

BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
DIE ABÄNDERUNG DES ENTSENDEGESETZES

(Umsetzung 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)

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
1. Lesung	
2. Lesung	
Schlussabstimmung	

Nr. 86/2024

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	5
Zuständige Ministerien	6
Betroffene Stellen	6
I. BERICHT DER REGIERUNG	7
1. Ausgangslage	7
2. Begründung der Vorlage.....	10
3. Schwerpunkte der Vorlage	11
3.1 Allgemeines	11
3.2 Wesentliche Inhalte der Richtlinie	12
4. Vernehmlassung	13
4.1 Allgemeines	13
4.2 Ergebnisse der Vernehmlassung	14
5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen unter Berücksichtigung der Vernehmlassung	14
6. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	30
7. Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit und Ressourceneinsatz	30
7.1 Neue und veränderte Kernaufgaben	30
7.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen.....	30
7.3 Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung	31
7.4 Evaluation.....	31
II. ANTRAG DER REGIERUNG	31
III. REGIERUNGSVORLAGE	33

Beilage:

- 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

ZUSAMMENFASSUNG

Die gegenständliche Vorlage dient der Umsetzung der 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 Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern im Strassenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012.

Die Richtlinie (EU) 2020/1057 enthält spezifische Regeln für bestimmte Aspekte der Richtlinie 96/71/EG hinsichtlich der Entsendung von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern im Strassenverkehrssektor, sowie der Richtlinie 2014/67/EU hinsichtlich der Verwaltungsanforderungen und Kontrollmassnahmen für die Entsendung dieser Kraftfahrer. Die Richtlinie (EU) 2020/1057 definiert dabei insbesondere, unter welchen Bedingungen ein Kraftfahrer als entsandter Arbeitnehmer bzw. eine Kraftfahrerin als entsandte Arbeitnehmerin im Sinne der Richtlinie 96/71/EG anzusehen ist und legt fest, welche Ausnahmen von den allgemeinen entsenderechtlichen Regeln für diese Arbeitnehmenden gelten. Weiter wird mit der Richtlinie ein europaweit einheitliches Meldesystem für Entsendungen im Strassentransport eingeführt: In den Staaten der Europäischen Union (EU) wird die Entsendung von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern seit dem 2. Februar 2022 nur noch über das elektronische Entsendeportal des IMI-Systems (Binnenmarkt-Informationssystem) der EU gemeldet. Ziel der Richtlinie (EU) 2020/1057 ist es, Diskrepanzen zwischen der Auslegung, Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmenden in den Strassenverkehrssektor durch die EWR-Länder zu beseitigen. Es soll den Strassenverkehrssektor fair, effizient und sozial rechenschaftspflichtig machen und gleichzeitig mehr Rechtssicherheit bieten, den Verwaltungsaufwand für die Transportunternehmen verringern und Wettbewerbsverzerrungen verhindern. Nach Inkrafttreten der Richtlinie in den EWR/EFTA-Staaten können diese im IMI-System ebenfalls als „Aufnahmemitgliedstaat“ ausgewählt werden, wenn Unternehmen aus einem EWR-Niederlassungsmitgliedstaat Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer nach Liechtenstein entsenden. Auch im umgekehrten Fall, wenn liechtensteinische Transportunternehmer ihre Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer in einen EWR-Staat entsenden, können diese eine Entsendemeldung übers IMI-System beim EWR-Aufnahmemitgliedstaat einreichen. Liechtenstein ist zur Übernahme der gegenständlichen Richtlinie aufgrund seiner EWR-Mitgliedschaft verpflichtet. Die

Umsetzung der Richtlinie in liechtensteinisches Recht bedingt die Abänderung des Entsendegesetzes (EntsG).

ZUSTÄNDIGE MINISTERIEN

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

Ministerium für Inneres, Wirtschaft und Umwelt

BETROFFENE STELLEN

Amt für Strassenverkehr

Amt für Volkswirtschaft

Landespolizei

Vaduz, 9. Juli 2024

LNR 2023-1342

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend die Abänderung des Entsendegesetzes an den Landtag zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

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 (im Folgenden: die Richtlinie) wurde am 31. Juli 2020 im Europäischen Amtsblatt publiziert. Die Richtlinie war in der Europäischen Union (EU) bis zum 2. Februar 2022 umzusetzen. Für die EWR/EFTA-Staaten war die Umsetzungsfrist der 12. Juli 2022, das ist das Datum des Inkrafttretens des Beschlusses Nr. 188/2022 des Gemeinsamen EWR-Ausschusses zur Übernahme der gegenständlichen Richtlinie in das EWR-Abkommen.

Nach Unterzeichnung des EWR-Übernahmebeschlusses am 10. Juni 2022 musste Liechtenstein einen verfassungsrechtlichen Vorbehalt gemäss Art. 103 EWR-Abkommen anmelden, da die gegenständliche Anpassung des Entsendegesetzes (EntsG)¹ notwendig ist. Der Landtag hat dem Übernahmebeschlusses Nr. 188/2022 zuvor am 2. Juni 2022 seine Zustimmung erteilt.² Weiters bedingt die Übernahme der Richtlinie die Anpassung der Entsendeverordnung (EntsV)³ als auch der Verordnung über die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeit der Führer von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport (LRKV)⁴.

Die Richtlinie ist Teil des Mobilitätspakets I der EU. Inhaltlich enthält das Mobilitätspaket I zahlreiche Neuregelungen in den Bereichen der Arbeitnehmerentsendung von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern, des Markt- und Berufszugangs sowie der Sozialvorschriften. Damit sollen 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 und soll für EU-weite Rechtsklarheit sorgen. Mit den Neuregelungen soll u.a. das immer wieder beklagte „Sozialdumping“ bekämpft werden.

¹ Gesetz vom 15. März 2000 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der grenzüberschreitenden Erbringung von Dienstleistungen (Entsendegesetz; EntsG), LGBl. 2000 Nr. 88.

² Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Entwurf des Beschlusses des Gemeinsamen EWR-Ausschusses 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, Nr. 64/2022.

³ Verordnung vom 10. Dezember 2019 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der grenzüberschreitenden Erbringung von Dienstleistungen (Entsendeverordnung; EntsV), LGBl. 2019 Nr. 371.

⁴ Verordnung vom 11. August 2009 über die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeit der Führer von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport (LRKV), LGBl. 2009 Nr. 220.

Im Einzelnen umfasst das Mobilitätspaket I folgende Verordnungen und Richtlinien:

- Verordnung (EU) 2020/1054⁵ 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) 2020/1055⁶ 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.
- Richtlinie (EU) 2020/1057⁷ 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.

⁵ 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 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

⁶ 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 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17).

⁷ Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Strassenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49).

Verordnungen sind nach deren Übernahme ins EWR-Abkommen für die EWR/EFTA-Staaten unmittelbar anwendbar. Eine Umsetzung in nationales Recht ist nicht erforderlich. Richtlinien müssen von den EU-Mitgliedsstaaten und den EWR/EFTA-Staaten in nationales Recht umgesetzt werden.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Die Richtlinie war in der EU bis zum 2. Februar 2022 umzusetzen. Sie wurde aufgrund der EWR-Relevanz in das EWR-Abkommen übernommen und ist somit auch in Liechtenstein in nationales Recht umzusetzen. Für die EWR/EFTA-Staaten Norwegen, Island und Liechtenstein richtete sich die Umsetzungsfrist nach dem Datum des Inkrafttretens des Beschlusses Nr. 188/2022, der in den EWR/EFTA-Staaten bereits am 12. Juli 2022 in Kraft trat. Für die EWR/EFTA-Staaten war es essenziell, dass die Richtlinie im EWR/EFTA-Raum möglichst rasch gilt, auch wenn die nationalen Umsetzungsmassnahmen noch nicht in Kraft sind.

Die Richtlinie enthält spezifische Regeln für die Entsendung von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern in den gewerblichen Strassenverkehr und für die wirksame Durchsetzung von Regeln, die besser an die hohe Mobilität der Arbeit im Strassenverkehr angepasst sind. Ziel ist es, Diskrepanzen zwischen der Auslegung, Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmenden in den Strassenverkehrssektor durch die EU- bzw. EWR-Länder zu beseitigen. Es soll den Strassenverkehrssektor fair, effizient und sozial rechenschaftspflichtig machen und gleichzeitig mehr Rechtssicherheit bieten, den Verwaltungsaufwand für die Verkehrsunternehmen verringern und Wettbewerbsverzerrungen verhindern.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

3.1 Allgemeines

Die Richtlinie passt die bestehenden entsenderechtlichen Regeln den Besonderheiten des Strassentransportsektors an und regelt dabei insbesondere, welche Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer überhaupt als entsandte Arbeitnehmende gelten, wie die Meldung einer Entsendung zu erfolgen hat, und von welchen allgemeinen entsenderechtlichen Regelungen entsandte Kraftfahrer ausgenommen sind. Weiter macht die Richtlinie Vorgaben für die Kontrollen und die zwischenstaatliche Kontrollzusammenarbeit in diesem Sektor. Diese Vorgaben betreffen sowohl den Inhalt als auch die Häufigkeit der Kontrollen. Sowohl für die Entsendemeldungen der Transportunternehmer als auch für die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten wird das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI-System)⁸ zur Verfügung gestellt. Bis zum Erlass des Mobilitätspakets I bestanden aufgrund der Besonderheiten im Strassentransportsektor grosse Unsicherheiten, wie die allgemeinen entsenderechtlichen Regeln in diesem Sektor angewendet werden sollen. Dies führte in vielen Staaten der EU und auch in Liechtenstein faktisch zu einem Vollzugmoratorium. Diese Unsicherheiten wurden mit der Richtlinie ausgeräumt. Ein wesentlicher Aspekt der Richtlinie betrifft die entsenderechtliche Meldepflicht: In den EU-Mitgliedstaaten haben Entsendemeldungen bereits seit dem 2. Februar 2022 ausschliesslich zentral im IMI-System und nicht mehr in jedem einzelnen nationalen System zu erfolgen. Dieses System bringt den international tätigen Transportunternehmen enorme administrative Erleichterungen.

⁸ Internal Market Information System, hauptsächlich gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission („IMI-Verordnung“).

3.2 Wesentliche Inhalte der Richtlinie

Der Art. 1 der Richtlinie legt besondere Regeln für bestimmte Aspekte der Richtlinie 96/71/EG, die die Entsendung von Kraftfahrern im Strassenverkehrssektor betreffen, sowie der Richtlinie 2014/67/EU, die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmassnahmen für die Entsendung dieser Kraftfahrer betreffen, fest. Diese besonderen Regeln gelten für Kraftfahrer, die bei einem in einem EWR-Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt sind und von den länderübergreifenden Massnahmen nach Art. 1 Abs. 3 Bst. a der Richtlinie 96/71/EG betroffen sind. Mit Art. 2 der Richtlinie wird die Richtlinie 2006/22/EG abgeändert.

Zu den durch die Richtlinie eingeführten Änderungen gehören:

- eine Ausnahme von den allgemeinen Entsendungsregeln für Kabotage- und internationale Transporte, mit Ausnahme von Transit-, „bilateralen Transportoperationen“ (sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr) und bilaterale Operationen mit zwei zusätzlichen Beförderungsstopps – diese Ausnahme ist beschränkt auf Fälle, in denen ein Dienstleistungsvertrag zwischen dem Arbeitgeber, der den Fahrer entsendet, und einer im EWR-Aufnahmeland tätigen Partei besteht;
- Verwaltungsvorschriften für die Entsendung von Fahrern, Kontrolle und Durchsetzung – Spediteure müssen das IMI-System (Binnenmarkt-Informationssystem) verwenden, um Entsendungserklärungen und angeforderte Informationen zu senden;
- Strafen bei Verstössen;
- eine „intelligente Durchsetzung“, wonach die EWR-Länder die Kontrolle der Entsenderegeln in eine allgemeine Kontrollstrategie integrieren müssen;

- Vorschriften, die sicherstellen, dass die Verschärfung der Entsendungsregeln für EWR-Fahrer nicht zu einem Wettbewerbsvorteil für Nicht-EWR-Betreiber führt, die Zugang zum EWR-Strassenverkehrsmarkt haben;
- Neuerungen im Bereich der Kontrollen, z.B. hinsichtlich Fahrtenschreiber und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten.

4. VERNEHMLASSUNG

4.1 Allgemeines

Der Vernehmlassungsbericht zur Abänderung des Entsendegesetzes wurde von der Regierung anlässlich ihrer Sitzung vom 17. Januar 2023 genehmigt und folgenden Institutionen und Verbänden mit Frist bis zum 14. April 2023 zur Stellungnahme unterbreitet:

- allen Gemeinden
- Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer (LIHK)
- Wirtschaftskammer Liechtenstein (WKL)
- Liechtensteinischer ArbeitnehmerInnenverband (LANV)
- Fürstliches Landgericht (Landgericht)
- Staatsanwaltschaft
- Liechtensteinische Rechtsanwaltskammer

Folgende Institutionen und Verbände haben eine Stellungnahme eingereicht, die sich inhaltlich mit der Vorlage befasst:

- LANV
- Staatsanwaltschaft
- Datenschutzstelle

Die übrigen eingeladenen Institutionen und Verbände haben auf eine konkrete Stellungnahme bzw. überhaupt auf eine Stellungnahme verzichtet.

4.2 Ergebnisse der Vernehmlassung

Im Folgenden werden die allgemeinen Aussagen aus den Stellungnahmen zusammengefasst. Detailliertere Äusserungen zu einzelnen gesetzlichen Regelungen werden in den Erläuterungen zu den jeweiligen Artikeln im nachfolgenden Kapitel 5 aufgenommen.

Der LANV begrüsst sämtliche Änderungspunkte der Vorlage, da sie die effizientere Durchsetzung des EntsG ermögliche. Weiter führt der LANV zu Art. 6b ff. der Vorlage aus, dass die Thematik «Kontrollen bei der Entsendung mobiler Arbeitnehmer» mangels allgemeinverbindlich erklärter Gesamtarbeitsverträge im Transportgewerbe in die Dreigliedrige Kommission⁹ eingebracht werde.

Die Staatsanwaltschaft regt zusammengefasst an, die Aufteilung der Zuständigkeiten hinsichtlich der (verwaltungs-)strafrechtlichen Verfolgung in Art. 9 und 9a zugunsten einer einheitlichen Zuständigkeit des AVW zu überdenken.

5. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN BESTIMMUNGEN UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER VERNEHMLASSUNG

Zu Art. 1 – Gegenstand und Zweck

In den Abs. 2 ist **Bst. c** aufzunehmen, wonach das Gesetz auch der Umsetzung der Richtlinie dient. Zudem werden die bisherigen Bst. a und b sowie Abs. 3 formal angepasst.

⁹ Dreigliedrige Kommission der Regierung aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern sowie Vertretern des Staates zur Beobachtung des Arbeitsmarktes betreffend missbräuchliche Lohnunterbietungen.

Zu Art. 2 – Begriffe und Bezeichnungen

In **Abs. 1 Bst. f** wird der Begriff des mobilen Arbeitnehmers bestimmt. Um zu verhindern, dass sowohl den Kontrollorganen als auch den entsendenden Arbeitgebern ein nicht zu rechtfertigender Mehraufwand entsteht, gelten neben dem Kraftfahrer auch Begleitpersonen als mobile Arbeitnehmer. Dies führt dazu, dass auf Kraftfahrer und Begleitpersonal dieselben entsenderechtlichen Bestimmungen zur Anwendung kommen. Die Definition verlangt weiter, dass die mobilen Arbeitnehmer bei einem Verkehrsunternehmen beschäftigt sein müssen. So befasst sich die Richtlinie hinsichtlich der Entsender implizit nur mit Verkehrsunternehmen. Dies erschliesst sich teilweise aus den Erwägungsgründen und vereinzelt aus den Bestimmungen.¹⁰ In der Richtlinie wird aber nicht ausdrücklich definiert, was Verkehrsunternehmen oder Kraftfahrer sind oder welche Unternehmen dem Strassenverkehrssektor zuzurechnen sind. Grundsätze lassen sich aus dem Regelungszusammenhang der Richtlinie ableiten. Die Richtlinie ist Teil des ersten von zwei EU-Mobilitätspaketen. Zu diesem ersten Mobilitätspaket gehören auch die Verordnung (EU) 2020/1054 und die Verordnung (EU) 2020/1055. Nach dem erwähnten Regelungszusammenhang muss die Transportdienstleistung selbst gewerblich ausgeübt werden. Demnach sind Unternehmen vom Anwendungsbereich ausgeschlossen, die etwa eigene Erzeugnisse transportieren.¹¹ Die Richtlinie kommt also nicht zur Anwendung, sofern es sich beim Transport nur um eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens handelt.¹²

¹⁰ Vgl. Art. 1 Abs. 3 Unterabs. 2 oder etwa Erwägungsgrund 39 der Richtlinie.

¹¹ Vgl. Art. 1 Abs. 1 der Verordnung (EG) 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

¹² Sog. Werkverkehr nach Art. 1 Abs. 5 Bst. d der Verordnung (EG) 1072/2009.

Zu Art. 3 – Geltungsbereich

Die Richtlinie gibt vor, in welcher Weise Unterlagen betreffend Einhaltung der Entlohnung eingefordert werden können. Unter anderem sieht sie in Art. 1 Abs. 11 Bst. c Unterabs. 2 und 3 vor, dass Unterlagen zusätzlich im Wege von Amtshilfeersuchen eingeholt werden können. Auf Ersuchen einer ausländischen Behörde muss deshalb das Amt für Volkswirtschaft (AVW) diese Unterlagen bei einem liechtensteinischen Transportunternehmen einholen und der ausländischen Behörde zukommen lassen (siehe auch Art. 11a^{bis}). Aufgrund dieser Verpflichtung sind mit **Abs. 2 Bst. c** neu auch Verkehrsunternehmen mit Sitz im Inland in den persönlichen Geltungsbereich des EntsG aufzunehmen. Da nach dem erwähnten Regelungszusammenhang der Richtlinie nur Verkehrsunternehmen umfasst sind, welche die Transportdienstleistung selbst gewerblich ausüben (vgl. Ausführungen zu Art. 2 Abs. 1 Bst. f), wird in Bezug auf die inländischen Verkehrsunternehmen der aus dem Strassentransportgesetz¹³ stammende Begriff Strassentransportunternehmen herangezogen. Damit ist klargestellt, dass in Verfahren betreffend Amtshilfeersuchen i.S.v. Art. 1 Abs. 11 Bst. c Unterabs. 2 und 3 der Richtlinie nur inländische Strassentransportunternehmen in die Pflicht genommen werden können.

Abs. 3 setzt Art. 1 Abs. 3 bis 6 der Richtlinie um. Die Bestimmungen von Art. 1 Abs. 3 bis 6 der Richtlinie legen fest, in welchen Fällen ein im Ausland tätiger Kraftfahrer nicht als entsandt einzustufen ist und demzufolge nicht den Lohn- und Beschäftigungsbedingungen im Sinne von Art. 4 EntsG zu unterwerfen ist. Als nicht entsandt gelten Kraftfahrer, die Beförderungen in anderen Mitgliedstaaten als dem Mitgliedstaat durchführen, in dem der Arbeitgeber seine Niederlassung hat, in folgenden vier Szenarien:

¹³ Gesetz vom 22. Juni 2006 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen und die grenzüberschreitenden Personen- und Gütertransporte auf der Strasse (Strassentransportgesetz; STG), LGBl. 2006 Nr. 185.

1) grenzüberschreitende bilaterale Beförderungen¹⁴ – Beförderungen auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags vom Niederlassungsmitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat oder in ein Drittland oder von einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Niederlassungsmitgliedstaat;

2) begrenzte zusätzliche Be- und/oder Entladungen¹⁵, die im Rahmen bilateraler Beförderungen in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die der Kraftfahrer fährt, vorgenommen werden;

3) Transit¹⁶ durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, ohne Be- oder Entladungen vorzunehmen;

4) Zu- oder Ablaufstrecke einer Beförderung im kombinierten Verkehr¹⁷ im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG des Rates¹⁸, wenn die auf der Strasse zurückgelegte Teilstrecke selbst eine grenzüberschreitende bilaterale Beförderung darstellt.¹⁹

Indem auf die Bestimmungen der Richtlinie verwiesen wird, ist sichergestellt, dass für eine Auslegungsfrage, ob eine Entsendung im Strassentransportbereich vorliegt oder nicht, der Richtlinien text selbst herangezogen wird.

Mit dem Schlusssatz von Abs. 3 (entspricht Art. 3 Abs. 6 des Vernehmlassungsberichts) wird der Geltungsbereich des EntsG ausgedehnt auf eine Situation, die

¹⁴ Erwägungsgr. 10 und Art. 1 Abs. 3 und 4 der Richtlinie.

¹⁵ Art. 1 Abs. 3 Unterabs. 3 der Richtlinie.

¹⁶ Art. 1 Abs. 3 Unterabs. 3 der Richtlinie.

¹⁷ Erwägungsgr. 12 und Art. 1 Abs. 6 der Richtlinie.

¹⁸ Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

¹⁹ Siehe für eine Darstellung des Begriffs der Entsendung im Transportbereich den Leitfaden der Europäischen Kommission: «Questions and Answers on posting of drivers under Directive (EU) 2020/1057 – Scenarios in the context of transport of GOODS by road» sowie «Questions and Answers on posting of drivers under Directive (EU) 2020/1057 – Scenarios in the context of transport of PASSENGERS by road (abrufbar unter: <https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/posting-rules>).

letztlich nicht als Entsendung einzustufen ist: Nach Art. 1 Abs. 11 letzter Unterabs. der Richtlinie kann auch für den Fall, dass keine Entsendung in einen Mitgliedstaat vorliegt, die Bereithaltung gewisser Unterlagen gefordert werden. Eine wirksame Kontrolle wird auch Fahrten im Rahmen der ansonsten durch Abs. 3 ausgenommenen Fahrten umfassen müssen – es muss der Landespolizei ermöglicht werden, vor Ort festzustellen, ob es sich um eine Entsendung handelt oder nicht. Entsprechend sollen alle Kraftfahrer ausländischer Transportunternehmen die für diese Einschätzung notwendigen Unterlagen mitführen müssen. Die entsprechenden Unterlagen sind in Art. 6b bzw. 6b^{bis} Abs. 1 Bst. b und c genannt, die dazugehörige Strafbewehrung in Art. 9a Abs. 1.

Abs. 4 setzt Art. 1 Abs. 7 der Richtlinie um. Aus dieser Bestimmung darf jedoch nicht der Schluss gezogen werden, dass nur die darin genannte Kabotagebeförderung als Entsendung gilt. Es wird nur explizit jener bedeutende Fall gesetzlich verankert, auf den die Richtlinie ausdrücklich abstellt.²⁰ Alle anderen grenzüberschreitenden Transporttätigkeiten, die nicht nach Abs. 3 vom Geltungsbereich ausgenommen sind und einen hinreichenden Bezug zum Fürstentum Liechtenstein haben, sind als Entsendungen zu qualifizieren.

Mit **Abs. 5** wird klargestellt, dass die Bestimmungen von Abs. 3 und 4 auch für Verkehrsunternehmer aus Drittländern zur Geltung kommen.

Zu Art. 6 – Vollzugsorgane

Der Landespolizei obliegt nach geltendem Recht die Aufgabe der Verkehrspolizei²¹, was auch die Kontrollen gemäss LRKV umfasst. Art. 2 der Richtlinie betrifft

²⁰ Die Richtlinie erwähnt die Kabotage deshalb explizit, weil sie unter Umständen auch als bilaterale Beförderung angesehen werden kann.

²¹ Vgl. Art. 2 Abs. 1 Bst. f des Gesetzes vom 21. Juni 1989 über die Landespolizei (Polizeigesetz, PolG), LGBl. 1989 Nr. 48; vgl. auch Art. 2 Abs. 3 sowie Art. 50 f. SVG.

die Abänderung der Richtlinie 2006/22/EG²² und damit die Kontrollen gemäss LRKV. Nach geltendem Entsenderecht ist die Landespolizei ein Vollzugsorgan im Sinne von Art. 6 Abs. 2, jedoch kein Kontrollorgan, welches die Einhaltung der Mitwirkungspflichten – das sind die Meldepflichten und die Pflichten zur Mitführung von Unterlagen – überprüft. Da die Überprüfung der Einhaltung der entsenderechtlichen Verpflichtungen grundsätzlich im Rahmen von Kontrollen im Strassenverkehr stattfinden wird, ist es sinnvoll, die Landespolizei mit diesen Kontrollaufgaben zu betrauen. Das wird mit der Abänderung von **Abs. 1** sowie durch Einführung des neuen **Abs. 1a** erreicht. Demnach ist im Rahmen von Strassenkontrollen die Landespolizei für eine Kontrolle der Einhaltung der Meldepflichten nach Art. 6a und des neuen Art. 6a^{bis} sowie der Mitwirkungspflicht in Bezug auf mitzuführende Unterlagen nach Art. 6b und Art. 6b^{bis} zuständig.²³ Für den Fall, dass Kontrollen betreffend den genannten Meldepflichten und Mitwirkungspflichten nicht im Rahmen von Strassenkontrollen stattfinden, verbleibt die Zuständigkeit beim AVW. Die Landespolizei und das AVW werden sich im Rahmen ihrer geteilten Zuständigkeit bei der Überprüfung der Einhaltung der genannten Meldepflichten und Mitwirkungspflichten gegenseitig unterstützen. Können etwa bei der Kontrolltätigkeit vor Ort Feststellungen nicht getroffen werden, so werden sich das AVW und die Landespolizei – sofern notwendig – koordinieren. Dies betrifft mitunter die im Einzelfall komplexe Frage, ob eine Entsendung vorliegt oder nicht (vgl. Erläuterungen zu Art. 3 Abs. 3). Auch wird das AVW allfällige, für die Kontrolle notwendige Angaben und Unterlagen für die Landespolizei über das IMI-System nachfordern (vgl. Art 11a^{bis}).

²² Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.04.2006, S. 35).

²³ Trotz dieser neuen Zuständigkeit der Landespolizei wird das AVW auch seinerseits Transportunternehmen kontrollieren dürfen. Die ausschliessliche Zuständigkeit der Landespolizei beschränkt sich auf Kontrollen im Strassenverkehr.

Da die Landespolizei nun als Kontrollorgan eingesetzt wird, bedarf es aus formalen Gründen auch der entsprechenden Nennung in **Abs. 4**.

Zur Überschrift vor Art. 6a

Da neu mit Art. 6a^{bis} eine spezifische Meldepflichtbestimmung für mobile Arbeitnehmer nach der Richtlinie statuiert wird und somit zusammen mit Art. 6a zwei Bestimmungen betreffend Meldepflicht für verschiedene Sachverhalte bestehen, wird für eine bessere Gliederung und Übersichtlichkeit die bestehende Sachüberschrift des Art. 6a als vorangestellte Sachüberschrift verwendet und die Sachüberschriften der Art. 6a sowie 6a^{bis} für die spezifischen Sachverhalte präzisiert.

Zu Art. 6a – a) bei der Entsendung von Arbeitnehmern im Allgemeinen

Für die Meldung der Entsendung mobiler Arbeitnehmer im Sinne der Richtlinie sind Art. 1 Abs. 11 Bst. a und Abs. 12 der Richtlinie massgeblich. Die entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie werden im Art. 6a^{bis} umgesetzt. Für entsendende Arbeitgeber mobiler Arbeitnehmer, welche nicht in einem Staat niedergelassen sind, in welchem aufgrund internationaler Übereinkommen die Meldung der Entsendung über das IMI-System erfolgen kann, gilt nach wie vor die Meldepflicht nach Art. 6a. Damit dies gesetzlich determiniert ist, bedarf es der Aufnahme des Abs. 5.

Zu Art. 6a^{bis} – b) bei der Entsendung mobiler Arbeitnehmer nach der Richtlinie (EU) 2020/1057

Art. 6a^{bis} setzt Art. 1 Abs. 11 Bst. a und Abs. 12 der Richtlinie um. Die Umsetzungsbestimmung berücksichtigt, dass nach dem Einleitungsteil des Art. 1 Abs. 11 der Richtlinie nur bestimmte Verwaltungsanforderungen und Kontrollmassnahmen für die Entsendung von Kraftfahrern vorgeschrieben werden dürfen. Art. 6a^{bis} Abs. 1 Bst. e steht hinsichtlich der genannten sechs Monate im Einklang mit Art.

