

Die Übersetzung ist rein maschinell erstellt worden und inhaltlich nicht auf Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft - es kann keinerlei Gewähr übernommen werden

Stand: 17.02.2022



Götz Bopp - Logistikberatung

gb@gb-log.de

+49 177 34 12 019

Fragen und Antworten

zur Entsendung von Fahrern gemäß Richtlinie (EU) 2020/1057

DISCLAIMER : Die Fragen wurden von den Behörden der Mitgliedstaaten eingereicht, die die Mitglieder der Expertengruppe der Kommission zur Entsendung von Fahrern sind. Die Antworten wurden von den Dienststellen der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) erstellt, und verpflichten die Europäische Kommission nicht. Nur der Gerichtshof der Europäischen Union ist für die verbindliche Auslegung des Unionsrechts zuständig.

| | |
|---|--|
| I. Definitionen | I. DEFINITIONS |
| 1. Was bedeuten die Begriffe "Absender" und "Frachtführer"? | 1. What do the terms "consignors" and "freight forwarders" mean? |

| | |
|--|--|
| <p>Die Begriffe "Absender" und "Frachtführer" sind in der Richtlinie 2020/1057 nicht definiert. Diese Begriffe werden jedoch im Verkehrssektor und in den EU-Rechtsvorschriften, z. B. in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder in der Verordnung (EG) Nr. 300/2008, häufig verwendet. Nach den Rückmeldungen, die die Kommission erhalten hat, hat das Verständnis dieser Begriffe bei den Straßenverkehrsbehörden und den Interessengruppen nie Zweifel aufkommen lassen. Da diese Begriffe für den Verkehrssektor spezifisch sind, sollten die nationalen Arbeitsverwaltungen, wenn sie Klarstellungen zu ihrem Verständnis benötigen, alle erforderlichen Informationen von ihren zuständigen Verkehrsbehörden erhalten können.</p> | <p>The terms 'consignors' and 'freight forwarders' are not defined in Directive 2020/1057. However these terms have been commonly used in the transport sector and in the EU legislation, e.g. in Regulation (EC) No 561/2006 or in Regulation (EC) No 300/2008. According to the feedback received by the Commission, the understanding of these terms has never raised doubts among the road transport authorities and stakeholders. As these concepts are specific for the transport sector, if national employment authorities need clarifications on their understanding, they should consult/be able to receive all needed information from their relevant transport authorities.</p> |
| <p>II. Anwendungsbereich</p> | <p>II. SCOPE OF APPLICATION</p> |
| <p>2. Ist Art. 2 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2020/1057 in Anbetracht der Tatsache, dass Art. 1 Abs. 3, 4, 5 und 6 der Richtlinie besagt, dass ein Fahrer, der bestimmte Arten von grenzüberschreitenden Straßentransporten durchführt, nicht als entsandter Arbeitnehmer im Sinne der Richtlinie 96/71/EG gilt und damit nicht nur gegen Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie verstößt, anzuwenden? Ist die Auslegung richtig, dass für die Feststellung, ob ein bestimmter Fahrer ein entsandter Arbeitnehmer ist oder nicht, Artikel 2 Absatz 1 (ein entsandter Arbeitnehmer ist ein Arbeitnehmer, der seine Arbeit für einen begrenzten Zeitraum im Hoheitsgebiet des Aufnahmestaats verrichtet) gilt, nicht aber Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 96/71/EG (wonach die Definition eines Arbeitnehmers nach dem Recht des</p> | <p>2. Bearing in mind that Article 1(3), (4), (5) and (6) of Directive (EU) 2020/1057, states that a driver who performs certain types of international road transport operations is not considered a posted worker for the purposes of Directive 96/71/EC, not violating only Article 2(1) of this directive, should Article 2(2) of the directive be applied? Is it correct to interpret that in order to determine whether a given driver is or is not a posted worker, Article 2(1) (a posted worker is an employee who performs his work in the territory of the host country for a limited period of time) applies, but Article 2(2) of Directive 96/71/EC does not (according to which the definition of a worker is applicable under</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Mitgliedstaats gilt, in dessen Hoheitsgebiet der Arbeitnehmer entsandt wird)?</p> | <p>the law of the Member State to whose territory the worker is posted)?</p> |
| <p>Die Absätze 3, 4, 5 und 6 von Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2020/1057 enthalten spezifische Vorschriften für die Anwendung von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG im Straßenverkehrssektor. Dies geht insbesondere aus Erwägungsgrund 7 und Artikel 1 Absätze 1 und 2 der Richtlinie (EU) 2020/1057 hervor, in denen festgelegt ist, dass es sich um besondere Bestimmungen für den Sektor handelt. Dies bedeutet, dass ein Fahrer, der seine Arbeit für einen begrenzten Zeitraum im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats als dem Staat ausübt, in dem er normalerweise arbeitet, nicht als entsandt gilt, wenn er die in Artikel 1 Absätze 3, 4, 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2020/1057 beschriebenen Tätigkeiten ausübt.</p> <p>Diese Absätze weichen nicht von Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 96/71 ab; daher bleibt dieser Artikel im Falle von entsandten Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor voll anwendbar.</p> | <p>Paragraphs 3, 4, 5 and 6 of Article 1 of Directive (EU) 2020/1057 provide specific rules in relation to the application of Article 2(1) of Directive 96/71/EC in the road transport sector. This is particularly clear from recital 7 and Article 1(1) and (2) of Directive (EU) 2020/1057, which establish that these are specific provisions for the sector. This means that in cases where the driver, for a limited period, is carrying out his work in the territory of a Member State other than the State in which he normally works, he is not to be considered to be posted when performing the activities described in Article 1(3), (4), (5) and (6) of Directive (EU) 2020/1057.</p> <p>Those paragraphs do not derogate from Article 2(2) of Directive 96/71; hence, this article remains fully applicable in case of posted workers in the road transport sector.</p> |
| <p>3. Warum heißt es in Artikel 1 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2020/1057, dass ein Fahrer, der eine Kobotagefahrt durchführt, als entsandter Arbeitnehmer im Sinne der Richtlinie 96/71/EG gilt, ohne dass auf Artikel 2 Absatz 1 dieser Richtlinie Bezug genommen wird, anders als in den vorgenannten Absätzen 3-6?</p> | <p>3. Why does Article 1 clause 7 of Directive (EU) 2020/1057, state that a driver performing a cabotage operation is considered a posted worker under Directive 96/71/EC, without reference to Article 2(1) of this directive, unlike in aforementioned paragraphs 3-6?</p> |
| <p>Die Absätze 3, 4, 5 und 6 von Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2020/1057 beziehen sich auf Situationen, in denen ein Fahrer aufgrund der</p> | <p>Paragraphs 3, 4, 5 and 6 of Article 1 of Directive (EU) 2020/1057 refer to situations where a driver would be posted due to the</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Anwendung von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG als entsandt gelten würde, aber aufgrund der Anwendung dieser Ausnahmen nicht als solcher zu betrachten ist. Artikel 1 Absatz 7 bezieht sich auf eine Situation, in der der Fahrer als entsandt anzusehen ist, und stellt daher keine Ausnahme von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 96/71/EG dar.</p> | <p>application of Article 2(1) of Directive 96/71/EC, but is not to be considered as such due to the application of those exceptions. Article 1(7) refers to a situation where the driver is to be considered as posted, and is therefore not an exception to Article 2(1) of Directive 96/71/EC.</p> |
| <p>4. Kann ein Mitgliedstaat in seine eigenen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2020/1057 neben Fahrern, die Arbeitnehmer im Sinne der Vorschriften eines Aufnahmemitgliedstaats sind, auch solche Fahrer einbeziehen, die nicht nach diesen Vorschriften beschäftigt sind, aber persönlich Straßentransporte im Auftrag eines Verkehrsunternehmers auf der Grundlage anderer Verträge als eines Arbeitsvertrags (z. B. zivilrechtlicher Vereinbarungen) durchführen, für die die nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 96/71/EG nicht gelten?</p> | <p>4. Can a Member State include in its own provisions implementing Directive (EU) 2020/1057, apart from drivers that are workers within the meaning of provisions of a host Member State, also those drivers who are not employed under those provisions, yet personally perform road transport operations on behalf of a haulier on the basis of contracts other than an employment contract (e.g. civil-law agreements), to which the national provisions implementing Directive 96/71/EC do not apply?</p> |
| <p>Die Richtlinie (EU) 2020/1057 gilt für Fahrer, die bei Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat beschäftigt sind, die eine grenzüberschreitende Maßnahme im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 96/71/EG durchführen. Alle anderen Arbeitnehmer und Fahrer im Straßenverkehr, die an den verschiedenen Arten von grenzüberschreitenden Maßnahmen im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstaben b und c der Richtlinie 96/71/EG beteiligt sind, unterliegen den Bestimmungen dieser Richtlinie und der Richtlinie 2014/67.</p> | <p>Directive (EU) 2020/1057 applies to drivers employed by undertakings established in a Member State which take the transnational measure referred to in Article 1(3)(a) of Directive 96/71/EC. All other road transport workers and drivers involved in the different types of transnational operations referred to in points (b) and (c) of Article 1(3) of Directive 96/71/EC are subject to the provisions of that directive and of Directive 2014/67.</p> <p>Nothing prevents Member States to establish national rules applicable on their</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Nichts hindert die Mitgliedstaaten daran, in ihrem Hoheitsgebiet geltende nationale Vorschriften für andere Arten von Fahrern zu erlassen, für die die nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 96/71/EG, der Richtlinie 2014/67/EU oder der Richtlinie (EU) 2020/1057 nicht gelten, wie etwa Vorschriften für Fahrer, die Kraftfahrertätigkeiten auf der Grundlage von Verträgen ausführen, die nicht dem nationalen Arbeitsrecht unterliegen, oder für selbständige Verträge. Dabei handelt es sich nicht um Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 96/71/EG, der Richtlinie 2014/67/EU oder der Richtlinie (EU) 2020/1057, sondern vielmehr um nationale Maßnahmen, die für diese anderen Arten von Fahrern gelten. Bitte beachten Sie, dass solche Maßnahmen, um mit dem Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs vereinbar zu sein, diskriminierungsfrei angewandt werden müssen, durch Ziele des öffentlichen Interesses gerechtfertigt sein müssen, geeignet sein müssen, die Verwirklichung des mit ihnen verfolgten Ziels zu gewährleisten, und nicht über das hinausgehen dürfen, was zur Erreichung dieses Ziels erforderlich ist.</p> | <p>own territory that would cover other types of drivers, to whom the national provisions implementing Directive 96/71/EC, Directive 2014/67/EU or Directive (EU) 2020/1057 do not apply – such as rules applicable to drivers performing road transport operations on the basis of contracts not subject to national labour laws, or to self-employed contracts. These would not be provisions implementing Directive 96/71/EC, Directive 2014/67/EU or Directive (EU) 2020/1057, but rather, national measures applicable to those other types of drivers. Please note that such measures in order to be compatible with the principle of freedom to provide services would have to be applied in a non-discriminatory manner, be justified by public interest objectives, be suitable for securing the attainment of the objective which they pursue, and not go beyond what is necessary in order to attain that objective.</p> |
| <p>5. Kann ein Mitgliedstaat in seine Bestimmungen auch entsandte Fahrer aus Drittstaaten einbeziehen, wenn diese nicht in einem Arbeitsverhältnis mit dem entsendenden Arbeitgeber stehen, jedoch Straßentransporte im Auftrag dieses Arbeitgebers z. B. auf der Grundlage einer zivilrechtlichen Vereinbarung durchführen?</p> | <p>5. Can a Member State also include in its provisions posted drivers from the third countries, in cases where they are not in an employment relation with the posting employer, yet they perform road transport operations on behalf of this employer on the basis of e.g. a civil-law agreement?</p> |
| <p>Nichts hindert die Mitgliedstaaten daran, nationale Entsendevorschriften (in Anlehnung an</p> | <p>Nothing prevents Member States from establishing national rules on posting</p> |

