

Mobility Package

Neues zu Sozialvorschriften, Entsendung und Kobotage

Rechtsanwalt Detlef Neufang

- auch Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht -

Lengsdorfer Hauptstraße 75

53127 Bonn

kanzlei@ra-neufang.de

Mobility Package

- Nach über dreijährigen Verhandlungen haben sich die EU-Mitgliedsstaaten und die EU-Kommission auf ein „Mobilitätspaket/Mobility Package“ genanntes Paket von Verordnungen und Richtlinien verständigt, das das „EG Road Package“ von 2009 fortschreibt. Das EU-Parlament hatte dieses Reformvorhaben mehrheitlich am 08. Juli 2020 angenommen. Die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt erfolgte am 31. Juli 2020.

-

Mobility Package

Das Mobilitätspaket I trifft zahlreiche Neuregelungen in den Bereichen der Arbeitnehmerentsendung von Berufskraftfahrerinnen und –fahrern (m/w/d...), des Markt- und Berufszugangs sowie der Sozialvorschriften.

Damit sollen, so das BMVi auf seiner website, die Voraussetzungen für einen künftig sicheren, effizienteren und sozial verantwortlicheren Straßentransportsektor geschaffen werden.

Es beseitigt außerdem unklare Vorschriften, die zu unterschiedlichen Rechtsauslegungen und Durchsetzungspraktiken in den einzelnen Mitgliedsstaaten geführt haben (schafft aber auch neue Unklarheiten) und soll für EU-weite Rechtsklarheit sorgen.

Mit den Neuregelungen soll schließlich das immer wieder beklagte „Sozialdumping“ bekämpft werden.

Mobility Package

- Im Einzelnen handelt es sich um folgende VO + Richtlinien:
- **VERORDNUNG (EU) 2020/1054** DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern
- **VERORDNUNG (EU) 2020/1055** DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor
- Bei den EU-Verordnungen handelt es sich um unmittelbar geltendes Recht; Umsetzung in nationales Recht nicht erforderlich.

Mobility Package

- **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
- Richtlinien müssen von den EU-Mitgliedsstaaten umgesetzt werden.

Mobility Package

- Die Neuregelungen im Bereich der Sozialvorschriften (VO (EG) 561/2006) sind zu einem großen Teil bereits zum **20. August 2020** in Kraft getreten.
- Die Neuregelungen zur Entsendung gelten demgegenüber ab dem 02. Februar 2022.
- Die den Markt- und Berufszugang betreffenden Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009 werden in den meisten Teilen erst zum **21. Februar 2022** bzw. zum **21. Mai 2022** unmittelbare Geltung erlangen, andere noch deutlich später.

Mobility Package: Sozialvorschriften

- „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ =
- Die gesetzlichen Regelungen zur Aufzeichnung und Dokumentation von Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten beim Führen von Kraftfahrzeugen zum Gütertransport mit einem zulässigen Gesamtgewicht über (derzeit noch) 2,8 to. (bzw. Personenbeförderung mit Fahrzeugen mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen).
- Verordnung (EG) Nr. 561/2006
- Verordnung (EU) Nr. 165/2014
- AETR („Accord Européen sur les Transports Routiers“) von UN/ECE
- FPersG
- FPersV
- ArbZG

- **Die wesentlichen Änderungen und Neuerungen:**

Mobility Package: Sozialvorschriften/Wochenruhezeiten

- **Verbot, die regelmäßige Wochenruhezeit im Fahrzeug zu verbringen**
- Regelmäßige Wochenruhezeit = 45 Stunden – Art. 4 lit. h, Art. 8 VO (EG) 561/2006
- **Art. 1 Abs. 6 lit. c VO (EU) 2020/1054:** „Ruhezeiten: Die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten und jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich für die vorherige verkürzte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, dürfen nicht in einem Fahrzeug verbracht werden. Sie sind in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessenen Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen zu verbringen.“
- **Alle Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeugs werden vom Arbeitgeber getragen.“**
- Bereits seit Mai 2017 in Deutschland verboten: Änderung der Bußgeldvorschriften in **§ 8 a FPersG:**
- Eine gültige regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nach Artikel 8 Absatz 6 wird NICHT eingehalten, „wenn diese im Fahrzeug oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit verbracht wird“.
- Bußgeld bis 30.000 € für Unternehmer und bis 5000 € für Fahrer

Mobility Package: Sozialvorschriften/Wochenruhezeiten

§ 8 a FPersG:

- Was ist ein **Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit** ?
- Zelt? Wohnwagen? Container? Massenunterkunft? Oder nur Hotel?
- Da Owi-Vorschrift , ist Art. 103 Grundgesetz zu beachten:
- **nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege/Bestimmtheitsgebot.**
- **m.E.:** Vorschrift zu unbestimmt/Verstoß gegen Art. 103 GG
 - keine Dokumentations- oder sonstige Nachweispflicht durch Fahrer/Unternehmer
- Lkw werden dann von den Fahrern allein gelassen werden müssen – Rechtsprechung kann keine „Bewachung/Präsenz“ des Fahrers bei Fahrzeug und Ladung verlangen.
- AG Köln: Unternehmer muss Hotelbuchung vornehmen und Beleg mitgeben

- m.E.: Lässt sich das nicht aus dem Gesetz schließen: Fahrer kann auch privat unterkommen.
- Außerdem ist die Anfahrt zu Hotels in vielen Städten häufig gar nicht möglich bzw. keine Abstellmöglichkeit. Daher: Lkw bleibt auf dem Autobahnrastplatz; Fahrer nimmt ab dort Taxi zum Hotel “take me to the Hilton“?