2 Abs. 1 Ziff. 4 Bst. b der – nach Art. 1 Abs. 14 der Richtlinie erlassenen – Durchführungsverordnung (EU) 2021/2179.²⁴

Zur Überschrift vor Art. 6b

Da neu mit Art. 6b^{bis} eine spezifische Bestimmung für die Kontrolle mobiler Arbeitnehmer nach der Richtlinie statuiert wird und somit zusammen mit Art. 6b zwei Bestimmungen betreffend Entsendekontrollen für verschiedene Sachverhalte bestehen, wird für eine bessere Gliederung und Übersichtlichkeit die bestehende Sachüberschrift des Art. 6b als vorangestellte Sachüberschrift verwendet und die Sachüberschriften der Art. 6b sowie 6b^{bis} für die spezifischen Sachverhalte präzisiert.

Zu Art. 6b – a) bei der Entsendung von Arbeitnehmern im Allgemeinen

Art. 1 Abs. 10 der Richtlinie bestimmt, dass Verkehrsunternehmen aus einem Nicht-Mitgliedstaat nicht günstiger behandelt werden dürfen als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat. Für entsendende Arbeitgeber mobiler Arbeitnehmer, welche nicht in einem Staat niedergelassen sind, in welchem aufgrund internationaler Übereinkommen die Richtlinie zur Anwendung gelangt, würde ohne den neuen **Abs. 4** die bestehende Mitwirkungspflicht nach Abs. 1 zur Anwendung gelangen. Dadurch wären diese Verkehrsunternehmen bessergestellt als Verkehrsunternehmen, welche der Mitwirkungspflicht nach dem neuen Art. 6b^{bis} unterliegen, da sie die in Art. 6b geforderten Unterlagen auch zwei Arbeitstage nach einer Kontrolle den Kontrollorganen zugänglich machen könnten. Durch Abs. 4 wird dieser Unterschied behoben. Letztlich ist die strengere Regelung auch notwendig, um die bis anhin in der Praxis nicht kontrollierte Entsendung von mobilen Arbeitnehmern ausserhalb des Richtlinienbereichs adäquat durchführen zu

²⁴ Durchführungsverordnung (EU) 2021/2179 der Kommission vom 9. Dezember 2021 zu den Funktionen der öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarktinformationssystems für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor (ABl. L 443 vom 10.12.2021, S. 68).

können. Mit **Abs. 5** wird klargestellt, dass für einen Verkehrsunternehmer die Pflicht nach Art. 6b oder nach dem neuen Art. 6b^{bis} gilt. Art. 6b gilt für Verkehrsunternehmer aus Ländern, für welche das Melde- und Kontrollregime gemäss Art. 1 Abs. 11 der Richtlinie nicht zu Anwendung kommt, und zwar unabhängig davon, ob es sich um eine Entsendung handelt oder um eine Tätigkeit im Sinne von Art. 3 Abs. 3 i.V.m. Abs. 5 (z.B. Transit).

Zu Art. 6b^{bis} – b) bei der Entsendung mobiler Arbeitnehmer nach der Richtlinie (EU) 2020/1057

Art. 6b^{bis} entspricht Art. 6b^{quater} der Vernehmlassungsvorlage. Aus systematischen Gründen folgt er nun direkt auf Art. 6b, welcher die Kontrollen bei der Entsendung von Arbeitnehmern im Allgemeinen regelt. Art. 6b^{bis} gilt hingegen ausschliesslich für die Entsendung mobiler Arbeitnehmer, deren entsendender Arbeitgeber in einem Land niedergelassen sind, für welchen aufgrund internationaler Vereinbarungen die Richtlinie im Verhältnis zum Fürstentum Liechtenstein zur Anwendung gelangt (für die übrigen Verkehrsunternehmer siehe Art. 6b Abs. 4). **Abs. 1 Bst. a** betrifft die Bereithaltung der Meldung nach Art. 6a^{bis}. Damit wird Art. 1 Abs. 11 Bst. b Ziff. i der Richtlinie umgesetzt.²⁵

Abs. 1 Bst. b und c setzt Art. 1 Abs. 11 Bst. b Ziff. ii und iii (betreffend entsandte Arbeitnehmer) sowie Abs. 11 letzter Unterabsatz (betreffend nicht entsandte Arbeitnehmer) der Richtlinie um. Diese Unterlagen dienen der Feststellung, ob eine

²⁵ Nach Art. 1 Abs. 11 Bst. b der Richtlinie ist es grundsätzlich zulässig, bzgl. dieser Bereithaltungspflicht nicht nur den Arbeitgeber, sondern auch den Arbeitnehmer (Kraftfahrer) in die Pflicht zu nehmen. Von einer solchen Verpflichtung des Arbeitnehmers soll aber abgesehen werden. Eine analoge Verpflichtung des entsandten Arbeitnehmers war bis anhin auch bei Entsendetatbeständen ausserhalb des Strassentransportbereichs für den Vollzug nicht notwendig. Zudem dient das Entsenderecht grundsätzlich dem Schutz des entsandten Arbeitnehmers. Die Verpflichtung sowie Sanktionierung des entsandten Arbeitnehmers als «schwächstes Glied in der Kette» würde diesem Schutzgedanken zuwiderlaufen. Es ist aber zu sehen, dass z. B. Österreich von dieser möglichen Verpflichtung Gebrauch macht (s. § 21a des Bundesgesetzes zur Bekämpfung von Lohn- und Sozialdumping (Lohn und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz – LSD-BG, BGBl. I Nr. 44/2016).

Entsendung vorliegt. Um zu verhindern, dass die Kontrollmöglichkeiten etwa mit der blossen Behauptung, es liege keine Entsendung vor, umgangen werden können, hat die Verpflichtung nach Abs. 1 Bst. b und c auch für Verkehrsunternehmer zu gelten, deren mobile Arbeitnehmer die Arbeitsleistung im Fürstentum Liechtenstein im Sinne von Art. 3 Abs. 3 erbringen (vgl. Erläuterung zu Art. 3 Abs. 3). Somit sind die Unterlagen nach Abs. 1 Bst. b und c etwa auch bei Transitfahrten der Landespolizei oder auch einem anderen Kontrollorgan vorzuweisen. Nach Art. 1 Abs. 11 letzter Unterabsatz der Richtlinie können die Mitgliedstaaten als Kontrollmassnahme dem Kraftfahrer die Verpflichtung auferlegen, gewisse Unterlagen bereitzuhalten. Anders als in Art. 1 Abs. 11 Bst. b findet sich hier keine Verpflichtung des Verkehrsunternehmers. Dennoch soll nicht der Kraftfahrer in die Pflicht genommen werden, sondern der entsendende Arbeitgeber. Auch in der österreichischen Umsetzung der Richtlinie wird das entsendende Verkehrsunternehmen in die Pflicht genommen, da der Verpflichtung des Kraftfahrers zur Bereithaltung zwingend eine Handlung des Verkehrsunternehmers zur Bereitstellung vorangehen muss; andernfalls könnte der Verkehrsunternehmer die Kontrollmöglichkeiten umgehen.

Abs. 2 (entspricht materiell Abs. 3 der Vernehmlassungsvorlage) setzt denjenigen Teilgehalt von Art. 1 Abs. 11 Bst. c der Richtlinie um, wonach der Verkehrsunternehmer verpflichtet wird, nach dem Entsendezeitraum auf direkte Aufforderung der zuständigen Behörden bestimmte Unterlagen zu übermitteln. Es sind konkret Frachtpapiere, Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers gemäss den Verordnungen (EG) Nr. 561/2006²⁶ und (EU) Nr. 165/2014²⁷ sowie Lohnunterlagen, die binnen

²⁶ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.04.2006, S. 1).

²⁷ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über

acht Wochen nach dem Tag der Aufforderung über die mit dem IMI verbundene öffentliche Schnittstelle zu übermitteln sind.

Zur Überschrift vor Art. 6b^{ter}

Art. 6b^{ter} bis Art. 6b^{quinquies} statuieren verschiedene spezifische Mitwirkungspflichten. Zur besseren Übersichtlichkeit und Systematik wird deshalb neu die entsprechende Sachüberschrift «Mitwirkungspflichten» vor Art. 6b^{ter} eingeführt und werden bei den folgenden Art. 6b^{ter} bis Art. 6b^{quinquies} die Sachüberschriften dahingehend angepasst, dass umgehend ersichtlich ist, welcher Personenkreis oder Betrieb den jeweiligen Bestimmungen unterstellt ist.

Zu Art. 6b^{ter} – a) des Auftraggebers als Unternehmer

Der bisherige Art. 6b^{bis} wird ohne Abänderung neu zu Art. 6b^{ter}.

Zu Art. 6b^{quater} – b) des Einsatzbetriebs

Der bisherige Art. 6b^{ter} wird neu zu Art. 6b^{quater}, wobei die Verweise in Abs. 1 dahingehend ergänzt werden, als die darin statuierte Pflicht des ausländischen Einsatzbetriebes auch im Bereich des Strassentransports zur Geltung kommt.

Zu Art. 6b^{quinquies} – c) des inländischen Strassentransportunternehmens

Art. 6b^{quinquies} dient zusammen mit Art. 3 Abs. 2 Bst. c sowie Art. 11a^{bis} der Umsetzung der Bestimmung zu Amtshilfeersuchen nach Art. 1 Abs. 11 Bst. c der Richtlinie. Damit entsprechenden Amtshilfeersuchen fristgerecht nachgekommen werden kann, sind inländische Strassentransportunternehmen zu verpflichten, eingeforderte Unterlagen binnen einer Woche zur Verfügung zu stellen.

das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.02.2014, S. 1).

Zu Art 6c – Übertragung von Aufgaben an durch GAV eingesetzte paritätische Kontrollorgane

Für den Fall, dass im Transportgewerbe zukünftig ein Gesamtarbeitsvertrag allgemeinverbindlich erklärt wird, soll die Regierung die Möglichkeit haben, die Kompetenz für Meldekontrollen auch für dieses Gewerbe dem von den Vertragsparteien des Gesamtarbeitsvertrages eingesetzten paritätischen Kontrollorgan zu übertragen.

Zur Überschrift vor Art. 9

Da mit den neuen Art. 9a sowie 9b drei Artikel das Thema «Übertretungen» regeln, wird auch hier zur besseren Systematik bzw. Übersichtlichkeit entsprechend eine dem Art. 9 vorangehende Sachüberschrift eingeführt.

Zu Art. 9 – a) im Allgemeinen

Entsenderechtliche Übertretungen, welche ausschliesslich im Rahmen von Strassenverkehrskontrollen festgestellt werden können, sollen der bisherigen Systematik entsprechend von den ordentlichen Gerichten beurteilt werden (siehe hierzu nachfolgende Erläuterungen zu Art. 9a und 9b). Die Sanktionierung von Übertretungen nach Art. 4 erfolgt jedoch weiterhin – sofern spezialgesetzlich nichts anders bestimmt ist – durch das AVW nach Massgabe von Art. 9. Da das AVW auch die zuständige Behörde für Amtshilfeersuchen nach Art. 1 Abs. 11 Bst. c der Richtlinie ist (siehe hierzu Art. 11a^{bis}), gilt dies auch für Übertretungen von inländischen Strassentransportunternehmen nach Art. 6b^{quinquies}. Entsprechend sind der Sachtitel sowie auch **Abs. 2 Bst. c** anzupassen.

Die Änderung von **Abs. 3** dient der Erleichterung des Vollzugs. Nach geltendem Recht ist der Entsender bei einer Verletzung von Art. 4 (u.a.) mit einer Busse von mindestens 500 Franken pro betroffenen Arbeitnehmer zu bestrafen. In der Praxis hat sich erwiesen, dass eine Mindestbusse von 500 Franken pro betroffenen Arbeitnehmer vermehrt zu unverhältnismässigen Resultaten führen kann, weshalb

in solchen Fällen in Anwendung von Art. 141 ff. LVG (bedingte Busse, unbedingte Strafnachsicht oder Verwarnung) vorgegangen wurde. Durch die Anpassung von Abs. 3 soll analog zum bestehenden Abs. 2 sowie zu Art. 9a der Vorlage die Möglichkeit geschaffen werden, den Sanktionskatalog der Entsendeverordnung für solche Fälle besser abzustufen zu können.

Zu Art. 9a – b) bei der Entsendung mobiler Arbeitnehmer

Die Landespolizei wird zukünftig bei Strassenverkehrskontrollen ebenfalls die Einhaltung der Mitwirkungspflichten nach Art. 6a, 6a^{bis}, 6b sowie 6b^{bis} prüfen können. Mit der Regelung von **Art. 9a** wird verhindert, dass sich bei gleichzeitiger Feststellung sowohl entsenderechtlicher Übertretungen als auch etwa Übertretungen nach Art. 35 der Verordnung über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der Führer von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport (ARV)²⁸ zwei verschiedene Behörden mit der strafrechtlichen Beurteilung der im Rahmen derselben Strassenverkehrskontrolle festgestellten Übertretungen befassen. Eine solche Situation wäre unbefriedigend. Dasselbe Ereignis sollte gesamthaft von einer Behörde beurteilt werden. Bei der Beurteilung der Übertretung nach Art. 35 ARV hat sich das Landgericht nach dessen Abs. 2 mit der Sanktionierung des Arbeitgebers des Fahrzeugführers zu befassen, so soll es auch über seine allfälligen entsenderechtlichen Übertretungen entscheiden. Übertretungen, die allein im Rahmen von Strassenverkehrskontrollen festgestellt werden können, sollen deshalb von den ordentlichen Gerichten behandelt werden, entsenderechtliche Übertretungen eingeschlossen.

Wie bereits ausgeführt, regt die Staatsanwaltschaft in ihrer Stellungnahme an, die Aufteilung der Strafbestimmungen auf Art. 9 und 9a zugunsten einer einheitlichen

²⁸ Verordnung vom 24. Mai 2011 über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der Führer von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport (ARV), LGBl. 2011 Nr. 197.