| | |
|---|---|
| <p>die EU-Rechtsvorschriften) zu erlassen, die für entsandte Fahrer von Arbeitgebern mit Sitz in Drittländern gelten, unabhängig von der Art des Vertrags oder des Arbeitsverhältnisses, das diese Fahrer mit dem Unternehmen mit Sitz in dem entsendenden Drittland haben, und unter der Voraussetzung, dass die EU-Vorschriften für Beförderungen in und aus Drittländern eingehalten werden. Bitte beachten Sie jedoch, dass "entsendende" Unternehmen mit Sitz in Drittländern gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 96/71/EG und Artikel 1 Absatz 10 der Richtlinie 2020/1057 nicht günstiger behandelt werden dürfen als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat.</p> | <p>(inspired by the EU legislation) applicable to posted drivers from employers established in third countries, regardless of the type of contract or employment relationship which these drivers may have with the undertaking established in the third country making the posting, and provided that EU rules concerning transport operations to and from third countries are complied with. Please note however that 'posting' undertakings established in third countries cannot be treated more favourably than undertakings established in a Member State, pursuant to Article 1(4) of Directive 96/71/EC and Article 1(10) of Directive 2020/1057.</p> |
| <p>6. Unterliegt die Entsendung von Fahrern den Beschäftigungsbedingungen des Aufnahmemitgliedstaates, die sich aus Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe f der Richtlinie 96/71/EG in Bezug auf Schutzmaßnahmen für Kinder und Jugendliche ergeben, auch in Fällen, in denen ein Fahrer mindestens 18 Jahre alt sein muss?</p> | <p>6. Is posting of drivers subject to employment conditions of the host Member State that result from Article 3(1)(f) of Directive 96/71/EC, related to protective measures towards children and young people, also in situations where a driver must be at least 18 years of age?</p> |
| <p>Ja, alle Bestimmungen der Richtlinie 96/71/EG, von denen die Richtlinie (EU) 2020/1057 nicht abweicht, gelten für entsandte Fahrer, vorbehaltlich der Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2020/1057. Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß Artikel 1 Absatz 9 der Richtlinie (EU) 2020/1057 die in Artikel 3 der Richtlinie 96/71/EG genannten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, die durch einzelstaatliche Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder durch Tarifverträge oder Schiedssprüche festgelegt sind, die in ihrem</p> | <p>Yes, all the provisions of Directive 96/71 from which Directive (EU) 2020/1057 does not derogate apply to posted drivers, subject to Directive (EU) 2020/1057 rules. It is to be noted that according to Article 1(9) of Directive (EU) 2020/1057, terms and conditions of employment referred to in Article 3 of Directive 96/71/EC, which are laid down by national law, regulation or administrative provision, or by collective agreements or arbitration awards which, in their territories, have been declared</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Hoheitsgebiet für allgemeinverbindlich erklärt wurden oder auf andere Weise gemäß Artikel 3 Absätze 1 und 8 der Richtlinie 96/71/EG gelten, den Verkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten und den entsandten Fahrern in zugänglicher und transparenter Weise zur Verfügung gestellt werden.</p> | <p>universally applicable or otherwise apply in accordance with Article 3(1) and (8) of Directive 96/71/EC, are made available in an accessible and transparent way to transport undertakings from other Member States and to posted drivers.</p> |
| <p>7. Gilt die Richtlinie (EU) 2020/1057 für selbständige Kraftfahrer?</p> | <p>7. Does Directive (EU) 2020/1057 apply to self-employed drivers?</p> |
| <p>Artikel 1(2) der Richtlinie (EU) 2020/1057 besagt: "Diese besonderen Vorschriften gelten für Fahrer, die bei Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat beschäftigt sind, die die in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a) der Richtlinie 96/71/EG genannte grenzüberschreitende Maßnahme ergreifen."</p> <p>Aus dem Wortlaut von Artikel 1 Absatz 2 ergibt sich, dass nur angestellte Fahrer unter die Richtlinie (EU) 2020/1057 fallen.</p> <p>Weitere Erläuterungen zur Bestimmung des Beschäftigungsverhältnisses finden Sie in der Antwort auf Frage 4 in den "Fragen und Antworten zur Umsetzung des Mobilitätspakets 1 (Teil 1)", die Sie hier finden: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/drivingrest-times_en</p> | <p>Article 1(2) of Directive (EU) 2020/1057 states that: "These specific rules apply to drivers employed by undertakings established in a Member State which take the transnational measure referred to in point (a) of Article 1(3) of Directive 96/71/EC."</p> <p>It follows from the wording of Article 1(2) that only employed drivers are covered by Directive (EU) 2020/1057.</p> <p>More clarification on how to determine employment relationship is provided in the answer to question 4 in the "Questions and Answers on the implementation of the Mobility Package 1 (part 1)" available here: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/drivingrest-times_en</p> |
| <p>8. Gilt die Richtlinie (EU) 2020/1057 für Transporte im Werkverkehr?</p> | <p>8. Does Directive (EU) 2020/1057 apply to 'own account' operations?</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Die Richtlinie (EU) 2020/1057 schließt "Beförderungen für eigene Rechnung" nicht ausdrücklich aus ihrem Anwendungsbereich aus. Die Beförderung von Gütern im Werkverkehr darf jedoch "nur eine Nebentätigkeit im Rahmen der Gesamttätigkeit des Unternehmens" sein (siehe Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe d Ziffer v der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009). Der Zweck der Richtlinie (EU) 2020/1057 besteht darin, spezifische Regeln für den Straßenverkehrssektor festzulegen, was bedeutet, dass sie nur für Fahrer gilt, die von Unternehmen beschäftigt werden, die Verkehrsdienstleistungen in einem anderen Mitgliedstaat als dem der Niederlassung erbringen.</p> <p>Die Beförderung von Personen im Werkverkehr muss zu nichtkommerziellen und nicht gewinnorientierten Zwecken von einer natürlichen oder juristischen Person durchgeführt werden, für die die Beförderungstätigkeit nur eine Nebentätigkeit darstellt (siehe Artikel 2 Nummer 5 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009). Sie beziehen sich nicht auf Tätigkeiten, die von Angestellten eines Unternehmens in ihrer beruflichen Eigenschaft ausgeführt werden.</p> <p>Die allgemeinen Regeln für die Entsendung von Arbeitnehmern gemäß der Richtlinie 96/71/EG können für Fahrer gelten, die an Tätigkeiten beteiligt sind, die nicht unter die Richtlinie (EU) 2020/1057 fallen.</p> | <p>Directive (EU) 2020/1057 does not explicitly exclude "own account" operations from its scope. However, own account transport operations in respect of goods must be "no more than ancillary to the overall activities of the undertaking" (see point (v) of Article 1(5)(d) of Regulation (EC) No 1072/2009). The purpose of Directive (EU) 2020/1057 is to set specific rules for the road transport sector, which suggests that it applies only to drivers employed by undertakings that provide transport services in a Member State different from the one of establishment.</p> <p>Own account transport operations in respect of persons must be carried out for non-commercial and non-profit-making purposes by a natural or legal person for whom the transport activity is only an ancillary activity (see point 5 of Article 2 of Regulation (EC) No 1073/2009). They do not concern operations carried out by employee of an undertaking in their professional capacity.</p> <p>The general rules on posting of workers set out in Directive 96/71/EC may apply to drivers involved in operations not covered by Directive (EU) 2020/1057.</p> |
| <p>9. Gilt die Richtlinie (EU) 2020/1057 für alle Nutzfahrzeuge unabhängig von ihrer zulässigen Masse oder Anzahl der Fahrgäste?</p> | <p>9. Does Directive (EU) 2020/1057 apply to all commercial vehicles regardless their permissible mass or number of passengers?</p> |