Mobility Package: Sozialvorschriften/Wochenruhezeiten

- In den **Erwägungsgründen** (15, 16) wird hierzu ausgeführt:
- *Regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten und längere Ruhezeiten dürfen nicht im Fahrzeug oder auf einer Parkfläche verbracht werden, sondern nur in einer geeigneten Unterkunft, die an einen Parkplatz angrenzen kann; daher ist es von größter Bedeutung, dass es den Fahrern ermöglicht wird, sichere und gesicherte Parkflächen zu finden, die ein angemessenes Sicherheitsniveau und geeignete Einrichtungen bieten. Die Kommission hat bereits untersucht, wie die Entwicklung hochwertiger Parkflächen, einschließlich der erforderlichen Mindestanforderungen, gefördert werden kann. Die Kommission sollte daher Normen für sichere und gesicherte Parkflächen erarbeiten. Diese Normen sollten zur Förderung hochwertiger Parkflächen beitragen. Die Normen können überarbeitet werden, um für einen besseren Zugang zu alternativen Kraftstoffen zu sorgen, im Einklang mit den Strategien zur Entwicklung dieser Infrastrukturen. Wichtig ist auch, dass Parkflächen frei von Eis und Schnee gehalten werden.*
- *Sichere und gesicherte Parkflächen sollten Auditverfahren für eine Zertifizierung nach Unionsstandards unterliegen. Diese Auditverfahren sollten auch sicherstellen, dass die Parkflächen diesen Standards dauerhaft entsprechen. Die Kommission sollte daher mit der Ausarbeitung eines Zertifizierungsverfahrens für den Bau sicherer und gesicherter Parkflächen in der Union beauftragt werden.*
- **Die Kommission „sollte“ (irgendwann) – die Unternehmer und Fahrer „müssen“ (jetzt)**

Mobility Package: Sozialvorschriften/Wochenruhezeiten

- **Rückkehrrecht des Fahrerpersonals**
- **Art. 1 Abs. 6 lit. d VO (EU) 2020/1054:** Folgender Absatz wird eingefügt:
- „(8a) Verkehrsunternehmen planen die Arbeit der Fahrer so, dass jeder Fahrer in der Lage ist, innerhalb jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen zu der im Mitgliedstaat der Niederlassung des Arbeitgebers gelegenen Betriebsstätte des Arbeitgebers, der der Fahrer normalerweise zugeordnet ist und an der er seine wöchentliche Ruhezeit beginnt, **oder** zu seinem Wohnsitz zurückzukehren, um dort mindestens eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zu verbringen.“

Mobility Package: Sozialvorschriften/Wochenruhezeiten

- **Rückkehrrecht des Fahrerpersonals**
- Entgegen manchen Darstellungen in der Presse und im Internet handelt es sich **nicht um eine Rückkehrpflicht**, sondern um ein **verzichtbares Rückkehrrecht** des Fahrerpersonals. Dies führt z.T. entsprechende Bescheinigungen mit, dass auf das Recht zur Rückkehr an den Wohnort verzichtet worden ist.
- Die Einführung einer Rückkehr**p**flicht bedeutete einen nicht gerechtfertigten Grundrechtseingriff

Mobility Package: Sozialvorschriften/Wochenruhezeiten

- **Möglichkeit der Verkürzung der Wochenruhezeit im grenzüberschreitenden Güterverkehr**
- **Art. 1 Abs. 6 lit. a VO (EU) 2020/1054:** Art. 8 Absatz 6 erhält folgende Fassung:
 - „(6) In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:
 - a) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
 - b) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden.
 - Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.
 - **Abweichend von Unterabsatz 1 kann ein im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätiger Fahrer außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten einlegen, sofern der Fahrer in vier jeweils aufeinanderfolgenden Wochen mindesten vier wöchentliche Ruhezeiten einlegt, von denen mindestens zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten sein müssen.**
 - **Für die Zwecke dieses Absatzes gilt ein Fahrer als im grenzüberschreitenden Verkehr tätig, wenn der Fahrer die zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten außerhalb des Mitgliedstaats der Niederlassung des Arbeitgebers und des Landes des Wohnsitzes des Fahrers beginnt.“**

Mobility Package: Sozialvorschriften/Wochenruhezeiten

- **Möglichkeit der Verkürzung im grenzüberschreitenden Güterverkehr**
- Fahrer, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätig sind, können außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats ihres Unternehmens (= im Ausland) künftig zwei aufeinanderfolgende reduzierte Wochenruhezeiten einlegen.
- Dies gilt nur im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr (für die sogenannten großen europäischen Rundläufe)
- Wurden zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten nacheinander eingelegt, ist die nächste Ruhezeit – als Ausgleich für diese zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten – vor der darauffolgenden wöchentlichen Ruhezeit einzulegen. (unklare Regelung)

Mobility Package: Sozialvorschriften/Wochenruhezeiten

- Die Verkürzungen müssen grundsätzlich ausgeglichen werden:
- Der Ausgleich der Verkürzungen darf nicht getrennt, sondern nur jeweils aufaddiert eingelegt werden
- Der Ausgleich kann nicht zu einem vom Fahrer/Unternehmen gewählten Zeitpunkt eingelegt werden, sondern muss (direkt) „**vor**“ **der auf die zweite Verkürzung folgenden regelmäßigen Wochenruhezeit** erfolgen.
- Beispiel: Zwei verkürzte wöchentliche Ruhezeiten von je 24 Stunden (statt 45): Addition der Minderstunden 2×21 Stunden + 45 Stunden:
- Die auf die 2 verkürzten Wochenruhezeiten folgende Ruhezeit beläuft sich auf 87 Stunden.