Zuständigkeit des AVW zu überdenken. Begründend führt sie hierzu aus, dass die Beurteilung von Sachverhalten bei der Entsendung mobiler Arbeitnehmer die Kenntnis einer sehr spezifischen verwaltungsrechtlichen Materie erfordere. Davon auszugehen sei, dass nur sehr wenige Fälle angezeigt würden, fehle Staatsanwälten und Richtern das erforderliche Spezialwissen. Dem im Vernehmlassungsbericht angeführten Argument der einheitlichen Verfahrensführung könne entgegengehalten werden, dass es sich bei den Strafbestimmungen nach Art. 35 ARV um ganz andere Tatbestände handle (z.B. Verfälschung der Aufzeichnungen eines Fahrtenschreibers), sodass auch nicht vom selben «Ereignis» gesprochen werden könne, das gesamthaft von Staatsanwaltschaft und Gericht beurteilt werden müsste. Vom Ablauf her sehe die Staatsanwaltschaft ebenfalls keine grossen Hindernisse. Die Polizei könne in einer Anzeige beide bei der Kontrolle festgestellten Übertretungen darstellen und die Anzeige zum Vollzug des Entsendegesetzes dem AVW und zur Verfolgung allfälliger anderer Übertretungen der Staatsanwaltschaft übermitteln.

Es ist korrekt, dass es sich bei den Strafbestimmungen nach Art. 35 ARV um andere Tatbestände als den entsenderechtlichen Tatbeständen handelt. Dies ändert jedoch nichts daran, dass die strafbaren Handlungen, welche aufgrund von Kontrollen durch die Landespolizei festgestellt bzw. zur Anzeige gebracht werden, durch dieselbe bzw. «eine Tat» im Sinne von § 28 Abs. 1 StGB²⁹ begangen werden. Nach dem auch im Verwaltungsstrafverfahren aufgrund des Verweises von Art. 139 Abs. 2 LVG das Absorptionsprinzip nach § 28 Abs. 1 StGB zur Anwendung gelangt, hätte die von der Staatsanwaltschaft angeregte «einheitliche» Zuständigkeit des AVW für entsenderechtliche Tatbestände zur Folge, dass aufgrund der dann unterschiedlichen erstinstanzlichen Zuständigkeiten über die Verfolgung und Ahndung

²⁹ Strafgesetzbuch (StGB) vom 24. Juni 1987, LGBl. 1988 Nr. 37.

der strafbaren Handlungen nach ARV und nach EntsG nicht gleichzeitig erkannt werden könnte und nach § 31 StGB mit Zusatzstrafen vorzugehen wäre. Konkret hätte dann die Behörde, die für die Verfolgung und Ahndung des Delikts mit der höchsten Strafdrohung zuständig wäre, einen erstinstanzlichen Strafentscheid zu erlassen. Die andere Behörde hätte mit rechtsmittelfähigen Entscheid Zusatzstrafen zu verhängen. Es bliebe somit entgegen den Ausführungen der Staatsanwaltschaft nicht nur bei dem geringfügigen Mehraufwand der Landespolizei, entsprechende Anzeigen neben der Staatsanwaltschaft auch an das AVW zu übermitteln. Die Staatsanwaltschaft (bzw. das Landgericht) sowie das AVW müssten sich in der Folge für die Sanktionierung der von der Landespolizei zur Anzeige gebrachten Übertretungen in jedem einzelnen Fall koordinieren. Die Regierung ist deshalb der Auffassung, dass an der vorgeschlagenen gerichtlichen Zuständigkeit für von der Landespolizei im Rahmen von Strassenkontrollen festgestellten Übertretungen festgehalten werden soll. Dadurch ist nach Auffassung der Regierung eine «einheitlichere Zuständigkeit» gewährleistet, als es dies nach dem Vorschlag der Staatsanwaltschaft wäre.

Während **Abs. 1** die Strafe für entsendende Arbeitgeber statuiert, welche den Mitwirkungspflichten nach Art. 6a, 6a^{bis}, 6b sowie 6b^{bis} nicht nachkommen, dient **Abs. 2** der Umsetzung von Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie, wonach in besonderen Konstellationen auch für Auftraggeber als Unternehmer eine Sanktionierung zu erfolgen hat.

Zu Art. 9b – Verfahren

Mit diesem Artikel wird klargestellt, dass sich Verfahren nach Art. 9a nach den Bestimmungen der Strafprozessordnung richten.

Zu Art. 11a^{bis} – Zusammenarbeit mit zuständigen Behörden anderer EWR-Mitgliedstaaten nach der Richtlinie (EU) 2020/1057

Art. 11a^{bis} dient in Verbindung mit Art. 6b^{quinquies} der Umsetzung der Regelungen betreffend Amtshilfeersuchen nach Art. 1 Abs. 11 Bst. c der Richtlinie. Da das AVW bereits für Amtshilfeersuchen nach Art. 11a zuständig ist, ist es sachgerecht, es auch für Amtshilfeersuchen nach Art. 1 Abs. 11 Bst. c der Richtlinie als zuständige Behörde zu benennen.

Nach **Abs. 1** ist das AVW dafür zuständig, bei der Nichtübermittlung von Unterlagen durch Verkehrsunternehmen mit entsprechenden Amtshilfeersuchen über das IMI-System dafür zu sorgen, dass die zuständige Behörde des entsprechenden EWR-Mitgliedstaates, aus welchem eine Entsendung erfolgte, die Unterlagen für die liechtensteinischen Kontrollbehörden zur Verfügung stellt. Auch im umgekehrten Fall hat das AVW Unterlagen des inländischen Strassentransportunternehmens der zuständigen Behörden des EWR-Mitgliedstaates, in den die Entsendung aus Liechtenstein erfolgte, über das IMI-System bereitzustellen. Dies hat gemäss Vorgabe der Richtlinie innerhalb von 25 Arbeitstagen nach dem Zeitpunkt eines Amtshilfeersuchens zu erfolgen, was mit **Abs. 2** umgesetzt wird.

Die Datenschutzstelle stellt zu Art. 11a^{bis} fest, dass dieser «zuständige Behörden und Stellen» nennt. Damit sei der ursprüngliche Begriff «Behörden» um den Begriff «Stellen» erweitert worden. Dies habe insofern eine Folge für die Datenschutzbestimmung in Art. 6d EntsG. Dessen Abs. 2 Bst. h biete die Rechtsgrundlage für die Datenübermittlung an «ausländische Behörden nach Massgabe von Art. 11a ff.». Nachdem nun neu in Art. 11a^{bis} zusätzlich zu den Behörden auch noch «Stellen» genannt würden, rege die Datenschutzstelle an, entweder auf die Ergänzung des Begriffs «Stellen» in Art. 11a^{bis} zu verzichten oder den Begriff «Stellen» in Art. 6d Abs. 2 Bst. h ebenfalls aufzunehmen.»

Die Anregung der Datenschutzstelle wird aufgenommen. Nachdem in den Begriffsbestimmungen von Art. 2 Abs. 1 Bst. d der Begriff "zuständige Behörde eines anderen EWR-Mitgliedstaats" definiert wird als «eine Verwaltungsbehörde, ein Gericht oder eine Stelle, die von einem EWR-Mitgliedstaat benannt wurde, um Aufgaben nach den Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU wahrzunehmen» erübrigt es sich, den Begriff «Stelle» in Art. 11a^{bis} zu wiederholen.

6. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Hinsichtlich der Verfassungsmässigkeit der gegenständlichen Vorlage bestehen keine rechtlichen Bedenken.

7. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT UND RESSOURCENEINSATZ

7.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Die Übernahme und Durchführung der Richtlinie führt zu keiner Erweiterung der bestehenden Kernaufgaben für das Amt für Volkswirtschaft, das Amt für Strassenverkehr und für die Landespolizei.

7.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Der Kontrollumfang der Schwerverkehrskontrollen wird aufgrund dieser Richtlinie grundsätzlich ausgeweitet. Da der Strassentransportsektor bis anhin in entsenderrechtlicher Hinsicht nicht kontrolliert wurde, kann nicht abgeschätzt werden, wie viele Verstösse die Landespolizei feststellen wird und welcher Aufwand für (verwaltungs-)strafrechtliche Verfahren dadurch ausgelöst wird. Deshalb kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden, inwiefern dieser erweiterte Kontrollumfang Auswirkungen in personeller Hinsicht bei der Landespolizei nach sich ziehen wird. Organisatorische und räumliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

7.3 Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung

Die gegenständliche Vorlage hat positive Auswirkungen auf SDG 8 (Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum), konkret dem Unterziel „gleiches Entgelt für gleiche Arbeit“.

7.4 Evaluation

Mit den Gesetzesanpassungen werden keine neuen Massnahmen oder Instrumente eingeführt, deren Wirksamkeit zu evaluieren ist.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diesen Bericht und Antrag zur Kenntnis nehmen und die beiliegende Gesetzesvorlage in Behandlung ziehen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Dr. Daniel Risch

III. REGIERUNGSVORLAGE

Gesetz

vom ...

über die Abänderung des Entsendegesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Gesetz vom 15. März 2000 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der grenzüberschreitenden Erbringung von Dienstleistungen (Entsendegesetz; EntsG), LGBl. 2000 Nr. 88, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 1 Abs. 2 und 3

2) Es dient der Umsetzung folgender EWR-Rechtsvorschriften:

- a) Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen¹;
- b) Richtlinie 2014/67/EU zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen²;
- c) 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 Strassensektor³.

3) Die gültige Fassung der EWR-Rechtsvorschriften, auf die in diesem Gesetz verwiesen wird, ergibt sich aus der Kundmachung der Beschlüsse des Gemeinsamen EWR-Ausschusses im Liechtensteinischen Landesgesetzblatt nach Art. 3 Bst. k des Kundmachungsgesetzes.

Art. 2 Abs. 1 Bst. f

1) Im Sinne dieses Gesetzes gelten als:

- f) "mobiler Arbeitnehmer": ein bei einem Verkehrsunternehmen beschäftigter Arbeitnehmer, der als Fahrer oder als Begleitpersonal in der Personen- und Güterbeförderung im Strassenverkehr tätig ist.

¹ Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1)

² Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems ("IMI-Verordnung") (ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11)

³ 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 Strassensektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49)

Art. 3 Abs. 2 bis 5

2) Soweit dies ausdrücklich bestimmt ist, gilt dieses Gesetz auch für:

- a) Auftraggeber als Unternehmer;
- b) Einsatzbetriebe, die in Liechtenstein von ausländischen Verleihern entliehene Arbeitnehmer beschäftigen; und
- c) Strassentransportunternehmen mit Sitz im Inland.

3) Ein mobiler Arbeitnehmer gilt nicht im Sinne von Abs. 1 als in das Fürstentum Liechtenstein entsandt, wenn er:

- a) bilaterale Beförderungen von Gütern oder Personen oder kombinierten Verkehr im Sinne von Art. 1 Abs. 3, 4 oder 6 der Richtlinie (EU) 2020/1057 durchführt;
- b) seine Arbeitsleistung ausschliesslich im Rahmen des Transitverkehrs im Sinne von Art. 1 Abs. 5 der Richtlinie (EU) 2020/1057 erbringt.

Auf einen solchen Arbeitnehmer finden jedoch die Bestimmungen von Art. 6b, 6b^{bis} Abs. 1 Bst. b und c, Art. 9a und 9b Anwendung.

4) Ein mobiler Arbeitnehmer gilt jedenfalls dann als im Sinne von Abs. 1 in das Fürstentum Liechtenstein entsandt, wenn er eine Kabotagebeförderung im Sinne von Art. 1 Abs. 7 der Richtlinie (EU) 2020/1057 durchführt.

5) Auf mobile Arbeitnehmer von Arbeitgebern, die ihren Sitz ausserhalb des Europäischen Wirtschaftsraums haben, sind die in Abs. 3 und 4 genannten Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2020/1057 sinngemäss anzuwenden.

Art. 6 Abs. 1, 1a und 4

1) Das Amt für Volkswirtschaft überwacht vorbehaltlich Abs. 1a die Einhaltung dieses Gesetzes und der dazu erlassenen Verordnungen sowie der sich darauf stützenden Verfügungen.

1a) Bei der Entsendung mobiler Arbeitnehmer obliegt der Landespolizei im Rahmen von Strassenkontrollen die Überwachung der Einhaltung der Meldepflichten nach Art. 6a und 6a^{bis} sowie der Mitwirkungspflichten nach Art. 6b und 6b^{bis}.

4) Das Amt für Volkswirtschaft, die Landespolizei, die zuständigen Stellen nach Abs. 2, die paritätischen Kontrollorgane nach Art. 6c sowie das Ausländer- und Passamt stimmen ihre Kontrolltätigkeit im Bereich der Erbringung von grenzüberschreitenden Dienstleistungen nach Möglichkeit aufeinander ab.

Sachüberschrift vor Art. 6a

Meldung

Art. 6a Sachüberschrift und Abs. 5

a) bei der Entsendung von Arbeitnehmern im Allgemeinen

5) Abs. 1 bis 4 gelten nicht für die Entsendung mobiler Arbeitnehmer durch Arbeitgeber, die der Meldepflicht nach Art. 6a^{bis} unterliegen.

Art. 6a^{bis}

b) bei der Entsendung mobiler Arbeitnehmer nach der Richtlinie (EU) 2020/1057

1) Der entsendende Arbeitgeber hat – soweit er aufgrund des Rechts seines Niederlassungsstaats an die Richtlinie (EU) 2020/1057 gebunden ist – die

Entsendung eines mobilen Arbeitnehmers unter Verwendung des Standardformulars der öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) zu melden. Die Meldung ist spätestens bei Beginn der Entsendung vorzunehmen und hat folgende Angaben zu enthalten:

- a) Identität des entsendenden Arbeitgebers, zumindest in Form der Nummer der Gemeinschaftslizenz, sofern diese verfügbar ist;
- b) Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person im Niederlassungsstaat, der oder die als Ansprechpartner für die Kontrollorgane zur Verfügung steht und Dokumente oder Mitteilungen versendet und in Empfang nimmt;
- c) Name, Geburtsdatum, Sozialversicherungsnummer, Staatsangehörigkeit, Adresse und Führerscheinnummer des mobilen Arbeitnehmers;
- d) Beginn des Arbeitsverhältnisses des mobilen Arbeitnehmers und das auf dieses Verhältnis anwendbare Recht;
- e) geplantes Datum des Beginns und des Endes der Entsendung für einen Zeitraum von mindestens einem Tag und höchstens sechs Monaten;
- f) amtliche Kennzeichen der Motorfahrzeuge;
- g) Angabe, ob es sich bei den Verkehrsdienstleistungen um Güterbeförderung, Personenbeförderung, grenzüberschreitende Beförderung oder Kabotage handelt.

2) Nachträgliche Änderungen der Angaben nach Abs. 1 sind unverzüglich zu melden.