| | |
|---|---|
| | |
| <p>Die Richtlinie (EU) 2020/1057 legt spezifische Regeln für die Entsendung von Fahrern im Straßenverkehrssektor fest. Sie sollte unter Berücksichtigung der Unionsvorschriften für diesen speziellen Sektor ausgelegt werden.</p> <p>Die in Artikel 1 Absatz 4 festgelegte Ausnahme für den bilateralen Personenverkehr gilt für den grenzüberschreitenden Gelegenheits- oder Linienverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009. Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen, bei dem Fahrzeuge eingesetzt werden, die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen - einschließlich des Fahrers - zu befördern.</p> <p>Darüber hinaus verweist die Richtlinie (EU) 2020/1057 mehrfach auf die auf Fahrtenschreibern aufgezeichneten Informationen, die gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 nur für Fahrzeuge vorgeschrieben sind, für die die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt (d. h. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger von mehr als 3,5 Tonnen - bzw. ab dem 1. Juli 2026 von mehr als 2,5 Tonnen - und Fahrzeuge zur Personenbeförderung, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers gebaut oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind).</p> <p>Es wird ferner daran erinnert, dass die Richtlinie 96/71/EG für jede grenzüberschreitende Erbringung von Dienstleistungen gilt, die mit der Entsendung von Arbeitnehmern verbunden ist,</p> | <p>Directive (EU) 2020/1057 lays down specific rules concerning the posting of drivers in the road transport sector. It should be interpreted taking into account the Union rules in this specific sector.</p> <p>The exemption concerning bilateral transport operation in respect of passenger, set under Article 1(4), applies to operations in international occasional or regular carriage of passengers, within the meaning of Regulation (EC) No 1073/2009. This Regulation applies to international carriage of passengers by coach and bus using vehicles which are suitable and intended, by virtue of their construction and equipment, to carry more than nine persons, including the driver.</p> <p>In addition, Directive (EU) 2020/1057 makes multiple references to the information recorded on tachographs, which under Article 3(1) of Regulation (EU) No 165/2014 are compulsory only on vehicles to which Regulation (EC) No 561/2006 applies (i.e. vehicles used to carry goods where the maximum permissible mass of the vehicle, including any trailer, or semi-trailer, exceeds 3,5 tonnes - or as from 1 July 2026, 2,5 tonnes - and vehicles used to carry passengers which are constructed or permanently adapted for carrying more than nine persons including the driver, and are intended for that purpose).</p> <p>It is also recalled that Directive 96/71/EC applies to any transnational provision of services involving the posting of workers, irrespective of the economic sector to which</p> |