Mobility Package: Sozialvorschriften/Lenkzeiten

- Die Lenkzeiten von 9 Stunden täglich bzw. 2 x wöchentlich 10 Stunden bleiben unverändert bestehen. Es werden aber folgende Ausnahmen geschaffen:
- **Art. 1 Abs. 11 VO (EU) 2020/1054:** In Artikel 12 werden folgende Absätze angefügt:
 - „Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer unter **außergewöhnlichen Umständen** auch von Artikel 6 Absätze 1 und 2 und von Artikel 8 Absatz 2 abweichen, indem er die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit **um bis zu eine Stunde** überschreitet, um die Betriebsstätte des Arbeitgebers oder den Wohnsitz des Fahrers zu erreichen, um eine **wöchentliche Ruhezeit** einzulegen.
 - Unter den gleichen Bedingungen kann der Fahrer die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit **um bis zu zwei Stunden** überschreiten, sofern eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von 30 Minuten eingelegt wurde, die der zusätzlichen Lenkzeit zur Erreichung der Betriebsstätte des Arbeitgebers oder des Wohnsitzes des Fahrers, um dort eine **regelmäßige wöchentliche Ruhezeit** einzulegen, unmittelbar vorausgeht.

Mobility Package: Sozialvorschriften/Lenkzeiten

- Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des Bestimmungsorts oder des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts, einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.
- Jede Lenkzeitverlängerung wird durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die zusammen mit einer beliebigen Ruhezeit ohne Unterbrechung bis zum Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.“
- **1 Stunde:** Erreichen von Wohnort oder Betriebsstätte für **verkürzte oder regelmäßige WRZ**
- **2 Stunden:** Erreichen von Wohnort oder Betriebsstätte nur für **regelmäßige WRZ**
- Diese Verlängerung von 1 bzw. 2 Stunden darf **nicht** zur Grundlage der Tourenplanung gemacht werden.
- In den Erwägungsgründen der Verordnung heisst es hierzu: Die Fahrer werden gelegentlich mit **unvorhersehbaren Umständen** konfrontiert, die es unmöglich machen, einen gewünschten Bestimmungsort, an dem eine wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden kann, ohne Verstoß gegen die Unionsvorschriften zu erreichen. Es ist wünschenswert, dass den Fahrern die Bewältigung dieser Umstände erleichtert und ermöglicht wird, ihren Bestimmungsort für eine wöchentliche Ruhezeit zu erreichen.

Mobility Package: Sozialvorschriften

Fahrtenschreiber - VO (EU) 165/2014

- **Aufzeichnung des Grenzübertritts:**
- **Art. 2 Abs. 11 lit. d VO (EU) 2020/1054:** Absatz 7 erhält folgende Fassung:
 - „Der Fahrer gibt in den **digitalen Fahrtenschreiber** das Symbol des Landes ein, in dem die tägliche Arbeitszeit begann bzw. endete.
 - **Ab dem 2. Februar 2022** gibt der Fahrer auch das Symbol des Landes ein, in das er nach Überqueren einer Grenze eines Mitgliedstaats einreist, und zwar zu Beginn seines ersten Halts in diesem Mitgliedstaat. Der erste Halt erfolgt auf dem nächstmöglichen Halteplatz an oder nach der Grenze. Wird die Grenze eines Mitgliedstaats mit dem Fährschiff oder der Eisenbahn überquert, so gibt er das Symbol des Landes im Ankunftshafen oder -bahnhof ein.
 -
- Die Fahrer brauchen die Angaben nach Unterabsatz 1 nicht zu machen, wenn der Fahrtenschreiber Standortdaten gemäß Artikel 8 automatisch aufzeichnet.“
- Ist der Lkw mit einem **analogen Fahrtenschreiber** ausgerüstet, muss bereits seit dem 21. August 2020 ein entsprechender handschriftlicher Vermerk auf der Tachoscheibe erfolgen.

Mobility Package: Sozialvorschriften Fahrtschreiber

- **Ausrüst- und Nachrüstpflichten mit „Intelligenten Fahrtschreibern“ (smart tachographs) der 2. Generation**
- Durch Einführung der zweiten Version des intelligenten Fahrtschreibers, der in Zukunft u.a. auch Grenzüberfahrten sowie Be- und Entladeorte speichert, soll, so das BMVi, unter anderem „durch eine genauere Positionsbestimmung die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht und die Kontrollierbarkeit der Einhaltung verbindlicher Sozialstandards (Lenk- und Ruhezeiten, Arbeitszeitregelungen, Entsenderecht) sowie der Marktzugangsregelungen verbessert werden.“
 - Neufahrzeuge sind ab Spätsommer 2023 mit dem intelligenten Fahrtschreiber der zweiten Version auszustatten;
 - Fahrzeuge mit analogem oder digitalem Fahrtschreiber sind bis Winter 2024 mit dem intelligenten Fahrtschreiber der zweiten Version nachzurüsten;
 - Fahrzeuge mit intelligentem Fahrtschreiber der ersten Version sind bis Herbst 2025 mit dem intelligenten Fahrtschreiber der zweiten Version nachzurüsten.

Mobility Package: Sozialvorschriften Fahrtschreiber

Einbeziehung leichter Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Art. 1 Abs. 1 lit. aa VO (EU) 2020/1054: In Artikel 2 Absatz 1 wird folgender Buchstabe eingefügt:
„aa) ab dem 1. Juli 2026 bei grenzüberschreitenden Güterbeförderungen oder bei Kabotagebeförderungen mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt.“

Transporter (z.B. Sprinter), deren zulässiges Höchstgewicht einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt und die im grenzüberschreitenden Güterverkehr oder für Kabotagebeförderungen eingesetzt werden, werden ab Juli 2026 in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten einbezogen.

Diese müssen dann auch mit Fahrtschreibern ausgerüstet werden.

(Ausnahmen u.a. für grenzüberschreitenden Werkverkehr und Werkverkehrskabotage, Handwerker etc).

Deutschland hatte als einziges EU-Mitgliedsland die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen über die FPersV für die Fahrzeuge/-kombinationen mit zGG zwischen 2801 und 3500 kg angewandt.