Sachüberschrift vor Art. 6b

Kontrollen

Art. 6b Sachüberschrift sowie Abs. 4 und 5

a) bei der Entsendung von Arbeitnehmern im Allgemeinen

4) Bei der Entsendung von mobilen Arbeitnehmern sind abweichend von Abs. 1 folgende Unterlagen bereits ab der Einreise in das Fürstentum Liechtenstein im Fahrzeug bereitzuhalten oder den Kontrollorganen unmittelbar vor Ort und im Zeitpunkt der Erhebung in elektronischer Form zugänglich zu machen:

- a) der Arbeitsvertrag oder eine andere Form der Unterrichtung nach § 1173a Art. 27 Abs. 3 ABGB in deutscher Sprache; und
- b) Arbeitszeitaufzeichnungen (Aufzeichnungen im Sinne von Art. 36 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014).

5) Abs. 1 bis 4 gelten nicht für die Entsendung mobiler Arbeitnehmer durch Arbeitgeber, die den Kontrollvorschriften nach Art. 6b^{bis} unterliegen.

Art. 6b^{bis}

b) bei der Entsendung mobiler Arbeitnehmer nach der Richtlinie (EU) 2020/1057

1) Der entsendende Arbeitgeber hat – soweit er aufgrund des Rechts seines Niederlassungsstaats an die Richtlinie (EU) 2020/1057 gebunden ist – dafür zu sorgen, dass der Fahrer während der Dauer seiner Entsendung den Kontrollorganen folgende Unterlagen in Papierform oder elektronischer Form bei Kontrollen bereithalten oder zugänglich machen kann:

- a) eine Kopie der über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) übermittelten Meldung nach Art. 6a^{bis};

- b) Belege, aus denen ersichtlich sind:
1. im Falle einer Güterbeförderung das beförderte Gut, der Be- und Entladeort und der Auftraggeber; solche Belege sind insbesondere elektronische Frachtbriefe (e-CMR) oder die in Art. 8 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009⁴ genannten Belege; oder
 2. im Falle einer Personenbeförderung der Aufnahme- und Absetzort der beförderten Fahrgäste; und
- c) Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers nach der Verordnung (EU) Nr. 165/2014.

2) Entsendende Arbeitgeber nach Abs. 1 haben den Kontrollorganen nach Beendigung der Entsendung auf Verlangen folgende Unterlagen binnen acht Wochen nach dem Tag der Aufforderung über die mit dem Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) verbundene öffentliche Schnittstelle zu übermitteln:

- a) die Unterlagen nach Abs. 1 Bst. b und c;
- b) den Arbeitsvertrag oder eine andere Form der Unterrichtung nach § 1173a Art. 27 Abs. 3 ABGB in deutscher Sprache; sowie
- c) Lohnabrechnungen, Lohnzahlungsnachweise oder Banküberweisungsbelege, Unterlagen betreffend die Lohneinstufung und Arbeitszeitaufzeichnungen für den Kalendermonat oder die Kalendermonate der Entsendung.

⁴ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72)

Sachüberschrift vor Art. 6b^{ter}

Mitwirkungspflichten

Art. 6b^{ter}

a) des Auftraggebers als Unternehmer

1) Kommt ein entsendender Arbeitgeber seinen Pflichten nach Art. 6a und 6b nicht nach, so hat der Auftraggeber als Unternehmer den Kontrollorganen auf Verlangen die erforderlichen Angaben und Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

2) Liegen dem Auftraggeber als Unternehmer die Angaben und Unterlagen nach Abs. 1 nicht vor, so hat er diese vorgängig beim entsendenden Arbeitgeber einzuholen.

Art. 6b^{quater}

b) des Einsatzbetriebs

1) Wird ein Arbeitnehmer von einem ausländischen Verleiher an einen ausländischen Einsatzbetrieb verliehen und von diesem nach Liechtenstein entsandt, so gilt der ausländische Einsatzbetrieb bezüglich der Mitwirkungspflichten nach Art. 6a, 6a^{bis}, 6b Abs. 1 und 4 sowie Art. 6b^{bis} Abs. 1 und 2 Bst. a als entsendender Arbeitgeber.

2) Der Einsatzbetrieb, der einen Arbeitnehmer eines ausländischen Verleihers beschäftigt, hat letzteren rechtzeitig vor Beginn der Beschäftigung in Liechtenstein zu unterrichten über:

- a) den Einsatz in Liechtenstein; und
- b) die anwendbaren Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen.

Art. 6b^{quinquies}

c) des inländischen Strassentransportunternehmens

Ein Strassentransportunternehmen mit Sitz im Inland hat dem Amt für Volkswirtschaft auf Verlangen binnen einer Woche jene Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die erforderlich sind, damit dieses einem Amtshilfeersuchen im Sinne von Art. 11a^{bis} nachkommen kann.

Art. 6c Abs. 1 Bst. a

1) Haben die Vertragsparteien eines allgemeinverbindlich erklärten Gesamtarbeitsvertrages die Einsetzung eines paritätischen Kontrollorgans vereinbart, so kann die Regierung mit Verordnung diesem für Entsendungen in Zusammenhang mit Tätigkeiten im sachlichen Geltungsbereich des entsprechenden allgemeinverbindlich erklärten Gesamtarbeitsvertrages folgende Aufgaben übertragen:

- a) die Überwachung der Einhaltung der Meldepflicht nach Art. 6a und 6a^{bis};

Sachüberschrift vor Art. 9

Übertretungen

Art. 9 Sachüberschrift, Abs. 2 Einleitungssatz und Bst. c sowie Abs. 3 Einleitungssatz

a) im Allgemeinen

2) Vom Amt für Volkswirtschaft wird vorbehaltlich Art. 9a wegen Übertretung mit einer Busse bis zu 20 000 Franken pro betroffenen Arbeitnehmer bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig:

- c) den Mitwirkungspflichten nach Art. 6b^{ter}, 6b^{quater} oder 6b^{quinquies} nicht nachkommt.

3) Vom Amt für Volkswirtschaft wird vorbehaltlich Abs. 6 wegen Übertretung mit einer Busse bis zu 50 000 Franken pro betroffenen Arbeitnehmer bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig:

Art. 9a

b) bei der Entsendung mobiler Arbeitnehmer

1) Vom Landgericht wird wegen Übertretung mit einer Busse bis zu 20 000 Franken pro betroffenen Arbeitnehmer, im Nichteinbringlichkeitsfalle mit bis zu drei Monaten Freiheitsstrafe, bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig bei der Entsendung von mobilen Arbeitnehmern:

- a) die Meldepflicht nach Art. 6a oder 6a^{bis} verletzt;
- b) der Pflicht zur Bereithaltung, Zugänglichmachung und Zustellung von Unterlagen nach Art. 6b oder 6b^{bis} nicht nachkommt.

2) Vom Landgericht wird wegen Übertretung mit einer Busse bis zu 20 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfalle mit bis zu drei Monaten Freiheitsstrafe, bestraft, wer als Unternehmer eine Verkehrsdienstleistung in Auftrag gibt, obwohl er wusste oder angesichts aller relevanten Umstände hätte wissen müssen, dass das Verkehrsunternehmen in Zusammenhang mit der Verkehrsdienstleistung den Bestimmungen des Art. 6a^{bis} oder 6b^{bis} zuwiderhandelt.

Art. 9b

Verfahren

Soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, richtet sich das Strafverfahren vor den ordentlichen Gerichten nach den Bestimmungen der Strafprozessordnung, das Verwaltungsstrafverfahren nach den Vorschriften des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltungspflege.

Art. 11a^{bis}*Zusammenarbeit mit zuständigen Behörden anderer EWR-Mitgliedstaaten nach der Richtlinie (EU) 2020/1057*

1) Das Amt für Volkswirtschaft hat mit den zuständigen Behörden anderer EWR-Mitgliedstaaten bei den Aufgaben nach Art. 1 Abs. 11 Bst. c der Richtlinie (EU) 2020/1057 zusammenzuarbeiten. Diese Zusammenarbeit umfasst im Wege der Amtshilfe die Bereitstellung von Unterlagen und das Ersuchen um entsprechende Bereitstellung nach Art. 1 Abs. 11 Bst. c der Richtlinie (EU) 2020/1057.

2) Im Falle eines von einer zuständigen Behörde eines anderen EWR-Mitgliedstaates an das Amt für Volkswirtschaft gerichteten Ersuchens nach Art. 1 Abs. 11 Bst. c der Richtlinie (EU) 2020/1057 hat dieses die angeforderten Unterlagen innerhalb von längstens 25 Arbeitstagen nach dem Zeitpunkt des Ersuchens über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) bereitzustellen.

3) Im Übrigen bleibt Art. 11a unberührt.

II.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am ... in Kraft, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.

RICHTLINIEN

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1, auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Interesse, einen sicheren, effizienten und sozial verantwortlichen Straßenverkehrssektor zu schaffen, müssen sowohl angemessene Arbeitsbedingungen und ein angemessener Sozialschutz für Kraftfahrer als auch angemessene Geschäftsbedingungen und ein fairer Wettbewerb für die Kraftverkehrsunternehmen (im Folgenden „Unternehmen“) sichergestellt werden. Angesichts des hohen Grades der Arbeitskräftemobilität im Straßenverkehrssektor sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, um für ein Gleichgewicht zwischen der Freiheit der Unternehmen zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen, dem freien Warenverkehr, angemessenen Arbeitsbedingungen und dem Sozialschutz für Kraftfahrer zu sorgen.
- (2) Angesichts des naturgemäß hohen Grades der Mobilität der Straßenverkehrsdienstleistungen ist besonders darauf zu achten, dass die Kraftfahrer die ihnen zustehenden Rechte wahrnehmen können und die Unternehmen, bei denen es sich meist um kleine Unternehmen handelt, sich nicht unverhältnismäßigen administrativen Hürden oder diskriminierenden Kontrollen gegenübersehen, die ihre Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen unangemessen einschränken. Aus demselben Grund müssen nationale Vorschriften für den Straßenverkehr verhältnismäßig sowie gerechtfertigt sein und der Notwendigkeit Rechnung tragen, angemessene Arbeitsbedingungen und einen angemessenen Sozialschutz für Kraftfahrer zu gewährleisten und die Ausübung der Dienstleistungsfreiheit im Straßenverkehr auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs zwischen in- und ausländischen Unternehmen zu erleichtern.
- (3) Für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes ist es entscheidend, dass ein Gleichgewicht zwischen der Verbesserung der Sozial- und Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und der Erleichterung der Ausübung der Dienstleistungsfreiheit durch in- und ausländische Unternehmen auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs besteht.
- (4) Bei der Überprüfung der Wirksamkeit und Effizienz der geltenden Sozialvorschriften der Union im Straßenverkehrssektor sind einige Schlupflöcher und Mängel bei der Durchsetzung, wie etwa in Bezug auf die Nutzung von Briefkastenfirmen, zutage getreten. Ferner bestehen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bei Auslegung, Umsetzung und Anwendung dieser Bestimmungen, was einen hohen Verwaltungsaufwand für Kraftfahrer und Unternehmen verursacht. Das führt zu Rechtsunsicherheit, was wiederum nachteilig für die Sozial- und Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer sowie die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb für die Unternehmen in dem Sektor ist.
- (5) Um die ordnungsgemäße Anwendung der Richtlinien 96/71/EG ⁽⁴⁾ und 2014/67/EU ⁽⁵⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates zu gewährleisten, sollten die Kontrollen und die Zusammenarbeit auf Unionsebene zur Bekämpfung von Betrug im Zusammenhang mit der Entsendung von Kraftfahrern verstärkt werden.

⁽¹⁾ ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 45.

⁽²⁾ ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 57.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 4. April 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Stellungnahme des Rates nach erster Lesung vom 7. April 2020 (AbL C 149 vom 5.5.2020, S. 1). Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 9. Juli 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (AbL L 18 vom 21.1.1997, S. 1).

⁽⁵⁾ Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“) (AbL L 159 vom 28.5.2014, S. 11).

- (6) Die Kommission erkannte in ihrem Vorschlag vom 8. März 2016 zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG an, dass die Durchführung dieser Richtlinie in dem hochgradig mobilen Straßenverkehrssektor bestimmte rechtliche Fragen und Schwierigkeiten aufwirft, die nach ihrer Auffassung am besten durch sektorspezifische Rechtsvorschriften für den Bereich des Straßenverkehrs behoben werden würden.
- (7) Um die wirksame und verhältnismäßige Durchführung der Richtlinie 96/71/EG im Straßenverkehrssektor sicherzustellen, sind sektorspezifische Vorschriften erforderlich, die die Besonderheiten der hohen Mobilität der Arbeitnehmer in diesem Sektor berücksichtigen und ein Gleichgewicht zwischen dem Sozialschutz für Kraftfahrer und der Freiheit der Unternehmen zur Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen herstellen. Die Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern gemäß der Richtlinie 96/71/EG und die Bestimmungen über die Durchsetzung dieser Vorschriften gemäß der Richtlinie 2014/67/EU gelten für den Straßenverkehrssektor und sollten den besonderen Vorschriften der vorliegenden Richtlinie unterliegen.
- (8) Angesichts der hohen Mobilität im Verkehrssektor werden Kraftfahrer in der Regel nicht für lange Zeiträume im Rahmen von Dienstleistungsverträgen in einen anderen Mitgliedstaat entsandt, wie das manchmal in anderen Sektoren der Fall ist. Es sollte daher klargestellt werden, unter welchen Umständen die Bestimmungen der Richtlinie 96/71/EG über die langfristige Entsendung nicht für solche Kraftfahrer gelten.
- (9) Ausgewogene sektorspezifische Vorschriften für die Entsendung sollten auf dem Vorliegen einer hinreichenden Verbindung zwischen dem Kraftfahrer und der erbrachten Dienstleistungen sowie mit dem Gebiet des jeweiligen Aufnahmemitgliedstaats basieren. Zur Erleichterung der Durchsetzung dieser Vorschriften sollte zwischen den verschiedenen Arten von Beförderungen in Abhängigkeit vom Grad der Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats unterschieden werden.
- (10) Wenn ein Kraftfahrer bilaterale Beförderungen von dem Mitgliedstaat, in dem das Unternehmen niedergelassen ist (im Folgenden „Niederlassungsmitgliedstaat“), in das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittlands oder zurück in den Niederlassungsmitgliedstaat durchführt, ist die Art des Dienstes eng mit dem Niederlassungsmitgliedstaat verbunden. Es ist möglich, dass ein Kraftfahrer während einer Fahrt mehrere bilaterale Beförderungen durchführt. 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.
- (11) Es sollte klargestellt werden, dass eine grenzüberschreitende Beförderung im Transit durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats keine Entsendung darstellt. Diese Beförderungen sind dadurch gekennzeichnet, dass der Kraftfahrer den Mitgliedstaat durchfährt, ohne Fracht zu laden oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, und daher keine wesentliche Verbindung zwischen den Tätigkeiten des Kraftfahrers und dem im Transit durchfahrenen Mitgliedstaat besteht. Die Einstufung der Anwesenheit des Kraftfahrers in einem Mitgliedstaat als Transit wird daher nicht durch Halte, beispielsweise aus hygienischen Gründen, beeinträchtigt.
- (12) 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.
- (13) Wenn ein Kraftfahrer andere Arten von Beförderungen, insbesondere Kabotagebeförderungen oder nicht bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen, durchführt, besteht eine hinreichende Verbindung mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats. Die Verbindung ist im Fall von Kabotagebeförderungen im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 ⁽⁶⁾ und (EG) Nr. 1073/2009 ⁽⁷⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates gegeben, da die gesamte Beförderung in einem Aufnahmemitgliedstaat stattfindet und die Dienstleistung somit eng mit dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaates verbunden ist. Eine nicht-bilaterale grenzüberschreitende Beförderung zeichnet sich dadurch aus, dass der Kraftfahrer eine grenzüberschreitende Beförderung außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats, des entsendenden Unternehmens durchführt. Die erbrachten Dienste weisen daher eher eine Verbindung mit dem jeweiligen Aufnahmemitgliedstaat als mit dem Niederlassungsmitgliedstaat auf. In diesen Fällen sind sektorspezifische Vorschriften nur für die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen erforderlich.
- (14) 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

⁽⁶⁾ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

⁽⁷⁾ Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

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.