| | |
|---|---|
| <p>und zwar unabhängig von dem Wirtschaftssektor, auf den sich diese Erbringung von Dienstleistungen bezieht - also auch für den Straßenverkehrssektor (Urteil vom 1. Dezember 2020, Federatie Nederlandse Vakbeweging, Rechtssache C-815/18, EU:C:2020:976, Randnr. 33). Soweit die spezifischen Vorschriften der Richtlinie (EU) 2020/1057 nicht anwendbar sind, können die allgemeinen Vorschriften über die Entsendung von Arbeitnehmern im Güter- oder Personenverkehr weiterhin gelten.</p> | <p>that provision of services relates - including, therefore, the road transport sector (Judgment of 1 December 2020, Federatie Nederlandse Vakbeweging, Case C-815/18, EU:C:2020:976, paragraph 33). To the extent that the specific rules set under Directive (EU) 2020/1057 do not apply, the general rules on posting of workers may still apply to carriage of goods or passengers.</p> |
| <p>10. Gilt die Richtlinie (EU) 2020/1057 für EWR/EFTA und die Schweiz?</p> | <p>10. Does Directive (EU) 2020/1057 apply to EEA/EFTA and Switzerland?</p> |
| <p>Was die EWR/EFTA-Länder betrifft, so gilt die Richtlinie 96/71/EG in den EFTA/EWR-Ländern, da sie in das EWR-Abkommen aufgenommen wurde, während die Aufnahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 noch aussteht.</p> <p>Für die Schweiz ist die Richtlinie 96/71/EG gemäß dem Abkommen zwischen der Union und der Schweiz über die Freizügigkeit anwendbar. Die Richtlinie (EU) 2020/1057 ist nicht Teil dieses Abkommens.</p> <p>Für das Vereinigte Königreich gilt die Richtlinie (EU) 2020/1057 nicht direkt für EU-Fahrer, die im Vereinigten Königreich eingesetzt werden, oder für britische Fahrer, die in der EU eingesetzt werden. Das Handels- und Kooperationsabkommen (TCA) zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU enthält spezifische Regeln für die Entsendung von Fahrern.</p> | <p>As regards EEA/EFTA countries, Directive 96/71/EC applies in the EFTA/EEA countries, as it was incorporated into the EEA Agreement, whereas the incorporation of Directive (EU) 2020/1057 is still pending.</p> <p>As for Switzerland, Directive 96/71/EC is applicable pursuant to the Agreement between the Union and Switzerland on the Free Movement of Persons. Directive (EU) 2020/1057 is not a part of this agreement.</p> <p>As for the UK, Directive (EU) 2020/1057 is not directly applicable to EU drivers posted in the UK or to UK drivers posted in the EU. The UK-EU Trade and Cooperation Agreement (TCA) sets specific rules concerning the posting of drivers.</p> <p>Drivers performing cabotage in the UK are to be considered posted in line with art. 463, paragraph 4, with reference to art.</p> |

Fahrer, die im Vereinigten Königreich Kabotage betreiben, gelten als entsandt im Sinne von Art. 463, Absatz 4, mit Verweis auf Art. 462, Absätze 3-7 (für EU-Unternehmen Absatz 7) des FMG als entsandt.

Die bis zum 30. April 2022 geltende Lockerung, die EU-Verkehrsunternehmen eine unbegrenzte Kabotage in Großbritannien erlaubt (d.h. unbegrenzte Kabotagefahrten innerhalb von 14 Tagen nach der ersten Anlieferung), hat keine Auswirkungen auf die Anwendung der Entsendevorschriften auf Kabotagefahrten, die von EU-Verkehrsunternehmen im Vereinigten Königreich durchgeführt werden. Die Unternehmer müssen ihrer Verpflichtung zur Abgabe einer Entsendungserklärung nachkommen und die entsprechende Vergütung zahlen, wenn ihre Fahrer Kabotagefahrten im Vereinigten Königreich durchführen.

Gemäß Anhang 31, Teil A, Abschnitt 2, Art. 3, Absatz 3 des TCA sind Fahrer von Güterkraftverkehrsunternehmen, die in allen EU-Mitgliedstaaten niedergelassen sind und Straßentransporte nach/aus dem Vereinigten Königreich von/nach allen EU-Mitgliedstaaten durchführen, von den Entsendevorschriften befreit (ungeachtet des EU-Mitgliedstaats der Niederlassung und des EU-Mitgliedstaats der Be-/Entladung der Güter). So ist z. B. der Fahrer eines bulgarischen Güterkraftverkehrsunternehmens, der Waren von Deutschland nach dem Vereinigten Königreich oder umgekehrt befördert, von den Entsendevorschriften befreit.

Beförderungen aus dem/nach dem Vereinigten Königreich in/aus Drittländern (d. h. Nicht-EU-Ländern), die von EU-Güterkraftverkehrsunternehmen durchgeführt

462, paragraphs 3-7 (for EU operators paragraph 7) of the TCA.

The relaxation allowing unlimited cabotage in Great Britain for EU hauliers (i.e. unlimited cabotage movements within 14 days following an initially inbound delivery having been made) which applies until 30 April 2022 does not affect the application of the posting rules to cabotage operations performed by EU hauliers in the UK. Operators will have to comply with their obligation to submit posting declaration and pay the relevant remuneration when their drivers perform cabotage operations in the UK.

Under Annex 31, Part A, Section 2, Art. 3, paragraph 3 of the TCA, drivers of road haulage operators, established in all EU Member States, performing road transport operations to/from UK from/to all EU member states, are exempted from posting rules (notwithstanding the EU Member State of establishment and the EU Member state of loading/unloading the goods). E.g. driver of a Bulgarian road haulage operator carrying goods from Germany to UK or v.v. is exempted from posting rules.

Transport operations from/to UK to/from third countries (i.e. non-EU countries) performed by EU road haulage operators are not covered by UK-EU Trade and Cooperation Agreement. Art. 1 of Section 2 of TCA ("posting of drivers") clearly states that "This Section lays down requirements for road haulage operators established in one of the Parties which, in the framework

| | |
|--|--|
| <p>werden, fallen nicht unter das Handels- und Kooperationsabkommen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU. Art. 1 des Abschnitts 2 des TCA ("Entsendung von Fahrern") besagt eindeutig: "Dieser Abschnitt legt die Anforderungen an Güterkraftverkehrsunternehmen fest, die in einer der Vertragsparteien niedergelassen sind und im Rahmen der Güterbeförderung Fahrer in das Gebiet der anderen Vertragspartei entsenden".</p> | <p>of the transport of goods, post drivers to the territory of the other Party".</p> |
| <p>III. ENTSENDUNGSERKLÄRUNG - ENTSENDEPORTAL</p> | <p>III. POSTING DECLARATION - POSTING PORTAL</p> |
| <p>11. Handelt es sich bei dem in Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2020/1057 definierten Verfahren, das den Transportunternehmer verpflichtet, bestimmte Dokumente über eine öffentliche, mit dem IMI verbundene Schnittstelle zu übermitteln, um einen Mechanismus zur Ergänzung von Informationen in Ausnahmefällen, die bei den zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats Zweifel wecken, oder sollte es jedes Mal eingeleitet werden, wenn das Fehlen einer Entsendeerklärung bei einer Straßenkontrolle festgestellt wird?</p> | <p>11. Is the procedure defined in Article 1(11)(c) of Directive (EU) 2020/1057, which obligates the haulier to submit certain documents via public interface connected to IMI, a mechanism aimed at supplementing information in exceptional cases that raise doubts of the competent authorities of the host Member State, or should it be launched each time the lack of a posting declaration is identified during a roadside check?</p> |
| <p>Die Richtlinie (EU) 2020/1057 verpflichtet die Behörden der Mitgliedstaaten nicht dazu, bei jeder Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften neben der Entsendeerklärung und den anderen bei der Straßenkontrolle verfügbaren Dokumenten zusätzliche Unterlagen anzufordern. Wenn die Behörden der Mitgliedstaaten es jedoch für erforderlich halten, diese zusätzlichen Unterlagen zu erhalten,</p> | <p>Directive (EU) 2020/1057 does not oblige Member States' authorities to request additional documents, in addition to the posting declaration and to the other documents available at the roadside control, each time the compliance check is performed. However, whenever Member States' authorities consider necessary to</p> |