Mobility Package: Sozialvorschriften Fahrtschreiber

Ausweitung der Mitführungspflichten von 28 auf 56 Tage ab 31. Dezember 2024

Art. 2 Abs. 12 lit. d VO (EU) 2020/1054 ändert Artikel 36 Abs. 1 VO (EU) 165/2014 und schreibt einen Nachweiszeitraum für den aktuellen Fahrtag und die vorausgegangenen 56 Kalendertage vor (56+1).

Bei Lkw mit **intelligenten Fahrtschreibern** führt dies nicht zu einem erhöhten Aufwand, da die entsprechenden Daten (statt wie bisher für 28 Tage) dann für 56 Tage auf der Fahrerkarte gespeichert werden.

Für die Führer von Lkw mit **analogem Fahrtschreiber** besteht bis zum Inkrafttreten der Neuregelung die vorerwähnte Nachrüstpflicht.

Relevant werden kann dies für Fahrzeuge der Transporterklasse mit zGG bis 3,5 to, die bis zum 1. Juli 2026 noch keiner Tachographenpflicht unterliegen. Deren Fahrer müssen **handschriftliche Aufzeichnungen** führen und diese für den aktuellen Fahrtag und die vorausgegangenen 56 Kalendertage mitführen und bei Kontrollen vorlegen.

Aufgrund einer Änderung von Art. 34 der VO (EU) 165/2014 dürfen Urlaubs- und Krankheitstage nunmehr offiziell unter dem Symbol „Bett“ erfasst werden.

Mobility Package: Sozialvorschriften weitere Änderungen

- **Keine Bezahlung des Fahrpersonals in Abhängigkeit von der Schnelligkeit der Beförderung**
- **Artikel 10 Abs. 10 VO (EU) 2020/1054:** Artikel 10 Abs. 1 erhält folgende Fassung:
 - „(1) Verkehrsunternehmen dürfen beschäftigten oder ihnen zur Verfügung gestellten Fahrern keine Zahlungen in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke, der Schnelligkeit der Auslieferung und/oder der Menge der beförderten Güter leisten, auch nicht in Form von Prämien oder Lohnzuschlägen, falls diese Zahlungen geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gefährden, und/oder zu Verstößen gegen diese Verordnung verleiten.“
- Neben dem Verbot von Zahlungen in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter sind nun auch Zahlungen in Abhängigkeit von der Schnelligkeit der Auslieferung verboten.

Mobility Package: Entsendung

- **Eine Arbeitnehmerentsendung liegt grundsätzlich dann vor, wenn ein Arbeitnehmer auf Weisung seines inländischen Arbeitgebers (entsendendes Unternehmen) im Ausland eine Beschäftigung für ihn ausübt.**
- Erforderlich ist hierfür u.a. eine elektronisch zu beantragende Entsendebescheinigung (Formular A1).
- Bei Transitfahrten, grenzüberschreitenden Straßengüterverkehren und Kobotagebeförderungen innerhalb von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union kam es zu Interpretationsdifferenzen.
- In der jüngeren Vergangenheit bestand innerhalb der Europäischen Union ein Flickenteppich unterschiedlicher nationaler Regelungen hinsichtlich der Entsendung. Es bestand und besteht erheblicher bürokratischer Aufwand hinsichtlich Anmeldung und weiterer einzuhaltender Formalien (Mindestlohn!); Verstöße hiergegen lösen empfindliche Geldstrafen/Geldbußen aus.
- Deshalb schafft die **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** erfreuliche Klarheit.
- Sie ist für die Mitgliedsstaaten verbindlich; abweichende Definitionen sind nicht zulässig.
- Sie **gilt gemäß ihrem Artikel 3 Absatz 3 ab dem 2. Februar 2022** für den Straßenverkehrssektor.

Mobility Package: Entsendung

- Artikel 1 RICHTLINIE (EU) 2020/1057
Besondere Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern
- ...
*(2) Diese besonderen Regeln gelten für **Kraftfahrer, die bei in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt sind**, die die länderübergreifenden Maßnahme nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 96/71/EG treffen.*
- *(3) Ungeachtet des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG **gilt ein Kraftfahrer nicht als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG, wenn er bilaterale Beförderungen** von Gütern durchführt.*
- *Für die Zwecke dieser Richtlinie bedeutet eine bilaterale Beförderung von Gütern die Verbringung von Gütern auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags vom Niederlassungsmitgliedstaat im Sinne des Artikels 2 Nummer 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in einen anderen Mitgliedstaat oder ein Drittland oder von einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Niederlassungsmitgliedstaat.*
-

Mobility Package: Entsendung

- *Ab dem 2. Februar 2022, welcher dem Tag entspricht, ab dem Kraftfahrer die Daten über den Grenzübertritt gemäß Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 manuell aufzeichnen müssen, wenden die Mitgliedstaaten die Ausnahme für bilaterale Beförderungen von Gütern im Sinne der Unterabsätze 1 und 2 des vorliegenden Absatzes 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.*
- *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.*
- *Die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten gemäß den Unterabsätzen 3 und 4 des vorliegenden Absatzes gilt nur bis zu dem Tag, ab dem Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat erstmals zugelassen werden, gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 mit intelligenten Fahrtenschreibern ausgerüstet sein müssen, die die Anforderungen an die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 derselben Verordnung erfüllen. Ab diesem Tag gelten die Ausnahmeregelungen für zusätzliche Tätigkeiten gemäß den Unterabsätzen 3 und 4 des vorliegenden Absatzes nur noch für Kraftfahrer, die Fahrzeuge nutzen, die mit intelligenten Fahrtenschreibern gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 der genannten Verordnung ausgestattet sind.*

