LT).



Schlussfolgerung: Der Fahrer führte zwei bilaterale Beförderungen und eine Leerfahrt dazwischen durch. Die erste bilaterale Beförderung erfolgte von LT nach FR, während die zweite bilaterale Beförderung von BE nach LT durchgeführt wurde. Die Leerfahrt zwischen FR und BE sollte in Verbindung mit dem zweiten, in BE beginnenden bilateralen Transportvorgang als durchgeführt betrachtet werden, so dass die Entsenderegeln nicht gelten. Daher ist der Fahrer während all dieser Fahrten als nicht entsandt anzusehen.

Szenario: zwei Leerfahrten + ein „Cross-Trade“- Transport

Ein Fahrer, dessen Unternehmen in Polen (PL) ansässig ist, führt eine Leerfahrt von Warschau (PL) nach Berlin (DE) durch. In Berlin (DE) belädt der Fahrer einen Lkw komplett mit Waren und entlädt sie in Brüssel (BE). Anschließend fährt der Fahrer leer von Brüssel (BE) nach Warschau (PL).

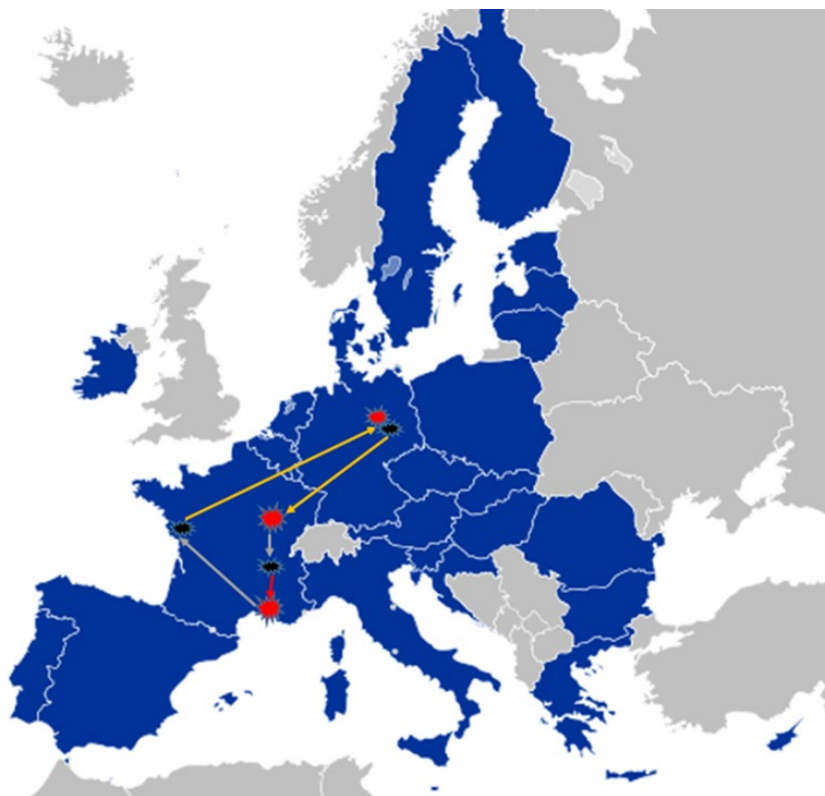


Schlussfolgerung: Der Fahrer führte zwei verschiedene Leerfahrten und eine Fahrt im „Cross-Trade“-Transport dazwischen durch. Auf die erste Leerfahrt zwischen PL und DE folgte ein „Cross-Trade“-Transport zwischen DE und BE, auf den wiederum eine Leerfahrt von BE zurück nach PL folgte.

Die Leerfahrt von PL nach DE wird in Verbindung mit dem in DE beginnenden „Cross-Trade“-Transport durchgeführt. Daher gilt der Fahrer ab dem Zeitpunkt der Einfahrt in DE bis zur Ausfahrt aus DE als nach DE entsandt. Dieser Zeitraum umfasst die Fahrt mit einem leeren Lkw zur Ladestelle in DE, das Verladen der Waren in DE und ihre Beförderung durch DE. Dann gilt der Fahrer ab dem Zeitpunkt der Einfahrt in das Gebiet von BE bis zum Ende des „Cross-Trade“-Transports in BE als nach BE entsandt. Das Gebiet der NL wurde nur durchfahren, ohne zu be- oder entladen.

Szenario: zwei bilaterale Transporte + Kabotage + zwei Leerfahrten

Ein Fahrer, der bei einem in Deutschland (DE) ansässigen Unternehmen beschäftigt ist, belädt in Berlin (DE) einen Lkw mit Waren, fährt nach Paris (FR) und entlädt alle Waren. Anschließend fährt der Fahrer leer nach Lyon (FR), um Güter zu laden, und entlädt sie in Marseille (FR). Anschließend fährt der Fahrer leer von Marseille (FR) nach Nantes (FR). Auf dem Rückweg nach Deutschland (DE) belädt der Fahrer in Nantes (FR) einen Lkw mit Waren und entlädt sie in Berlin (DE).



Schlussfolgerung: Der Fahrer führte zwei bilaterale Beförderungen (von DE nach FR und von FR nach DE), eine Kabotagebeförderung in FR und zwei Leerfahrten in FR durch. Der erste bilaterale Transport aus DE endete mit der Entladung der Güter in Paris (FR). Die Entsendung des Fahrers nach FR beginnt nach Beendigung dieses bilateralen Vorgangs, wenn er mit der Fahrt (Leerfahrt) zur Ladestelle beginnt, wo er die im Rahmen der Kabotage in FR zu befördernden Gütern auflädt. Die Entsendung nach FR endet, wenn die Kabotage beendet ist, da der Fahrer danach mit einem leeren Lkw weiterfährt, um Waren zu laden, die im Rahmen eines bilateralen Transports von FR nach DE geliefert werden sollen. Daher fällt die erste Leerfahrt zwischen Paris und Lyon unter die Entsenderegeln, da diese Fahrt mit der Kabotage zwischen Lyon und Marseille verbunden ist. Die zweite Leerfahrt zwischen Marseille und Nantes ist von den Entsenderegeln ausgenommen, da diese Fahrt mit dem bilateralen Rücktransport von Nantes (FR) nach Berlin (DE) verbunden ist, der von den Entsenderegeln ausgenommen ist.