| | |
|--|--|
| <p>müssen sie über das IMI eine entsprechende Anfrage stellen.</p> | <p>receive those additional documents, they shall use IMI to make a relevant request.</p> |
| <p>12. Ermöglicht das neue IMI-Modul für die Entsendung von Fahrern lediglich die Übermittlung von Dokumenten und die Weiterleitung eines Ersuchens um Unterstützung bei der Beschaffung dieser Dokumente an eine zuständige Behörde in einem anderen Mitgliedstaat, falls ein Unternehmer seiner Verpflichtung zur Übermittlung der Dokumente innerhalb von acht Wochen nicht nachkommt, oder ist davon auszugehen, dass der gesamte Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden im Bereich der Entsendung von Fahrern mit Hilfe dieses neuen Moduls erfolgen wird? wird es parallel zu dem Modul über die Entsendung von Arbeitnehmern und den Frageformularen in Bereichen funktionieren, in denen es möglich sein wird, Fragen zu bestimmten Situationen im Zusammenhang mit der Entsendung von Fahrern gemäß den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2020/1057 zu stellen (PoW - Entsendung von Arbeitnehmern - Ersuchen um Informationen über eine Entsendung, PoW - Ersuchen um Informationen über Arbeitsbedingungen, PoW - Ersuchen um Informationen über Gesundheit und Sicherheit, PoW - dringendes Ersuchen über die Niederlassung)?</p> | <p>12. Will the new IMI module dedicated to posting of drivers only enable to send documents and to direct a request for help in obtaining them to a competent authority in another Member State, in case an operator fails to comply with the obligation to deliver them within an 8 weeks' time, or should it be considered that all the information exchange and cooperation between competent authorities in the field of posting of drivers will be realised with the use of this new module, or yet, will it operate in parallel to the module on posting of workers and the question forms in areas, where it will be possible to pose questions regarding certain situations in relation to posting of drivers pursuant to the provisions of Directive (EU) 2020/1057 (PoW - posting of workers - request for information concerning a posting, PoW - request for information concerning working conditions, PoW - request for information concerning health and safety, PoW - urgent request concerning establishment)?</p> |
| <p>Im Rahmen des neuen IMI-Moduls wird die Aufforderung zur Vorlage von Dokumenten in der Tat zunächst an den Wirtschaftsbeteiligten gerichtet, und falls der Wirtschaftsbeteiligte dieser Aufforderung nicht nachkommt, kann die zuständige Behörde erst dann Dokumente von</p> | <p>Under the new IMI module, indeed, first, the document request is presented to the economic operator and in case the economic operator fails to comply, only then can the competent authority request</p> |

| | |
|---|---|
| <p>der zuständigen Behörde der Niederlassung anfordern.</p> <p>Wie in Frage 26 dargelegt, decken die bestehenden PoW-Module im IMI alle PoW-Fälle ab, einschließlich derjenigen, die die Entsendung von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor betreffen, und können daher von den zuständigen nationalen Behörden verwendet werden.</p> | <p>documents from the competent authority of establishment.</p> <p>As pointed out under Q26, the existing PoW modules in IMI cover all PoW cases, including those that concern posting of workers in the road transport sector and thus, can be used by national competent authorities.</p> |
| <p>13. Können die Mitgliedstaaten die Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Einreichung von Entsendungserklärungen und der Bereitstellung anderer Dokumente über die öffentliche Schnittstelle des IMI auch Betreibern auferlegen, die Fahrer aus Drittländern entsenden, oder selbständigen Fahrern oder Fahrern, die Dienstleistungen auf einer anderen Grundlage als einem Arbeitsvertrag erbringen (die keine Arbeitnehmer im Sinne der Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats sind)? Falls nein, können die Mitgliedstaaten ein eigenes System einrichten, das die Unternehmen aus Drittländern verpflichtet, alle oder einen Teil der Straßentransporte im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats zu melden, und zwar entweder für angestellte Fahrer, selbständige Fahrer oder Fahrer, die Dienstleistungen auf einer anderen Grundlage als einem Arbeitsvertrag erbringen (die im Hinblick auf die Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats keine Arbeitnehmer sind)?</p> | <p>13. Can the obligations related to submitting posting declarations as well as providing other documents via the public interface connected to IMI be imposed by Member States also on operators posting drivers from the third countries or on self-employed drivers, or drivers performing services on a basis other than an employment contract (not being workers in the light of the regulations of the host Member State)? If not, can the Member States create their own system obligating the operators from the third countries to notify all or some road transport operations within the territory of the host country - pertaining to either employed drivers, self-employed drivers, or drivers performing services on a basis other than an employment contract (not being workers in the light of the regulations of the host Member State)?</p> |
| <p>Die Richtlinie (EU) 2020/1057 gilt für Unternehmen mit Sitz in den Mitgliedstaaten. Daher gelten die sich aus dieser EU-</p> | <p>Directive (EU) 2020/1057 applies to undertakings established in Member States. Hence the obligations stemming</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Rechtsvorschrift ergebenden Verpflichtungen, einschließlich der Nutzung der öffentlichen Schnittstelle, nicht unmittelbar für in Drittländern ansässige Betreiber. Wie jedoch in den Erwägungsgründen (15), (16) und (17) sowie in Artikel 1 Absatz 10 der Richtlinie (EU) 2020/1057 angegeben, dürfen Unternehmen mit Sitz in Drittländern nicht günstiger behandelt werden als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat. Die Einhaltung der Entsendevorschriften durch Drittlandsunternehmen kann durch bilaterale oder multilaterale Abkommen mit den betreffenden Drittländern geregelt werden. Es besteht die technische und rechtliche Möglichkeit, Drittländern die Nutzung des IMI-Systems und der mit dem IMI verbundenen öffentlichen Schnittstelle zu ermöglichen.</p> <p>Die Richtlinie 96/71/EG gilt ebenfalls nur für Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat. Unternehmen mit Sitz in einem Drittland, die ihre Arbeitnehmer zur Erbringung von Dienstleistungen in einen Mitgliedstaat entsenden, dürfen gemäß Artikel 1 Absatz 4 nicht günstiger behandelt werden als Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat.</p> <p>Die Mitgliedstaaten können auch beschließen, eigene Meldesysteme für Unternehmen aus Drittländern und für Fahrer, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2020/1057 fallen, einzurichten oder das für entsandte Arbeitnehmer gemäß der Richtlinie 2014/67 eingerichtete System anzuwenden.</p> | <p>from this EU legislation, including the use of the public interface, do not directly apply to operators established in third countries. However, as indicated in recitals (15), (16) and (17) and in Article 1(10) of Directive (EU) 2020/1057, undertakings established in the third countries must not be given more favourable treatment than undertakings established in a Member State. The respect of the posting rules by third country operators may be regulated via bilateral or multilateral agreements with the relevant third countries. There is a technical and legal possibility to enable third countries the use of the IMI system and of the public interface connected to IMI.</p> <p>Directive 96/71/EC is also applicable only to undertakings established in a Member State. Regarding undertakings established in third countries and sending their workers to provide services in a Member State, it has to be noted that according to Article 1(4) they cannot be given more favourable treatment than undertakings established in a Member State.</p> <p>Member States may also decide to create their own systems for notifications dedicated to third country operators and to drivers not falling under the scope of Directive 2020/1057 or apply the system established for posted workers under Directive 2014/67.</p> |
| <p>14. In Anbetracht der Tatsache, dass Art. 1 Abs. 11 Buchst. c der Richtlinie (EU) 2020/1057 die Wirtschaftsteilnehmer verpflichtet, auf unmittelbare Aufforderung der zuständigen</p> | <p>14. Considering that Article 1(11)(c) of Directive (EU) 2020/1057 requires operators to send, at the direct request of the competent authorities of the host</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Behörden des Aufnahmemitgliedstaats Kopien bestimmter Dokumente zu übermitteln, darunter u. a. den Arbeitsvertrag oder ein gleichwertiges Dokument im Sinne von Art. 3 der Richtlinie 91/533/EWG des Rates, und dass die genannte Richtlinie gemäß Art. 24 der Richtlinie (EU) 2019/1152 aufgehoben wird, stellt sich die Frage, was unter einem "einem Arbeitsvertrag gleichwertigen Dokument" im Sinne von Art. 3 der Richtlinie 91/533/EWG zu verstehen ist. Welche Arten von Dokumenten müssen die nationalen Behörden neben dem Arbeitsvertrag anerkennen?</p> | <p>Member State, copies of certain documents, including inter alia the employment contract or an equivalent document within the meaning of Article 3 of Council Directive 91/533/EEC and that the aforementioned Directive will be repealed in accordance with Article 24 of Directive (EU) 2019/1152, what is meant by a "document equivalent" to an employment contract within the meaning of Article 3 of Directive 91/533/EEC? What types of documents the national authorities must recognise in addition to the employment contract?</p> |
| <p>Die Richtlinie (EU) 2019/1152 wird die Richtlinie 91/533/EWG mit Wirkung vom 1. August 2022 aufheben. Während die Richtlinie 91/533/EWG die Arten von Dokumenten auflistet, die der Arbeitgeber als Informationsmittel zur Erfüllung der Informationspflichten verwenden kann, enthält die Richtlinie (EU) 2019/1152 keine solche Liste mehr. Die Richtlinie (EU) 2019/1152 verwendet auch nicht mehr den Begriff "gleichwertiges Dokument". Dies bedeutet, dass jedes Dokument (auch in elektronischem Format), das die in den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2019/1152 aufgeführten Informationen enthält, grundsätzlich im Rahmen der Richtlinie akzeptiert werden könnte. Siehe hierzu Artikel 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2019/1152, die sich auf "ein Dokument" beziehen.</p> <p>Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2019/1152 verlangt, dass die Informationen auf Papier oder in einem elektronischen Format übermittelt werden. Im Falle des elektronischen Formats müssen drei kumulative Kriterien erfüllt sein: (1) die Informationen müssen für den Arbeitnehmer</p> | <p>Directive (EU) 2019/1152 will repeal Directive 91/533/EEC with effect from 1 August 2022. While Directive 91/533/EEC lists types of documents which the employer may use as the means of information for fulfilment of information obligations, Directive (EU) 2019/1152 no longer contains such list. Directive (EU) 2019/1152 also no longer uses the term 'document equivalent'. This means that any document (including in an electronic format) containing the information listed in the relevant provisions of Directive (EU) 2019/1152 could be in principle accepted in the context of the Directive. See in this respect Articles 5 and 6 of Directive (EU) 2019/1152, which refer to "a document".</p> <p>Article 3 of Directive (EU) 2019/1152 requires that the information is transmitted on paper or in an electronic format. In the case of electronic format, three cumulative criteria must be met: (1) the information is accessible to the worker, (2) it can be stored</p> |