Mobility Package: Entsendung

- Richtlinie wird angewandt auf alle Fahrer, die Angestellte von in der EU niedergelassenen Unternehmen sind.
- Hiernach liegt **Entsendung** vor
 - - bei **Kabotagefahrten**,
 - - bei **grenzüberschreitenden Fahrten ohne Bezug zum Niederlassungsstaat (nicht-bilaterale Fahrten)** und
 - - beim **Straßenanteil im Kombinierten Verkehr (KV)**, es sei denn, es handelt sich um eine bilaterale Fahrt mit Bezug zum Niederlassungsstaat.
- **Bilaterale Fahrten (mit Bezug zum Niederlassungsstaat) und reiner Transit fallen nicht in den Anwendungsbereich.**
- Allerdings: Ab dem Zeitpunkt, wenn Grenzübertritte manuell in den Fahrtschreiber eingetragen werden müssen, gelten Ausnahmen: Wird während einer bilateralen Fahrt ein EU-Mitgliedsstaat durchfahren (Transit), darf der Fahrer in diesem Staat **eine** Be- und/oder Entladung durchführen, vorausgesetzt, es handelt sich um keine Kabotagefahrt. Belädt oder entlädt der Fahrer **NICHT** während seiner bilateralen (Hin-)Fahrt, dürfen bspw. auf den Rückweg **zwei** Be- und/oder Entladevorgänge durchgeführt werden.
- Diese Ausnahme gilt nur bis zur Einführung des „intelligenten“ Fahrtschreibers. Danach gelten diese Ausnahmen nur für Fahrzeuge, die mit dem „intelligenten“ Fahrtschreiber ausgestattet sind.

Mobility Package: Entsendung

- Die Richtlinie führt eine geschlossene Liste von Formalitäten auf, die von den Mitgliedsstaaten zu Kontrollzwecken eingeführt werden müssen. **Diese dürfen nicht erweitert werden.**
- Pflicht eines Unternehmers, eine Entsendemeldung an die Behörden des „Gastlandes“ spätestens zu Beginn der Entsendung zu schicken. Dabei soll ein mehrsprachiges Formblatt (noch zu entwickeln) über einen öffentlichen Zugang zum Binneninformationssystem (IMI) genutzt werden.
- Folgende Informationen müssen mitgeteilt werden: Identität des Transportunternehmers mit Angabe der Gemeinschaftslizenz, Kontaktdaten des Verkehrsleiters, Informationen zum Fahrer (Name, Wohnsitzadresse und Führerscheinnummer, Beginn des Anstellungsvertrags und das angewandte Recht, voraussichtlicher Beginn und Ende der Entsendung, Nummernschild des Fahrzeugs, Art des Verkehrs (Güter, Personen, Kobotagefahrt, grenzüberschreitende Fahrt ohne Bezug zum Niederlassungsstaat).
- Darüber hinaus: Fahrer muss Kopie der Entsendeerklärung mit sich führen, Frachtbrief und Fahrtenschreiberbelege mit Ländercodes.

Mobility Package: Entsendung

- Für die Dauer der Entsendung ist dann auch der Mindestlohn des „Gastlandes“ zu zahlen.
- Dieser liegt teilweise deutlich höher als in Deutschland:
- So gelten seit dem 1. Januar 2021 in **Dänemark** neue Vorschriften, nach denen **LKW-Fahrer ausländischer Transportunternehmen**, die in Dänemark **Kabotagebeförderungen oder Vor- oder Nachläufe im Kombinierten Verkehr** realisieren, den in der Branche geltenden **dänischen Mindestlohn** erhalten müssen. Aktuell beläuft sich dieser auf mindestens 164,96 dänische Kronen (**umgerechnet etwa 22,15 Euro**) pro Stunde. Ausgenommen von den neuen Vorschriften sind internationale Transporte sowie Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen.
- Daneben herrschen **unterschiedliche Auffassungen, welche Zahlungen zum Mindestlohn hinzuzurechnen** sind.
- Hinsichtlich der – sehr streitigen - Anrechnungsfähigkeit der Tagegelder befand der **EUGH**:
- **Tagegelder, die je nach Dauer der Entsendung des Arbeitnehmers unterschiedlich hoch ausfallen, können eine „Entsendungszulage“ darstellen und damit Bestandteil des Mindestlohns sein.**
- Das soll allerdings dann nicht gelten, wenn das Tagegeld als Erstattung für infolge der Entsendung tatsächlich entstandene Kosten wie etwa Reise-, Unterbringungs- und Verpflegungskosten gezahlt wird. Im vorliegenden Fall befand der EUGH, dass der pauschale und progressive Charakter der Tagegelder dafür spräche, dass die Tagegelder nicht die im Ausland entstandenen Kosten decken, sondern vor allem jene Belastungen ausgleichen sollen, die generell mit der Entsendung einhergehen. Dies zu prüfen sei jeweils Sache des vorliegenden Berichts.
- (Urteil des Gerichtshofs (Erste Kammer) vom 8. Juli 2021 – C-428/19)

Mobility Package: Entsendung

- Unternehmen müssen nach dem Ende der Entsendung auf Nachfrage des Gastlandes Kopien der Frachtbriefe und Tachografenbelege sowie Nachweise zur Bezahlung des Fahrers, den Anstellungsvertrag, Belege zu Einsatzzeiten und zu Gehaltszahlungen über die IMI-Schnittstelle spätestens nach 8 Wochen mitteilen. Falls der Unternehmer diesen Verpflichtungen nicht nachkommt, kann Beistand seitens der Behörden des Niederlassungsstaates eingefordert werden, die dann innerhalb von 25 Arbeitstagen antworten müssen.
- Um sicherzustellen, dass ein Fahrer als nicht entsendet gilt, dürfen Kontrollbehörden nur die Frachtbriefe (Papier oder e-CMR) und die Tachografenbelege als Nachweise einfordern.
- Die Entsendeerklärungen müssen aktuell gehalten werden und werden für 24 Monate im IMI-System gespeichert
- Die neuen Regeln treten 1 Tag nach Veröffentlichung der Richtlinie in Kraft. 18 Monate danach müssen die Mitgliedsstaaten die neuen Regeln entsprechend umgesetzt haben.