- (15) Die Unternehmen der Union stehen in zunehmendem Maße im Wettbewerb mit Unternehmen aus Drittstaaten. Daher muss unbedingt sichergestellt werden, dass Unternehmen der Union nicht diskriminiert werden. Gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 96/71/EG darf Unternehmen mit Sitz in einem Nichtmitgliedstaat keine günstigere Behandlung zuteilwerden als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat. Dieser Grundsatz sollte auch für die besonderen Entsendevorschriften der vorliegenden Richtlinie gelten. Er sollte insbesondere dann gelten, wenn Unternehmen aus Drittländern Beförderungen im Rahmen bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte durchführen, die ihnen Zugang zum Unionsmarkt gewähren.
- (16) Das multilaterale Kontingentsystem der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) ist eines der wichtigsten Instrumente zur Regelung des Zugangs von Unternehmen aus Drittländern zum Unionsmarkt und des Zugangs von Unternehmen aus der Union zu Drittlandsmärkten. Die Zahl der Genehmigungen, die jedem CEMT-Mitgliedstaat zugewiesen werden, wird jährlich festgelegt. Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Unternehmen aus der Union nicht zu diskriminieren, muss auch bei der Vereinbarung der Bedingungen für den Zugang zum Unionsmarkt im Rahmen der CEMT beachtet werden.
- (17) Die Zuständigkeit für die Aushandlung und den Abschluss des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) liegt bei der Union im Rahmen ihrer ausschließlichen Außenkompetenz. Die Union sollte gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁸⁾ die Kontrollmechanismen, die zur Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften der Mitgliedstaaten und der Union durch Drittlandsunternehmen genutzt werden können, an die Kontrollmechanismen angleichen, die für Unternehmen aus der Union gelten.
- (18) Auch bei der Anwendung der Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Entsendung von Arbeitnehmern sowie der Verwaltungsanforderungen der Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates auf den hochgradig mobilen Straßenverkehrssektor haben sich Schwierigkeiten ergeben. Die nationalen Maßnahmen zur Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor wurden nicht koordiniert, was zu Rechtsunsicherheit und einem hohen Verwaltungsaufwand für nicht gebietsansässige Unternehmen der Union führte. Die Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Straßenverkehrsdienstleistungen wurde auf diese Weise unangemessen eingeschränkt, was sich negativ auf die Beschäftigungssituation und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen auswirkte. Die Verwaltungsanforderungen und die Kontrollmaßnahmen müssen daher harmonisiert werden. Damit würde auch vermieden, dass die Unternehmen unnötige Verzögerungen hinnehmen müssen.
- (19) Um die wirksame und effiziente Durchsetzung der sektorspezifischen Regeln für die Entsendung von Arbeitnehmern sicherzustellen und einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für nicht im Unionsgebiet ansässige Unternehmen zu vermeiden, sollten im Straßenverkehrssektor besondere Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen eingeführt werden, die die Vorteile von Kontrollinstrumenten wie des digitalen Fahrtenschreibers in vollem Umfang nutzen. Um die Einhaltung der in der vorliegenden Richtlinie und in der Richtlinie 96/71/EG festgelegten Pflichten zu überwachen und gleichzeitig die Komplexität dieser Aufgabe zu verringern, sollte den Mitgliedstaaten nur gestattet sein, Unternehmen die in dieser Richtlinie aufgeführten Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen aufzuerlegen, die an den Straßenverkehrssektor angepasst sind.
- (20) Die Verkehrsunternehmen benötigen Rechtssicherheit bei den Vorschriften und Anforderungen, die sie erfüllen müssen. Diese Vorschriften und Anforderungen sollten klar und verständlich formuliert und den Verkehrsunternehmen leicht zugänglich sein, und sie sollten die Durchführung wirksamer Kontrollen ermöglichen. Die Einführung neuer Regelungen darf keinen unnötigen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen, und die neuen Regelungen müssen den Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen in angemessener Weise Rechnung tragen.

⁽⁸⁾ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

- (21) Der Verwaltungsaufwand und die Pflicht zum Dokumentationsmanagement für die Kraftfahrer sollten angemessen sein. Bestimmte Dokumente sollten also im Fahrzeug zur Überprüfung bei Straßenkontrollen bereitliegen, andere Dokumente sollten hingegen von den Unternehmen und erforderlichenfalls von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats des Unternehmens, über die mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁹⁾ eingerichtete öffentliche Schnittstelle des Binnenmarktinformationssystems (im Folgenden „IMI“) bereitgestellt werden. Die zuständigen Behörden sollten den Rahmen der Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2014/67/EU nutzen.
- (22) Um die Kontrolle der Einhaltung der Entsendevorschriften nach dieser Richtlinie zu erleichtern, sollten Unternehmen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in die sie Kraftfahrer entsenden, eine Entsendemeldung übermitteln.
- (23) Um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu verringern, muss das Verfahren für die Übermittlung und Aktualisierung der Entsendemeldungen vereinfacht werden. Daher sollte die Kommission eine mehrsprachige öffentliche Schnittstelle entwickeln, zu der die Unternehmen Zugang haben und über die sie Entsendeinformationen übermitteln und aktualisieren sowie erforderlichenfalls weitere relevante Dokumente an das IMI übermitteln können.
- (24) Da die Sozialpartner in einigen Mitgliedstaaten eine entscheidende Rolle bei der Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor spielen, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, den nationalen Sozialpartnern die einschlägigen Informationen, die über das IMI ausgetauscht wurden, ausschließlich zu dem Zweck zur Verfügung zu stellen, die Einhaltung der Entsendevorschriften und gleichzeitig der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁰⁾ zu überprüfen. Die einschlägigen Informationen sollten den Sozialpartnern anders als über das IMI zur Verfügung gestellt werden.
- (25) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der Funktionen der mit dem IMI verbundenen öffentlichen Schnittstelle übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹¹⁾ ausgeübt werden.
- (26) Eine angemessene, wirksame und kohärente Durchsetzung der Vorschriften zu Arbeits- und Ruhezeiten ist entscheidend für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, für den Schutz der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer und die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch Nichteinhaltung der Bestimmungen. Daher sollten die in der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹²⁾ niedergelegten bestehenden Anforderungen an eine einheitliche Durchsetzung auf die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹³⁾ ausgeweitet werden.
- (27) Angesichts der Datenreihen, die für die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften nach der Richtlinie 2002/15/EG erforderlich sind, hängt der Umfang der Straßenkontrollen von der Entwicklung und Einführung grundlegender Technologien ab, die es erlauben, einen ausreichend langen Zeitraum abzudecken. Straßenkontrollen sollten sich auf diejenigen Aspekte beschränken, die unter Verwendung eines Fahrtenschreibers und der zugehörigen Aufzeichnungsgeräte an Bord effizient kontrolliert werden können; umfassende Kontrollen sollten nur auf dem Betriebsgelände durchgeführt werden.
- (28) Straßenkontrollen sollten effizient und rasch durchgeführt werden, damit die Kontrollen so schnell wie möglich und mit möglichst geringer Verzögerung für den Kraftfahrer abgeschlossen werden können. Es sollte klar zwischen den Pflichten der Unternehmen und den Pflichten der Kraftfahrer unterschieden werden.

⁽⁹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission („IMI-Verordnung“) (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

⁽¹¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

⁽¹²⁾ Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

⁽¹³⁾ Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

- (29) Die Zusammenarbeit zwischen den Vollzugsbehörden der Mitgliedstaaten sollte durch konzertierte Kontrollen weiter gefördert werden, wobei sich die Mitgliedstaaten bemühen sollten, sie auch auf Kontrollen auf dem Betriebsgelände auszudehnen. Die Europäische Arbeitsbehörde, in deren Tätigkeitsbereich gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁴⁾ die Richtlinie 2006/22/EG fällt, könnte eine wichtige Rolle bei der Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Durchführung konzertierter Kontrollen spielen und könnte auch Ausbildungsanstrengungen unterstützen.
- (30) Die Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Anwendung der Sozialvorschriften im Straßenverkehrssektor hat sich als unzureichend erwiesen; die grenzüberschreitende Durchsetzung ist daher erschwert, ineffizient und uneinheitlich. Aus diesem Grund ist ein Rahmen für effektive Kommunikation und Amtshilfe zu schaffen, auch für den Austausch von Informationen über Verstöße und empfehlenswerte Durchsetzungspraktiken.
- (31) Zur Förderung einer wirksamen Verwaltungszusammenarbeit und eines wirksamen Informationsaustauschs verpflichtet die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁵⁾ die Mitgliedstaaten, ihre nationalen elektronischen Register (NER) über das System des europäischen Registers der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) zu vernetzen. Die Informationen, die bei Straßenkontrollen über dieses System zugänglich sind, sollten erweitert werden.
- (32) Die Kommission sollte ein oder mehrere neue Module für das IMI entwickeln, um die Kommunikation zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern und zu verbessern, eine einheitlichere Anwendung der Sozialvorschriften im Verkehrssektor zu gewährleisten und die Einhaltung der Verwaltungsanforderungen durch die Unternehmen bei der Entsendung von Kraftfahrern zu erleichtern. Es ist wichtig, dass das IMI bei Straßenkontrollen die Durchführung einer Gültigkeitsprüfung von Entsendemeldungen ermöglicht.
- (33) Bei dem Austausch von Informationen im Rahmen einer wirksamen Verwaltungszusammenarbeit und der gegenseitigen Amtshilfe zwischen Mitgliedstaaten sollten die in den Verordnungen (EU) 2016/679 und (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁶⁾ festgelegten Vorschriften für den Schutz personenbezogener Daten eingehalten werden. Der Informationsaustausch über das IMI sollte auch gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 erfolgen.
- (34) Damit die Vorschriften wirksamer, effizienter und kohärenter durchgesetzt werden, sollten die Merkmale weiterentwickelt und der Einsatz der bestehenden nationalen Risikoeinstufungssysteme ausgeweitet werden. Ein Zugang zu den durch die Risikoeinstufungssysteme erfassten Daten würde den zuständigen Kontrollbehörden des betreffenden Mitgliedstaats eine gezieltere Kontrolle der gegen die Vorschriften verstoßenden Unternehmen ermöglichen. Eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Verkehrsunternehmens sollte zu einer faireren Behandlung der Unternehmen bei Kontrollen führen.
- (35) Infolge des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon sollten die der Kommission mit der Richtlinie 2006/22/EG übertragenen Befugnisse an die Artikel 290 und 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) angepasst werden.
- (36) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2006/22/EG sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um den Mindestprozentsatz der von den Mitgliedstaaten kontrollierten Tage, an denen Kraftfahrer arbeiten, auf 4 % anzuheben; um die Definitionen für die Kategorien der zu erhebenden statistischen Daten weiter zu präzisieren; um eine Stelle für die Förderung des aktiven Austauschs von Daten, Erfahrungen und Erkenntnissen zwischen den Mitgliedstaaten zu benennen; um eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Unternehmens festzulegen; um Leitlinien für bewährte

⁽¹⁴⁾ Verordnung (EU) 2019/1149 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Errichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 883/2004, (EU) Nr. 492/2011 und (EU) 2016/589 sowie zur Aufhebung des Beschlusses (EU) 2016/344 (ABl. L 186 vom 11.7.2019, S. 21).

⁽¹⁵⁾ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

⁽¹⁶⁾ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

Verfahren bei der Durchführung zu erstellen; um ein gemeinsames Vorgehen bei der Aufzeichnung und Überprüfung von anderen Arbeiten und bei der Aufzeichnung und Überprüfung von mindestens einwöchigen Zeiträumen, während deren ein Kraftfahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält und keine Tätigkeiten mit dem Fahrzeug verrichten kann; um einen gemeinsamen Ansatz zur Durchführung der genannten Richtlinie zu fördern, um einen kohärenten Ansatz und eine harmonisierte Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zwischen den verschiedenen Vollzugsbehörden zu fördern und um den Dialog zwischen dem Transportsektor und den Vollzugsbehörden zu fördern. Insbesondere sollte die Kommission bei dem Erlass von Rechtsakten zur Entwicklung einer gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung eines Unternehmens die Gleichbehandlung von Unternehmen gewährleisten, wenn sie die Kriterien der vorliegenden Richtlinie berücksichtigt. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.