zugänglich sein, (2) sie müssen gespeichert und ausgedruckt werden können und (3) der Arbeitgeber muss den Nachweis der Information oder des Empfangs aufbewahren.

Der Bericht der Expertengruppe von 2021 zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1152 (hier abrufbar) stellt auf S. 26 weiter klar, dass:

"für den Arbeitnehmer zugänglich" bedeutet, dass der Arbeitnehmer tatsächlich uneingeschränkten Zugang zu den Informationen haben muss. Wenn ein Arbeitnehmer keinen Zugang zu den elektronischen Mitteln hat, die zur Übermittlung der Informationen verwendet werden, ist die Verwendung dieser elektronischen Mittel ausgeschlossen. "Dass sie gespeichert und ausgedruckt werden können" bedeutet, dass die Informationen so formatiert sein müssen, dass sie vom Arbeitnehmer gespeichert und ausgedruckt werden können. Es ist nicht erforderlich, dass der Arbeitgeber sie tatsächlich ausdruckt. Die Verpflichtung, einen Übermittlungs- oder Empfangsnachweis aufzubewahren, ermöglicht die Wahl der einen oder anderen Methode (oder beider). Die Richtlinie schreibt nicht vor, dass die Informationen in elektronischer Form zu übermitteln sind. Diese Kriterien gelten nur, wenn sich der Arbeitgeber für die elektronische Übermittlung der Informationen entscheidet. Werden die Informationen in Papierform übermittelt, ist die Situation dieselbe wie in der Richtlinie über die schriftliche Erklärung, d. h. der Arbeitgeber ist nicht verpflichtet, einen Nachweis über die Übermittlung aufzubewahren, obwohl dies in seinem Interesse sein könnte, da die Beweislast beim Arbeitgeber liegt, um

and printed, and (3) that the employer retains proof of information or receipt.

The 2021 Expert Group report on transposition of Directive (EU) 2019/1152 (available here) further clarified, on p. 26, that:

"accessible to the worker" means that the worker must actually have unrestricted access to the information. Further, if a worker does not have access to the electronic tools used to transmit the information, this would rule out the use of these electronic means. "That it can be stored and printed" means that the information must be formatted in such a way as to enable it to be stored and printed by the worker. There is no requirement that the employer actually prints it. The obligation of keeping proof of transmission or receipt allows for choosing one or the other method (or both). The Directive does not set up a requirement to provide the information in electronic form. These criteria only apply if the employer chooses to transmit the information electronically. If the information is transmitted on paper the situation is the same as in the Written Statement Directive, namely that the employer is not required to retain proof of transmission, though it might be in his or her interest to do so as the burden of proof will be on the employer to show that he or she has fulfilled their obligation (e.g. during an inspection).

With regard to the electronic transmission, there is also no requirement to send the information in a certified form. A sent e-