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

- **VERORDNUNG (EU) 2020/1055** DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. Juli 2020 zur **Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012** im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor
- **Neu** sind vor allem
 - - die Einbeziehung kleiner Fahrzeuge unter 3,5 t zGG („Polensprinter“) in die europäischen Regulierungen zum Berufszugang ab 2026,
 - - die Anforderungen an die Niederlassung und die obligatorische Rückkehr des Fahrzeugs in den Niederlassungsstaat.
 - - die restriktivere Ausgestaltung der Kobotageregeln

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

Die Einbeziehung der Transporter ab 2501 kg zGG („Polensprinter“) in die europäischen Regulierungen zum Berufszugang

- Bislang galten die Regeln zum Berufs- und Marktzugang **nicht** beim Einsatz von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen im gewerblichen Güterkraftverkehr mit einem zGG von bis zu 3500 kg
- **Diese Grenze wird nunmehr abgesenkt auf den neuen Schwellenwert von mehr als 2500 kg.**
- „...Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t nicht überschreitet...“
- **Für grenzüberschreitende Beförderungen und Kabotagebeförderungen mit Kfz/Kombi > 2500 kg ist künftig eine EU-Lizenz erforderlich**
- **Das gilt ab dem 21. Mai 2022**
- Bei rein innerstaatlichen Verkehren bleibt es (bisher) bei der Gewichtsgrenze von 3,5 t.

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

- **Die Einbeziehung der Transporter ab 2501 kg zGG („Polensprinter“) in die europäischen Regulierungen zum Berufszugang**
- Bei dem **Kriterium der Zuverlässigkeit** von Unternehmen oder Verkehrsleiter werden auch Verstöße gegen steuerrechtliche Vorschriften, Entsenderegeln sowie Kabotage in die Einschätzung der Behörde mit einbezogen.
- Für die **finanzielle Leistungsfähigkeit von Unternehmen** sind bei Einsatz von Kraftfahrzeugen über 3,5 t für das erste Fahrzeug ein Eigenkapital von 9.000 Euro und von jeweils 5.000 Euro für jedes weitere Fahrzeuge über 3,5 t vorgeschrieben. Ferner sind 900 Euro für Fahrzeuge zwischen 2,5t und 3,5t vorgeschrieben.
- Für Unternehmen, die Beförderungen **nur** mit Fahrzeugen zwischen 2,5 t zGM und 3,5 t zGM durchführen, betragen die **Mindestwerte für das Eigenkapital 1.800 Euro für das erste Fahrzeug und 900 Euro für alle weiteren Fahrzeuge.**

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

- **Die Anforderungen an die Niederlassung und die Pflicht zur Rückkehr des Fahrzeugs in den Niederlassungsstaat.**
- Die Registrierung in der Verkehrsunternehmerdatei des Mitgliedsstaats ist Voraussetzung einer ordnungsgemäßen Niederlassung
- Die Niederlassung setzt außerdem voraus, dass der Unternehmer eine Zahl von Fahrzeugen und Fahrern an der Betriebsstätte zur Verfügung hat, die mit Umfang der dort stattfindenden Transporttätigkeit im Einklang steht.
- **Im Rahmen der Definition der Niederlassung hat der Unternehmer die Pflicht, die Transporte in einem Mitgliedsstaat so zu organisieren, dass Fahrzeuge, die internationalen Verkehren genutzt werden, innerhalb von 8 Wochen in eine Betriebsstätte in diesem Mitgliedsstaat wieder zurückkehren.**
- Diese Pflicht muss **ab dem 21. Februar 2022** erfüllt werden.

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

- **Anforderungen an die Niederlassung und die obligatorische Rückkehr des Fahrzeugs in den Niederlassungsstaat.**
- Aus den Erwägungsgründen:
 - (6) Um dem Phänomen der „Briefkastenfirmen“ beizukommen und im Binnenmarkt lauterer Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen, muss gewährleistet werden, dass die in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Kraftverkehrsunternehmer sich tatsächlich und dauerhaft in diesem Mitgliedstaat aufhalten und ihre Verkehrstätigkeit von dort ausüben. Daher ist es unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrungen erforderlich, die Vorschriften für eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung zu präzisieren und zu stärken, zugleich jedoch einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.
 - (7) Eine tatsächliche und dauerhafte Anwesenheit im Niederlassungsmitgliedstaat sollte insbesondere voraussetzen, dass das Unternehmen Verkehrstätigkeiten mittels einer angemessenen technischen Ausstattung durchführt, die in diesem Mitgliedstaat gelegen ist.
 - (8) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 muss ein Unternehmen seine Tätigkeit tatsächlich und dauerhaft mittels der angemessenen technischen Ausstattung und Einrichtung an einer im Niederlassungsmitgliedstaat gelegenen Betriebsstätte ausüben.....
- Diese ...Anforderungen reichen allerdings nicht aus, ... um Briefkastenfirmen wirksam zu bekämpfen und das Risiko der Organisationsystematischer Kabotage und eines Systems von „Autobahn-Nomaden“ durch ein Unternehmen, zu dem die Fahrzeuge nicht zurückkehren, zu verringern.
- Die **Festlegung eines klaren Mindestintervalls für die Rückkehr des Fahrzeugs** trägt auch dazu bei, zu gewährleisten, dass diese Fahrzeuge mit der technischen Ausstattung im Niederlassungsmitgliedstaat ordnungsgemäß gewartet werden können, und es erleichtert Kontrollen.
- Dieser Rückkehrzyklus sollte mit der Verpflichtung des Verkehrsunternehmens gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates (6), die Arbeit so zu planen dass der Fahrer in der Lage ist, wenigstens alle vier Wochen nach Hause zurückzukehren, synchronisiert werden, sodass beide Anforderungen in Form der Rückkehr des Fahrers mit dem Fahrzeug wenigstens in jedem zweiten Vier-Wochen-Zyklus erfüllt werden können. Diese Synchronisierung stärkt das Recht des Fahrers auf Rückkehr und verringert das Risiko, dass das Fahrzeug nur zurückgebracht wird, damit die neue Niederlassungsanforderung erfüllt ist.