- (37) Um die Fortentwicklung bewährter Vorgehensweisen dabei widerzuspiegeln, dass Kontrollen und Standardausrüstung den Durchsetzungseinheiten (enforcement units) zur Verfügung stehen und die Gewichtung der Schwere von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁷⁾ aufzustellen oder zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I, II und III der Richtlinie 2006/22/EG zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁽¹⁸⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (38) Die Richtlinie 2006/22/EG sollte daher entsprechend geändert werden.
- (39) Verkehrsunternehmen sind die Adressaten bestimmter besonderer Entsandevorschriften und tragen die Konsequenzen der von ihnen begangenen Verstöße. Um jedoch Missbrauch durch Unternehmen zu verhindern, die Verträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen mit Güterkraftverkehrsunternehmen schließen, sollten die Mitgliedstaaten auch klare und vorhersehbare Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer vorsehen, wenn diese wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass im Rahmen der von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienstleistungen gegen besondere Entsandevorschriften verstoßen wurde.
- (40) Zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen und gleicher Rahmenbedingungen für Arbeitnehmer und Unternehmen ist es notwendig, bei der intelligenten Durchsetzung Fortschritte zu erzielen und der vollständigen Einführung und Nutzung von Risikoeinstufungssystemen jede erdenkliche Unterstützung zukommen zu lassen.
- (41) Die Kommission sollte die Auswirkungen der Anwendung und Durchsetzung der Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern auf die Straßenverkehrsbranche bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Ergebnisse dieser Bewertung, gegebenenfalls zusammen mit einem Gesetzgebungsvorschlag, vorlegen.
- (42) Da die Ziele dieser Richtlinie, angemessene Arbeitsbedingungen und einen angemessenen Sozialschutz für Kraftfahrer als auch angemessene Geschäftsbedingungen und einen fairen Wettbewerb für Unternehmen sicherzustellen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen dieser Richtlinie auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (43) Die nationalen Bestimmungen zur Umsetzung dieser Richtlinie sollten ab dem Tag 18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie gelten. Die Richtlinie (EU) 2018/957 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁹⁾ gilt gemäß ihrem Artikel 3 Absatz 3 ab dem 2. Februar 2022 für den Straßenverkehrssektor —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Besondere Regeln für die Entsendung von Kraftfahrern

- (1) Dieser Artikel legt besondere Regeln für bestimmte Aspekte der Richtlinie 96/71/EG, die die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor betreffen, sowie der Richtlinie 2014/67/EU, die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen für die Entsendung dieser Kraftfahrer betreffen, fest.

⁽¹⁷⁾ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

⁽¹⁸⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

⁽¹⁹⁾ Richtlinie (EU) 2018/957 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 16).

(2) Diese besonderen Regeln gelten für Kraftfahrer, die bei in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt sind, die die länderübergreifende 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.

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.

(4) Ungeachtet des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG, ist ein Kraftfahrer nicht als „entsandt“ im Sinne der Richtlinie 96/71/EG anzusehen, wenn er bilaterale Beförderungen von Fahrgästen ausführt.

Für die Zwecke dieser Richtlinie ist eine bilaterale Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheits- oder Linienverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 dann gegeben, wenn ein Kraftfahrer eine der folgenden Tätigkeiten ausführt:

- a) Fahrgäste im Niederlassungsmitgliedstaat aufnimmt und in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland wieder absetzt;
- b) Fahrgäste in einem Mitgliedstaat oder in einem Drittland aufnimmt und sie im Niederlassungsmitgliedstaat wieder absetzt oder
- c) Fahrgäste im Niederlassungsmitgliedstaat aufnimmt und wieder absetzt, um örtliche Ausflüge in einen anderen Mitgliedstaat oder in ein Drittland gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 durchzuführen.

Ab dem 2. Februar 2022, was dem Zeitpunkt entspricht, ab dem Kraftfahrer gemäß Artikel 34 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Angaben zu Grenzübertritten manuell aufzeichnen müssen, wenden die Mitgliedstaaten die Ausnahmeregelung auf bilaterale Beförderungen von Fahrgästen nach den Unterabsätzen 1 und 2 des vorliegenden Absatzes auch an, wenn der Kraftfahrer zusätzlich zu einer bilateralen Beförderung einmal Fahrgäste aufnimmt; und/oder einmal in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die er fährt, Fahrgäste wieder absetzt, sofern Kraftfahrer keine Beförderung von Fahrgästen zwischen zwei Orten innerhalb des Durchfuhrmitgliedstaats anbietet. Dasselbe gilt für die Rückfahrt.

Die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten gemäß Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes gilt nur bis zu dem Tag, ab dem Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat erstmals zugelassen werden, mit einem den in Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Spezifikationen entsprechenden intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sein müssen, der die in Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 4 derselben Verordnung genannten Anforderungen an die Aufzeichnung von Grenzüberschreitungen und zusätzlichen Tätigkeiten erfüllt. Ab diesem Tag gilt die Ausnahmeregelung für zusätzliche Tätigkeiten nach Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes nur noch für Kraftfahrer, die Fahrzeuge nutzen, die mit intelligenten Fahrtenschreibern im Sinne der Artikel 8, 9 und 10 der genannten Verordnung ausgestattet sind.

(5) Abweichend von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG gilt ein Kraftfahrer nicht als für die Zwecke der Richtlinie 96/71/EG entsandt, wenn der Kraftfahrer das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats im Transit durchfährt, ohne Güter zuzuladen oder zu entladen und ohne Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen.

(6) 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 Kraftfahrer im kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG⁽²⁰⁾ die Zu- oder Ablaufstrecke auf der Straße zurücklegt, sofern die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke selbst aus bilateralen Beförderungen im Sinne von Absatz 3 des vorliegenden Artikels besteht.

(7) Ein Kraftfahrer, der eine Kabotagebeförderung im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 durchführt, gilt als entsandt im Sinne der Richtlinie 96/71/EG.

(8) Eine Entsendung gilt für die Zwecke des Artikels 3 Absatz 1a der Richtlinie 96/71/EG als beendet, wenn der Kraftfahrer den Aufnahmemitgliedstaat im Rahmen einer grenzüberschreitenden Güter- oder Personenbeförderung verlässt. Dieser Entsendezeitraum darf nicht mit früheren Entsendezeiten im Zusammenhang mit solchen grenzüberschreitenden Beförderungen desselben Kraftfahrers oder eines anderen Kraftfahrers, den er ersetzt, kumuliert werden.

(9) Die Mitgliedstaaten sorgen entsprechend der Richtlinie 2014/67/EU dafür, 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. Die einschlägigen Informationen beziehen sich insbesondere auf alle die Entlohnung ausmachenden Bestandteile der Vergütung, die durch solche Instrumente, gegebenenfalls auch durch Tarifverträge, die allgemein für alle vergleichbaren Unternehmen in dem betreffenden geografischen Gebiet gelten, verbindlich gemacht worden sind.

(10) Verkehrsunternehmen mit Sitz in einem Nicht-Mitgliedstaat werden nicht günstiger behandelt als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat, auch wenn sie Beförderungen im Rahmen bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte durchführen, die ihnen Zugang zum Unionsmarkt oder Teilen davon gewähren.

(11) Abweichend von Artikel 9 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2014/67/EU dürfen die Mitgliedstaaten nur die folgenden Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen für die Entsendung von Kraftfahrern vorschreiben:

a) die Verpflichtung für das in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Unternehmen, spätestens bei Beginn der Entsendung den zuständigen nationalen Behörden des Mitgliedstaats, in den der Kraftfahrer entsendet wird, unter Verwendung eines mehrsprachigen Standardformulars der öffentlichen Schnittstelle des — durch die Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 geschaffenen — Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) eine Entsendemeldung zu übermitteln. Die Entsendemeldung enthält folgende Angaben:

i) die Identität des Unternehmens, zumindest in Form der Nummer der Gemeinschaftslizenz, sofern diese verfügbar ist;

ii) die Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person im Niederlassungsmemberstaat, der/die als Ansprechpartner für die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaates, in dem die Dienstleistungen erbracht werden, zur Verfügung steht und Dokumente oder Mitteilungen versendet und in Empfang nimmt;

iii) die Identität, die Wohnanschrift und die Führerscheinnummer des Kraftfahrers;

iv) den Beginn des Arbeitsvertrags des Kraftfahrers und das auf diesen Vertrag anwendbare Recht;

v) das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung;

vi) die amtlichen Kennzeichen der Kraftfahrzeuge;

vii) ob es sich bei den Verkehrsdienstleistungen um Güterbeförderung, Personenbeförderung, grenzüberschreitende Beförderung oder Kabotage handelt;

b) die Verpflichtung des Unternehmens, dafür zu sorgen, dass dem Kraftfahrer folgende Unterlagen in Papier- oder elektronischer Form zur Verfügung stehen, und die Verpflichtung des Kraftfahrers, die folgenden Unterlagen mit sich zu führen und nach Aufforderung bei der Straßenkontrolle zur Verfügung zu stellen:

i) eine Kopie der über das IMI übermittelten Entsendemeldung;

⁽²⁰⁾ Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

- ii) Nachweise darüber, dass die Beförderungen im Aufnahmemitgliedstaat erfolgen, z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Belege;
 - iii) die Aufzeichnungen des Fahrtschreibers, insbesondere die Ländersymbole der Mitgliedstaaten, in denen sich der Kraftfahrer bei grenzüberschreitenden Beförderungen und Kabotagebeförderungen aufgehalten hat, gemäß den Vorschriften über die Aufzeichnung und Aufbewahrung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014;
- c) die Verpflichtung des Unternehmens, nach dem Entsendezeitraum auf direkte Aufforderung der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in die die Entsendung erfolgte, über die mit dem IMI verbundene öffentliche Schnittstelle Kopien der Unterlagen nach Buchstabe b Ziffern ii und iii des vorliegenden Absatzes sowie Unterlagen über die Entlohnung des Kraftfahrers, im Entsendezeitraum, den Arbeitsvertrag oder gleichwertige Unterlagen im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 91/533/EWG des Rates ⁽²¹⁾, Zeiterfassungsbögen, die sich auf die Arbeit des Kraftfahrers beziehen, und Zahlungsbelege zu übermitteln.

Das Unternehmen sendet die Dokumentation über die mit dem IMI verbundene öffentliche Schnittstelle spätestens acht Wochen nach dem Tag der Aufforderung. Legt das Unternehmen die angeforderten Unterlagen nicht innerhalb dieser Zeitspanne vor, so können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in den die Entsendung erfolgte, über das IMI die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats gemäß den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie 2014/67/EU um Unterstützung ersuchen. Im Falle eines solchen Amtshilfeersuchens müssen die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen niedergelassen ist, auf die Entsendemeldung und andere sachdienliche Angaben, die das Unternehmen über die mit dem IMI verbundene öffentliche Schnittstelle übermittelt hat, zugreifen können.

Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats sorgen dafür, dass sie die angeforderten Unterlagen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in den die Entsendung erfolgte, innerhalb von 25 Arbeitstagen nach dem Zeitpunkt des Amtshilfeersuchens über das IMI bereitstellen.

Um festzustellen, ob ein Kraftfahrer gemäß den Absätzen 3 und 4 des vorliegenden Artikels nicht als entsandt gilt, dürfen die Mitgliedstaaten als einzige Kontrollmaßnahme dem Kraftfahrer die Verpflichtung auferlegen, die Nachweise der maßgeblichen grenzüberschreitenden Beförderung, z. B. einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Belege, sowie die in Buchstabe b Ziffer iii des vorliegenden Absatzes genannten Aufzeichnungen des Fahrtschreibers in Papierform oder in elektronischem Format mit sich zu führen und bei der Straßenkontrolle nach Aufforderung zur Verfügung zu stellen.

(12) Zu Kontrollzwecken hält das Unternehmen die Entsendemeldungen gemäß Absatz 11 Buchstabe a an der mit dem IMI verbundenen öffentlichen Schnittstelle auf dem neuesten Stand.

(13) Die Informationen aus den Entsendemeldungen werden für einen Zeitraum von 24 Monaten im IMI-Speicher für Kontrollzwecke gespeichert.

Ein Mitgliedstaat kann der zuständigen Behörde gestatten, den nationalen Sozialpartnern die im IMI verfügbaren einschlägigen Informationen gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten anders als über das IMI zur Verfügung zu stellen, soweit das erforderlich ist, um die Einhaltung der Entsendevorschriften zu überprüfen, sofern

- a) sich die Informationen auf eine Entsendung in das Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats beziehen;
- b) die Informationen ausschließlich zum Zweck der Durchsetzung der Entsendevorschriften genutzt werden und
- c) die Datenverarbeitung gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 erfolgt.

(14) Bis zum 2. Februar 2021 legt die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Funktionalitäten der mit dem IMI verbundenen öffentlichen Schnittstelle fest. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 4 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(15) Die Mitgliedstaaten vermeiden bei der Durchführung der Kontrollmaßnahmen unnötige Verzögerungen, die sich auf die Dauer und den Zeitpunkt der Entsendung auswirken könnten.

⁽²¹⁾ Richtlinie 91/533/EWG des Rates vom 14. Oktober 1991 über die Pflicht des Arbeitgebers zur Unterrichtung des Arbeitnehmers über die für seinen Arbeitsvertrag oder sein Arbeitsverhältnis geltenden Bedingungen (ABl. L 288 vom 18.10.1991, S. 32).

(16) Vorbehaltlich der Bedingungen der Richtlinie 2014/67/EU und der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 arbeiten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten eng zusammen, leisten sich gegenseitig Amtshilfe und tauschen alle maßgeblichen Informationen aus.

Artikel 2

Änderung der Richtlinie 2006/22/EG

Die Richtlinie 2006/22/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates“.

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Richtlinie werden Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 (*) und (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates (**) sowie die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (***) festgelegt.

(*) Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

(**) Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

(***) Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).“.

3. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Diese Kontrollen erfassen alljährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Kraftfahrer, der Unternehmen und der Fahrzeuge im Rahmen des Geltungsbereichs der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie des Fahrpersonals und der Kraftfahrer im Rahmen des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/15/EG. Straßenkontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG werden auf Aspekte beschränkt, die mithilfe des Fahrtschreibers und des zugehörigen Kontrollgeräts effizient kontrolliert werden können. Eine umfassende Kontrolle der Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG darf nur auf dem Betriebsgelände erfolgen.“

b) Absatz 3 Unterabsätze 1 und 2 erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat führt die Kontrollen so durch, dass mindestens 3 % der Tage überprüft werden, an denen Kraftfahrer von Fahrzeugen arbeiten, die in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 fallen. Der Kraftfahrer ist berechtigt, während der Straßenkontrolle die Hauptverwaltung, den Verkehrsleiter oder jede andere Person oder Stelle zu kontaktieren, um vor Abschluss der Straßenkontrolle die Nachweise zu erbringen, die an Bord fehlen; das gilt unbeschadet der Verpflichtung des Kraftfahrers, die ordnungsgemäße Verwendung des Fahrtschreibers sicherzustellen.“

Ab dem 1. Januar 2012 kann die Kommission diesen Mindestprozensatz mittels eines Durchführungsrechtsakts auf 4 % anheben, sofern die nach Artikel 3 erhobenen statistischen Daten zeigen, dass im Durchschnitt mehr als 90 % aller kontrollierten Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtschreiber ausgerüstet sind. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt die Kommission auch die Effizienz bestehender Kontrollmaßnahmen, insbesondere die Verfügbarkeit von Daten von digitalen Fahrtschreibern auf dem Betriebsgelände der Unternehmen. Der Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

c) folgender Absatz wird eingefügt:

„(3a) Jeder Mitgliedstaat veranlasst, dass die Einhaltung der Richtlinie 2002/15/EG unter Berücksichtigung des Risikoeinstufungssystems gemäß Artikel 9 der vorliegenden Richtlinie kontrolliert wird. Diese Kontrollen werden gezielt bei einem Unternehmen durchgeführt, wenn einer oder mehrere seiner Kraftfahrer ständig oder schwer gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 verstößt bzw. verstoßen.“

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Angaben, die der Kommission nach Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und Artikel 13 der Richtlinie 2002/15/EG übermittelt werden, müssen die Zahl der bei Straßenkontrollen überprüften Kraftfahrer, die Zahl der auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchgeführten Kontrollen, die Zahl der überprüften Arbeitstage sowie die Zahl und die Art der gemeldeten Verstöße und müssen einen Vermerk enthalten, ob es sich um Personenbeförderung oder Gütertransport handelte.“

4. Artikel 3, Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission präzisiert, falls erforderlich, mittels Durchführungsrechtsakten die Definitionen für die in Absatz 1, Buchstaben a und b genannten Kategorien. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Abgestimmte Kontrollen

Die Mitgliedstaaten führen mindestens sechs Mal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen bei Kraftfahrern und Fahrzeugen durch, die in den Geltungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 fallen. Darüber hinaus bemühen sich die Mitgliedstaaten, abgestimmte Kontrollen auf dem Betriebsgelände von Unternehmen durchzuführen.

Diese abgestimmten Kontrollen werden von den Vollzugsbehörden von zwei oder mehr Mitgliedstaaten in ihren jeweiligen Hoheitsgebieten gleichzeitig durchgeführt.“

6. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bei der Planung von Kontrollen auf dem Betriebsgelände werden die bisherigen Erfahrungen mit den verschiedenen Beförderungsarten und Unternehmenstypen berücksichtigt. Sie werden auch durchgeführt, wenn bei Straßenkontrollen schwere Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 oder die Richtlinie 2002/15/EG festgestellt wurden.“

7. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) alle zwei Jahre die Übermittlung statistischer Erhebungen an die Kommission gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006;“;

ii) der folgende Buchstabe wird angefügt:

„d) die Gewährleistung des Informationsaustauschs mit den anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 8 der vorliegenden Richtlinie über die Anwendung der nationalen Bestimmungen zur Umsetzung der vorliegenden Richtlinie und der Richtlinie 2002/15/EG.“;

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Der Austausch von Daten, Erfahrungen und Erkenntnissen zwischen den Mitgliedstaaten wird in erster Linie, aber nicht ausschließlich, durch den in Artikel 12 Absatz 1 genannten Ausschuss und gegebenenfalls durch eine entsprechende, von der Kommission benannte Stelle gefördert. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

8. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Informationsaustausch

„(1) Die gemäß Artikel 22 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gegenseitig bereitgestellten Informationen werden auch zwischen den benannten Stellen, die der Kommission gemäß Artikel 7 dieser Richtlinie bekannt gegeben wurden, wie folgt ausgetauscht:

- a) mindestens einmal alle sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie;
- b) in Einzelfällen auf begründetes Ersuchen eines Mitgliedstaats.

(2) Ein Mitgliedstaat stellt die von einem anderen Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 Buchstabe b angeforderten Informationen binnen 25 Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens zur Verfügung. Die Mitgliedstaaten können eine kürzere Frist vereinbaren. In dringenden Fällen oder solchen, die nur eine einfache Einsichtnahme in Register, z. B. in Register eines Risikoeinstufungssystems, erfordern, sind die angeforderten Informationen innerhalb von drei Arbeitstagen zur Verfügung zu stellen.

Ist das Ersuchen nach Ansicht des ersuchten Mitgliedstaats unzureichend begründet, so teilt er das dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von zehn Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens mit. Der ersuchende Mitgliedstaat begründet das Ersuchen ausführlicher. Ist der ersuchende Mitgliedstaat nicht in der Lage, das Ersuchen ausführlicher zu begründen, so kann der ersuchte Mitgliedstaat das Ersuchen ablehnen.

Ist es schwierig oder unmöglich, einem Auskunftsersuchen nachzukommen oder Kontrollen oder Untersuchungen durchzuführen, so teilt der ersuchte Mitgliedstaat das dem ersuchenden Mitgliedstaat innerhalb von zehn Arbeitstagen ab Eingang des Ersuchens mit und erläutert und rechtfertigt die Schwierigkeit oder Unmöglichkeit in ordnungsgemäßer Weise. Die betreffenden Mitgliedstaaten erörtern die Angelegenheit, um eine Lösung zu finden.

Bei anhaltenden Verzögerungen bei der Übermittlung von Informationen an den Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Arbeitnehmer entsandt ist, wird die Kommission unterrichtet und ergreift geeignete Maßnahmen.

(3) Der Informationsaustausch gemäß diesem Artikel erfolgt durch das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem (IMI). Das gilt nicht für Informationen, die die Mitgliedstaaten durch direkte Abfrage nationaler elektronischer Register gemäß Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (**) austauschen.

(*) Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission (IMI-Verordnung) (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

(**) Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).“

9. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten errichten ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen anhand der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 oder gegen die nationalen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG.

Bis zum 2. Juni 2021 legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung eines Unternehmens fest. Diese gemeinsame Formel berücksichtigt die Anzahl, Schwere und Häufigkeit von Verstößen, die Ergebnisse von Kontrollen, bei denen keine Verstöße festgestellt wurden, sowie die Tatsache, ob ein Straßenverkehrsunternehmen in allen seinen Fahrzeugen einen intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 einsetzt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

b) Absatz 2 Satz 2 wird gestrichen.

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Eine erste Liste von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 mit der Gewichtung ihrer Schwere ist in Anhang III enthalten.

Zur Festlegung oder Aktualisierung der Gewichtung der Schwere von Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um den regulatorischen Entwicklungen und Erwägungen der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen.

In die Kategorie der schwerwiegendsten Verstöße sollten diejenigen aufgenommen werden, bei denen die Nichteinhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 das hohe Risiko in sich birgt, dass es zu Todesfällen oder schweren Körperverletzungen kommt.“

d) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(4) Zur Erleichterung gezielter Straßenkontrollen müssen die in dem jeweiligen nationalen Risikoeinstufungssystem erfassten Daten zum Kontrollzeitpunkt allen zuständigen Kontrollbehörden des betreffenden Mitgliedstaats zugänglich sein.

(5) Die Mitgliedstaaten machen die in ihren nationalen Risikoeinstufungssystemen erfassten Daten den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten mithilfe der in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten interoperablen nationalen elektronischen Register gemäß Artikel 16 Absatz 2 der genannten Verordnung direkt zugänglich.“

10. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kommission erstellt mittels Durchführungsrechtsakten Leitlinien für bewährte Verfahren bei der Durchsetzung. Die Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die Leitlinien werden in einem Zweijahresbericht der Kommission veröffentlicht.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung

„(3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Vorgehensweise für die Erfassung und Kontrolle der Zeiten für ‚andere Arbeiten‘ gemäß der Definition des Artikels 4 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fest, einschließlich der Art der Erfassung und besonderer Fälle, in denen sie zu erfolgen hat, sowie für die Erfassung und Kontrolle der Zeiträume von mindestens einer Woche, in denen ein Kraftfahrer sich nicht in seinem Fahrzeug aufhält und keine Tätigkeiten mit dem Fahrzeug verrichten kann. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie genannten Prüfverfahren erlassen.“

11. Die Artikel 12 bis 15 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 12

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 13

Durchführungsmaßnahmen

Die Kommission erlässt auf Antrag eines Mitgliedstaats oder aus eigener Veranlassung Durchführungsmaßnahmen, mit denen insbesondere folgende Ziele verfolgt werden:

- a) Förderung eines gemeinsamen Ansatzes zur Durchführung dieser Richtlinie;
- b) Förderung eines kohärenten Ansatzes und einer harmonisierten Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zwischen den verschiedenen Vollzugsbehörden;
- c) Förderung des Dialogs zwischen dem Transportsektor und den Vollzugsbehörden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 14

Verhandlungen mit Drittländern

Nach Inkrafttreten dieser Richtlinie nimmt die Union Verhandlungen mit den betreffenden Drittländern zur Anwendung einer dieser Richtlinie inhaltlich gleichwertigen Regelung auf.

Bis zum Abschluss der Verhandlungen nehmen die Mitgliedstaaten in ihre Erhebungen, die der Kommission gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu übermitteln sind, Angaben über Kontrollen an Fahrzeugen aus Drittstaaten auf.

Artikel 15

Aktualisierung der Anhänge

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15a delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um die notwendigen Anpassungen an die Fortentwicklung bewährter Verfahren einzuführen.

(*) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).“.

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 15a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den im vorliegenden Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 1. August 2020 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (*) enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 15 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

(*) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“.

13. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Teil A wird wie folgt geändert:

i) Die Nummern 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

- „1. tägliche und wöchentliche Lenkzeiten, Ruhepausen sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten; daneben die Schaublätter der vorhergehenden Tage, die gemäß Artikel 36 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 im Fahrzeug mitzuführen sind, und/oder die für den gleichen Zeitraum auf der Fahrerkarte und/oder im Speicher des Kontrollgeräts gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie aufgezeichneten Daten und/oder Ausdrücke;
2. während des in Artikel 36 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 genannten Zeitraums jede Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, d. h. jeder Zeitraum von mehr als einer Minute, während dessen die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei Fahrzeugen der Klasse N₃ 90 km/h bzw. bei Fahrzeugen der Klasse M₃ 105 km/h überschritten hat (Fahrzeugklassen N₃ und M₃ entsprechend der Definition der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*));

(*) Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (Abl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).“;

ii) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

- „4. das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgeräts (Feststellung eines möglichen Missbrauchs des Geräts und/oder der Kraftfahrerkarte und/oder der Schaublätter) oder gegebenenfalls Vorlage der in Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 genannten Dokumente;“;

iii) Folgende Nummer wird angefügt:

- „6. verlängerte wöchentliche Höchstarbeitszeiten von 60 Stunden im Sinne des Artikels 4 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG; andere wöchentliche Arbeitszeiten im Sinne der Artikel 4 und 5 der Richtlinie 2002/15/EG nur, wenn die Technologie die Durchführung wirksamer Kontrollen ermöglicht.“;

b) Teil B wird wie folgt geändert:

i) In Absatz 1 werden folgende Nummern angefügt:

- „4. Einhaltung durchschnittlicher wöchentlicher Höchstarbeitszeiten, Ruhepausen und Nachtarbeit gemäß den Artikeln 4, 5 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG;
5. die Einhaltung der Verpflichtungen der Unternehmen zur Bezahlung der Unterbringung der Kraftfahrer und die Organisation der Arbeit der Kraftfahrer gemäß Artikel 8 Absätze 8 und 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.“;

ii) Absatz 2 erhält folgende Fassung

„Die Mitgliedstaaten können bei Feststellung eines Verstoßes gegebenenfalls überprüfen, ob eine Mitverantwortung anderer Beteiligter der Beförderungskette, wie etwa Verlader, Spediteure oder Unterauftragnehmer, vorliegt; dabei ist auch zu prüfen, ob die für das Erbringen von Verkehrsdienstleistungen geschlossenen Verträge die Einhaltung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 ermöglichen.“.

*Artikel 3***Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012**

Im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 werden die folgenden Nummern angefügt:

- „13. Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG (*) des Rates: Artikel 8.
14. 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 Absatz 14.

(*) ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

(**) ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49“.

*Artikel 4***Ausschussverfahren**

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss, der durch Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

*Artikel 5***Strafen und Sanktionen**

- (1) Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer wegen Nichteinhaltung von gemäß Artikel 1 erlassenen nationalen Bestimmungen fest, wenn sie wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass die von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienstleistungen zu Verstößen gegen diese Bestimmungen führten.
- (2) Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen gemäß Artikel 1 erlassene nationale Bestimmungen zu verhängen sind, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein.

*Artikel 6***Intelligente Durchsetzung**

Unbeschadet der Richtlinie 2014/67/EU und zur weiteren Durchsetzung der Verpflichtungen gemäß Artikel 1 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie angewandt wird. Diese Strategie wird auf die in Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG genannten Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung ausgerichtet.

*Artikel 7***Bewertung**

- (1) Die Kommission bewertet die Umsetzung dieser Richtlinie, insbesondere die Auswirkungen des Artikels 1 bis zum 31. Dezember 2025 und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Anwendung dieser Richtlinie Bericht. Ihrem Bericht fügt die Kommission gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei. Der Bericht wird veröffentlicht.
- (2) Nach Vorlage des in Absatz 1 genannten Berichts bewertet die Kommission regelmäßig diese Richtlinie und legt die Bewertungsergebnisse dem Europäischen Parlament und dem Rat vor. Den Ergebnissen der Bewertung werden gegebenenfalls geeignete Vorschläge beigelegt.

*Artikel 8***Ausbildung**

Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Durchführung von Ausbildungsmaßnahmen für Vollzugsbehörden zusammen und bauen dabei auf bestehenden Durchsetzungssystemen auf.

Die Arbeitgeber sind dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass sich ihre Kraftfahrer über ihre Rechte und Pflichten nach dieser Richtlinie informieren.

*Artikel 9***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 2. Februar 2022 die Vorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 2. Februar 2022 an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 10***Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 11***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 15. Juli 2020.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

D.M. SASSOLI

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

J. KLOECKNER