| | |
|--|--|
| <p>nachzuweisen, dass er seiner Verpflichtung nachgekommen ist (z. B. bei einer Kontrolle).</p> <p>Was die elektronische Übermittlung angeht, so besteht auch keine Verpflichtung, die Informationen in beglaubigter Form zu übermitteln. Eine gesendete E-Mail sollte ausreichen, solange die E-Mail vom Arbeitgeber aufbewahrt werden kann. Andere Wege der elektronischen Übermittlung als E-Mail sind ebenfalls möglich."</p> | <p>mail should be sufficient as long as the e-mail can be retained by the employer. Other means for transmitting the information electronically than e-mail are also possible."</p> |
| <p>15. Was ist mit den anderen bestehenden nationalen Websites (z.B. SIPSI (FR), MILOG (DE), MELDLOKET (NL))? Sollten die Betreiber diese weiterhin für die Entsendung von Kraftfahrern nutzen? Was ist mit bestehenden Entsendungserklärungen, die über diese Systeme eingereicht werden und die nach dem 2. Februar 2022 gültig sind?</p> | <p>15. What about the other existing national websites (e.g. SIPSI (FR), MILOG (DE), MELDLOKET (NL))? Should the operators continue using them for posting road transport drivers? What about existing posting declarations submitted via those systems that are valid after 2 February 2022?</p> |
| <p>Ab dem 2. Februar 2022 wird das EU-Portal für Entsendungserklärungen im Straßenverkehr (RTPD-Portal) das einzige obligatorische System sein, das die Betreiber verwenden müssen, um Erklärungen zu übermitteln, wenn sie Fahrer in einen EU-Mitgliedstaat oder das Vereinigte Königreich entsenden. Ab diesem Zeitpunkt dürfen die Mitgliedstaaten von den in anderen EU-Mitgliedstaaten oder im Vereinigten Königreich ansässigen Unternehmen nicht mehr verlangen, dass sie ihre nationalen Systeme/Websites für die Meldung einer Entsendung verwenden.</p> <p>Die nationalen Websites/Entsendungsmeldesysteme wie SIPSI, MILOG, LIMOSA, MELDLOKET, UTIK, LSDB sollten</p> | <p>As of 2 February 2022, the EU Portal for road transport posting declarations (RTPD portal) becomes the only obligatory system that operators must use to send declarations when posting drivers to any EU Member State and the UK. From that date onwards, Member States will not be allowed to require from operators established in other EU Member States or in UK to use their national systems/websites to declare a posting.</p> <p>The national websites/posting notification systems such as SIPSI, MILOG, LIMOSA, MELDLOKET, UTIK, LSDB should no longer be used after 2 February 2022 when it comes to posting of drivers in road</p> |

| | |
|---|---|
| <p>nach dem 2. Februar 2022 nicht mehr verwendet werden, wenn es um die Entsendung von Fahrern im Straßenverkehr geht, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2020/1057 fallen.</p> | <p>transport which fall within the scope of Directive 2020/1057.</p> |
| <p>16. Müssen Betreiber aus Drittländern, die Fahrer in die EU entsenden, Entsendeerkklärungen über das RTPD-Portal an einen EU-Mitgliedstaat übermitteln?</p> | <p>16. Do third country operators posting drivers to the EU have to submit posting declarations to an EU Member State via the RTPD portal?</p> |
| <p>Die Anwendung der Entsendevorschriften auf Betreiber aus Drittländern ist eine nationale Angelegenheit, so dass jeder Mitgliedstaat selbst entscheiden kann, welche Vorschriften gelten sollen. Daher sind Betreiber aus Drittländern nicht verpflichtet, ihre Entsendeerklärung über das EU-Portal einzureichen. Bisher ist dieses Portal nur für Betreiber mit Sitz in der EU und im Vereinigten Königreich zugänglich.</p> <p>In der Praxis bedeutet dies, dass Betreiber aus Drittländern weiterhin die verschiedenen nationalen Anforderungen in den Mitgliedstaaten erfüllen müssen. So können die Mitgliedstaaten beispielsweise verlangen, dass Betreiber aus Drittländern weiterhin Entsendungserklärungen über ihre nationale Website (z. B. SISPSI, MILOG usw.) einreichen.</p> | <p>The application of the posting rules to third-country operators is a national matter so it is up to each Member State to decide what rules should apply. Therefore, third-country operators are not required to submit their posting declaration via the EU portal. So far, this portal is only accessible by operators established in the EU and in the UK.</p> <p>In practice, this means that third-country operators will have to continue complying with the different national requirements applicable in the Member States. For instance, Member States may require third-country operators to continue submitting posting declarations via their national website (e.g. SISPSI, MILOG, etc.)</p> |
| <p>17. Wie verhält es sich in Fällen, in denen mehrere Fahrer im Einsatz sind, sollte der Unternehmer eine Entsendungserklärung für beide Fahrer abgeben? Was ist, wenn einer der Fahrer nicht in diesem Mitgliedstaat fährt? Und vor allem: Sind alle Unterlagen (Lohnzettel, Zahlungsnachweise</p> | <p>17. What about the cases of multimanning, should the operator submit a posting declaration for both drivers? What if one of the driver does not drive in that Member State? Most importantly, will all the documents (pay slips, prove of payments</p> |

| | |
|---|--|
| <p>usw.) für einen Fahrer, der nicht am Fahrbetrieb beteiligt ist, erforderlich, wenn der unter die Entsendung fallende Transportvorgang im Mehrfahrerbetrieb durchgeführt wird?</p> | <p>etc.) be required for a driver not involved in driving in case the transport operation covered by posting is performed in multi-manning?</p> |
| <p>Ja, im Falle der Mehrfachbesetzung sollte für jeden Fahrer eine Entsendungserklärung abgegeben werden. Der Grund dafür ist, dass die Erklärungen der Fahrer unabhängig voneinander sind, auch wenn sie mit mehreren Fahrzeugen fahren.</p> <p>Das bedeutet, dass der Unternehmer in beiden Erklärungen dieselben Informationen (Daten, Art der Einsätze und Nummernschilder) eintragen kann. Es ist auch möglich, für jeden Fahrer unterschiedliche Angaben zu machen, wenn der Unternehmer z. B. weiß, dass ein Fahrer für einen längeren Zeitraum in diesem Mitgliedstaat eingesetzt wird.</p> <p>Wenn einer der Fahrer nicht fährt, ist dieser Fahrer dennoch entsandt, solange er arbeitet oder dem Arbeitgeber zur Verfügung steht. Er benötigt daher eine Entsendungserklärung für die Zeit der Entsendung in das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaates.</p> <p>Welche Unterlagen vorzulegen sind, hängt davon ab, ob die Aufnahmebehörde die Unterlagen für einen Fahrer oder für beide Fahrer anfordert.</p> | <p>Yes, one posting declaration should be submitted for each driver in case of multimanning. This is because, even if drivers drive in a multimanning situation, their declarations are independent.</p> <p>This means that the operator may enter the same information (dates, types of operations and number plates) on both declarations. It is also possible to fill-in different information for each driver if for instance, the operator knows that one driver will be posted for a longer period of time in that Member State.</p> <p>If one of the drivers does not drive, this driver is still posted as long as he/she is working or remains at a disposal of the employer. He/she therefore needs a posting declaration for the time of being posted to the territory of the Member State.</p> <p>The documents to be provided will depend on whether the host authority sends a request for documents for one driver or for both.</p> |
| <p>IV. KONTROLLEN AUF DER STRASSE und AUF DEM GEBÄUDE</p> | <p>IV. CHECKS AT THE ROADSITE and AT THE PREMISES</p> |
| <p>18. Umfassen die neuen Anforderungen von Art. 2 Nr. 13 der Richtlinie (EU) 2020/1057, die</p> | <p>18. Do the new requirements of Article 2, point (13) of Directive (EU) 2020/1057,</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Kontrollen auf dem Betriebsgelände und Straßenkontrollen in Bezug auf die Einhaltung der Arbeitszeitregelung für die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit, die Pausen und die Nachtarbeit gemäß den Art. 4, 5 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG vorschreiben, auch die Durchführung von Kontrollen im Hinblick auf die Ausnahmen von Art. 4 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG gemäß Art. 8 derselben Richtlinie, soweit diese Ausnahmen in Tarifverträgen zwischen den Sozialpartnern umgesetzt worden sind?</p> | <p>imposing checks at the premises of undertakings and roadside checks regarding compliance with the working time rule on average maximum weekly working time, breaks and night work as set out in Articles 4, 5 and 7 of Directive 2002/15/EC, also encompass carrying out controls in regard to the derogations to Article 4 and 7 of Directive 2002/15/EC as set out in Article 8 of the same directive insofar such derogations have been implemented in collective agreements between social partners?</p> |
| <p>Was die Straßenkontrollen betrifft, so schreibt der neue Absatz 6 von Anhang I Teil A der Richtlinie 2006/22/EG (eingeführt durch Artikel 2 Absatz 13 Buchstabe a Ziffer iii der Richtlinie 2020/1057) den Mitgliedstaaten vor, bei Straßenkontrollen Folgendes zu berücksichtigen</p> <p>"verlängerte wöchentliche Höchstarbeitszeit von 60 Stunden gemäß Artikel 4 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG; andere wöchentliche Arbeitszeiten gemäß den Artikeln 4 und 5 der Richtlinie 2002/15/EG nur dann, wenn die Technik die Durchführung wirksamer Kontrollen ermöglicht".</p> <p>Artikel 4 Buchstabe a der Richtlinie 2002/15/EG sieht vor, dass "(...) die wöchentliche Höchstarbeitszeit nur dann auf 60 Stunden verlängert werden kann, wenn innerhalb von vier Monaten ein Durchschnitt von 48 Stunden pro Woche nicht überschritten wird (...)".</p> <p>Artikel 8 der Richtlinie 2002/15/EG lässt Abweichungen von Artikel 4 zu, sofern diese Abweichungen nicht dazu führen, dass ein</p> | <p>Regarding the roadside checks, the new paragraph (6) of Annex I Part A of Directive 2006/22/EC (introduced by Article 2(13)(a)(iii) of Directive 2020/1057) requires Member States to consider the following when carrying roadside checks:</p> <p>"extended maximum weekly working times of 60 hours as set out in Article 4 point (a) of Directive 2002/15/EC; other weekly working times as set out in Articles 4 and 5 of Directive 2002/15/EC only where technology enables effective checks to be carried out"</p> <p>Article 4(a) of Directive 2002/15/EC lays down that "(...) the maximum weekly working time may be extended to 60 hours only if, over four months, an average of 48 hours a week is not exceeded (...)".</p> <p>Article 8 of Directive 2002/15/EC allows for derogations from Article 4 provided that those derogations do not result in the establishment of a reference period</p> |