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

- **Anforderungen an die Niederlassung und die obligatorische Rückkehr des Fahrzeugs in den Niederlassungsstaat.**
- Artikel 5 der VO (EG) 1071/2009 wird wie folgt neu gefasst:
- Voraussetzungen für die Anforderung der Niederlassung
- - (1) Um die Anforderung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a zu erfüllen, **muss ein Unternehmen im Niederlassungsmitgliedstaat**
 - a) über Räumlichkeiten verfügen, in denen es auf die Originale seiner wichtigsten Unternehmensunterlagen entweder in elektronischer oder sonstiger Form zugreifen kann, insbesondere seine Beförderungsverträge, Unterlagen zu den Fahrzeugen, über die das Unternehmen verfügt, Buchführungsunterlagen, Personalverwaltungsunterlagen, Arbeitsverträge, Sozialversicherungsunterlagen, Dokumente mit den Daten über den Einsatz und die Entsendung von Fahrern, Dokumente mit den Daten über Kabotage, Lenk- und Ruhezeiten sowie alle sonstigen Unterlagen, zu denen die zuständige Behörde Zugang haben muss, um überprüfen zu können, ob das Unternehmen die in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen erfüllt;
 - b) die Nutzung seiner Fahrzeugflotte so organisieren, dass sichergestellt ist, dass Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen und in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt werden, spätestens acht Wochen nach Verlassen des Mitgliedstaats zu einer der Betriebsstätten in diesem Mitgliedstaat zurückkehren**
- Die EU-Kom wird dies nach 2 Jahren noch einmal überprüfen. Diese Rückkehrpflicht sollte auch in Glasgow thematisiert werden: Tausende unnötiger Leerfahrten zurück nach Rumänien und Bulgarien etc. werden die Folge sein.

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

- **Kabotage:**
- Art. 2 Abs. 6. VO (EG) 1072/2009 definiert „Kabotage“ als gewerblichen innerstaatlichen Verkehr, der im Einklang mit dieser Verordnung zeitweilig in einem Aufnahmemitgliedstaat durchgeführt wird.
- Über eine Neuordnung der Kabotage war bis zuletzt zwischen den alten EU-Mitgliedsstaaten und den MOE-Staaten gerungen worden.

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

- **Kabotage – Artikel 8 VO (EG) 1072/2009**

- Allgemeiner Grundsatz

-

(1) Jeder Verkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und dessen Fahrer, wenn er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, eine Fahrerbescheinigung mit sich führt, ist unter den in diesem Kapitel festgelegten Bedingungen zur Durchführung von Kabotage berechtigt.

-

(2) Die in Absatz 1 genannten Güterkraftverkehrsunternehmer sind berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen erfolgt die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung.

-

Innerhalb der Frist gemäß Unterabsatz 1 können die Verkehrsunternehmer einige oder alle der Kabotagebeförderungen, zu denen sie gemäß Unterabsatz 1 berechtigt sind, in jedem Mitgliedstaat unter der Voraussetzung durchführen, dass sie auf eine Kabotagebeförderung je Mitgliedstaat innerhalb von drei Tagen nach der Einfahrt des unbeladenen Fahrzeugs in das Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats beschränkt sind.

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

- **Kabotage – Artikel 8 VO (EG) 1072/2009**
- **Für die Kabotagetransporte verbleibt es bei der Regel, dass im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung im Aufnahmemitgliedstaat maximal 3 Kabotagebeförderungen innerhalb von 7 Tagen stattfinden dürfen (3-in-7-Regel) bzw. (1-in-3-Regel).**
- **Allerdings gilt in Zukunft eine Karenzzeit („cooling-off“) von 4 Tagen. D.h. im Anschluss an die zulässigen Kabotagebeförderungen in einem Mitgliedstaat dürfen mit diesem Fahrzeug in demselben Mitgliedstaat für die Dauer von 4 Tagen keine weitere Kabotagebeförderung durchgeführt werden.**
- **NEU in Artikel 8 eingeführt:**
- **„(2a) Kraftverkehrsunternehmen dürfen innerhalb von vier Tagen nach Ende ihrer Kabotagebeförderung in einem Mitgliedstaat keine Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall einer Fahrzeugkombination mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs im selben Mitgliedstaat durchführen.“**

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

- **Kabotage**
- Belege für den Kabotagetransport und den vorhergehenden grenzüberschreitenden Transport können auch elektronisch erbracht werden. Hierzu gehört ausdrücklich auch der elektronische Frachtbrief (eCMR).
- Die Mitgliedsstaaten sind angehalten, mindestens zweimal pro Jahr konzertierte Straßenkontrollen zur Kabotage durchzuführen.

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

- In der Praxis problematisch ist weiterhin die von der VO (EG) 1072/2009 nicht beantwortete Frage, was unter einer Kabotagebeförderung zu verstehen ist. Artikel 8 der VO lässt dies offen.
- Deutschland hat keine förmlichen Ausführungsbestimmungen zur Bestimmung des Kabotagebegriffs erlassen.
- **VG Köln (Urteil vom 31.05.2021 – 18 K 8314/18): Bestätigung der Rechtsauffassung des BAG**
- Ein **einzelner Beförderungsvorgang** i.S.d. Art 8 VO-EG liegt vor, „wenn Transportgut im Auftrag eines bestimmten Auftraggebers an einen bestimmten Empfänger verbracht wird und zwar unabhängig davon, ob Teile der Sendung an verschiedenen Orten übernommen und/oder an verschiedene Abladestellen abgeliefert werden.“
- Eine **Mehrzahl an Kabotagebeförderungen** liegt vor, wenn für mehrere Absender Fracht befördert und/oder diese an mehrere Empfänger geliefert wird. Im Ergebnis können drei rechtlich selbständige Abnehmer beliefert werden.“

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

Verantwortung des Auftraggebers nach § 7 c GüKG für die legale Durchführung der Kabotagebeförderung

- Wer zu einem Zwecke, der seiner gewerblichen oder selbständigen beruflichen Tätigkeit zuzurechnen ist, einen Frachtvertrag oder einen Speditionsvertrag mit einem Unternehmen abgeschlossen hat, darf Leistungen aus diesem Vertrag nicht ausführen lassen, wenn er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass der Unternehmer
- 1. nicht Inhaber einer Erlaubnis nach § 3 oder einer Berechtigung nach § 6 oder einer Gemeinschaftslizenz ist, oder die Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz unzulässig verwendet...

Nach Ansicht des BAG soll der **Begriff der unzulässigen Verwendung** auch die Verletzung von Kabotagevorschriften umfassen.

In einem Einziehungsverfahren nach § 29 a OWiG wurde einer Spedition ein Verstoß gegen Auftraggeberpflichten nach § 7 c GüKG vorgeworfen. Sie hatte eine andere Spedition mit der Beförderung von Gütern innerhalb Deutschlands beauftragt. Diese wiederum beauftragte eine in den Niederlanden ansässige Tochtergesellschaft mit der Durchführung der Transporte. Das BAG stellte bei einer Betriebskontrolle fest, dass diese Tochtergesellschaft in 157 Fällen gegen Kabotagevorschriften verstoßen hatte. Das BAG erließ einen Einziehungsbescheid gegen die erste auftraggebende Spedition in Höhe von über 40.000 €. Das Verfahren vor dem **AG Köln** endete mit einem Freispruch (Urteil vom 18.01.2019, 902a Owi 169/18).

Das AG Köln folgte der Ansicht der Verteidigung, dass der Auftraggeber nach § 7 c GüKG nicht für die Einhaltung der Kabotagevorschriften verantwortlich ist. Dies wurde u.a. damit begründet, dass eine unzulässige Verwendung der Gemeinschaftslizenz nicht gegeben sei. Diese berechtige zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr. „Eine Verletzung irgendeiner beliebigen Gesetzesvorschrift, die bei Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr einzuhalten ist, bedeutet jedoch nicht automatisch, dass die Lizenz unzulässig verwendet wird. Wollte man das annehmen, so hätten sämtliche Verletzungen – zum Beispiel der Straßenverkehrsordnung, ..., der Bestimmungen zum Gefahrgutbeförderungsgesetz... - automatisch zur Folge, dass die Lizenz unzulässig verwendet wird. Das Gericht ist hier der Auffassung, dass eine solche weite Auslegung nicht dem Sinn und Zweck des Gesetzes entspricht.“

Eine unzulässige Verwendung sei nur dann anzunehmen, wenn die Verwendung die Beantragung, Erteilung oder den Gebrauch der Lizenz betreffe.

Da es sich hier um eine Strafrechts/Owi-Vorschrift handelt, war nach Ansicht der Verteidigung auch ein Verstoß gegen den Bestimmtheitsgrundsatz des Art. 103 GG anzunehmen. Die „unzulässige Verwendung“ ist zu weit und unbestimmt; in der Vorschrift wird, anders als z.B. in § 3 GüKG, nicht einmal auf die VO-EG und die Kabotagebestimmungen verwiesen..

Das **OLG Köln** wies die gegen das Urteil eingelegte Rechtsbeschwerde zurück. Es setzte sich allerdings nicht mit den Urteilsgründen selbst auseinander, sondern ließ die Rechtsbeschwerde bereits daran scheitern, dass die Staatsanwaltschaft Köln die Rechtsbeschwerde nur mit „copy & paste“ aus einem Schreiben des BAG begründet habe, ohne die hierfür erforderlichen eigenen Überlegungen anzustellen.

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

Volkswirtschaftliche Bedeutung der Kabotage

Ohne die ausländischen Frachtführer drohte auch in Deutschland eine erhebliche Störung der Lieferketten. Das ständig wachsende Defizit an Fahrpersonal machte eine Aufstockung der deutschen Flotten nicht ohne Weiteres möglich.

Ein Blick ins UK:

- Ende September 2020 waren die Kabotagebeförderungen für Inhaber von EU-Lizenzen auf 2 Beförderungen binnen 7 Tagen bis zum Jahresende 2021 limitiert worden. In einem Schreiben vom 28.10.2021 teilt das UK, ROAD FREIGHT REGULATION, MOTORING AND FREIGHT, DEPARTMENT FOR TRANSPORT mit:
- **Temporary Extension to Cabotage in Great Britain**
- This open letter is to notify you that the UK has introduced a temporary extension to cabotage rules, which, following legislative changes comes into effect from today, 28 October 2021.
- The temporary additional cabotage rights being permitted will run for six months to 30 April 2022, and allow cabotage:
- within Great Britain
- - for a period of 14 days, with the first day being when a laden entry into the United Kingdom was made, with **no limitation during that period on the number of cabotage journeys permitted.**
- - to be **undertaken by operators from any country**, irrespective of whether they are in the EU, or covered by an ECMT or bilateral permit arrangement
- The exemption set out in this letter does not apply in Northern Ireland.

Mobility Package: Markt- und Berufszugangsregeln – Änderungen der VO (EG) 1071/2009 und 1072/2009

**Wir schätzen die Menschen, die frisch und offen ihre
Meinung sagen – vorausgesetzt, sie meinen dasselbe
wie wir. (Mark Twain)**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.