Bezugszeitraum von mehr als sechs Monaten für die Berechnung der durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 48 Stunden festgelegt wird.

Da die Fahrer gemäß Artikel 36 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 die Schaublätter nur für den aktuellen Tag und die vorangegangenen 28 Tage vorlegen müssen (dieser Zeitraum wird ab dem 31. Dezember 2024 auf 56 Tage erweitert) und die derzeitige Technologie (d. h. die aktuellen Fahrtenschreiber und die kommende Version 2 des intelligenten Fahrtenschreibers) keinen Zugang zu Arbeitszeitdaten über ausreichend lange Zeiträume ermöglicht, können die Straßenkontrollbeamten die Einhaltung der Anforderung der durchschnittlichen Arbeitszeit über den Bezugszeitraum von vier oder sechs Monaten nicht überprüfen. Daher kann die Einhaltung der durchschnittlichen Arbeitszeit während des in Artikel 4 festgelegten Zeitraums oder längerer Zeiträume, die in nationalen Maßnahmen gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2002/15/EG festgelegt sind, unter den derzeitigen technischen und rechtlichen Beschränkungen nicht von den Straßenkontrollleuten überprüft werden, die unter diesen Umständen nur die Einhaltung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 60 Stunden und der Arbeitspausen kontrollieren können.

Die Straßenkontrollleute können auch die Einhaltung anderer wöchentlicher Arbeitszeiten kontrollieren, die als Ausnahmeregelungen zu Artikel 4 festgelegt wurden, die im Einklang mit Artikel 8 der Richtlinie angenommen wurden, wie z. B. die Einhaltung kürzerer wöchentlicher Höchstarbeitszeiten, sofern die Technologie die Durchführung wirksamer Kontrollen ermöglicht.

exceeding six months, for calculation of the average maximum weekly working time of forty-eight hours.

Given that, according to Article 36 of Regulation (EU) No 165/2014, drivers are only required to show the record sheets for the current day and for the preceding 28 days (this timeframe will be extended to 56 days from 31 December 2024), and that current technology (i.e. the current tachographs and the upcoming smart tachograph version 2) does not allow for access at the roadside to working time data for long enough periods, roadside inspectors cannot check compliance with the requirement of the average working time over the reference period covering 4 or 6 months. Therefore, under the current technological and regulatory limitations, compliance with average working time over the period set out by Article 4 or longer periods set out by national measures adopted in line with Article 8 of the Directive 2002/15/EC cannot be checked by roadside inspectors, who under these circumstances may only control compliance with the maximum weekly working time of 60 hours and with breaks in work.

Roadside inspectors may also control compliance with other weekly working times that may have been defined as derogations to Article 4, adopted in line with Article 8 of the Directive, such as, e.g., compliance with shorter maximum weekly working times, insofar as technology enables the effective checks to be carried out.

| | |
|---|--|
| <p>In Bezug auf die Kontrollen in den Betrieben verpflichtet der neue Absatz 4 des Anhangs I Teil B der Richtlinie 2006/22/EG (eingeführt durch Artikel 2 Absatz 13 Buchstabe b Ziffer i der Richtlinie (EU) 2020/1057) die Mitgliedstaaten, bei der Durchführung von Kontrollen in den Betrieben Folgendes zu berücksichtigen:</p> <p>"die Einhaltung der durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit, der Pausen und der Nachtarbeit gemäß den Artikeln 4, 5 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG."</p> <p>Erstens verlangt diese neue Bestimmung eindeutig, dass die durchschnittliche Wochenarbeitszeit überprüft werden muss. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass dies auch eine mögliche Abweichung vom Bezugszeitraum gemäß Artikel 8 einschließt.</p> <p>Da in dieser Bestimmung keine weiteren Bedingungen im Zusammenhang mit den technischen Möglichkeiten hinzugefügt wurden, sollte zweitens davon ausgegangen werden, dass sich die Kontrollen in den Betrieben auch auf die in Artikel 8 der Richtlinie 2002/15/EG genannten Abweichungen von den Artikeln 4 und 7 der Richtlinie erstrecken müssen, sofern diese Abweichungen gemäß den in dieser Bestimmung festgelegten Bedingungen umgesetzt worden sind.</p> | <p>Regarding the checks at the premises, the new paragraph (4) of Annex I Part B of Directive 2006/22/EC (introduced by Article 2(13)(b)(i) of Directive (EU) 2020/1057) requires Member States to consider the following when carrying checks at the premises:</p> <p>"compliance with maximum average weekly working times, breaks and night work requirements set out in Articles 4, 5 and 7 of Directive 2002/15/EC;"</p> <p>Firstly, this new provision clearly requires the average weekly working time to be checked. It can therefore be assumed that this also includes any potential derogation to the reference period under Article 8.</p> <p>Secondly, considering that no other conditions linked to technological possibilities have been added in this provision, it should be understood that, during checks at the premises, checks must also cover the derogations to Article 4 and 7 of Directive 2002/15/EC as set out in Article 8 of the same directive, insofar as such derogations have been implemented in accordance with the conditions set out in that provision.</p> |
| <p>19. Ist es möglich, ein nationales System einzurichten, bei dem die Sozialpartner und nicht die Behörden der Mitgliedstaaten die Einhaltung der Artikel 4 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG in den Fällen kontrollieren, in denen die Sozialpartner im Rahmen von Tarifverträgen Ausnahmen gemäß Artikel 8 der genannten</p> | <p>19. Is it possible to establish a national system where the social partners, and not Member State authorities, carry out controls regarding compliance with Articles 4 and 7 of Directive 2002/15/EC in those situations, where the social partners through collective agreements have</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Richtlinie beschlossen haben, um die Richtlinie (EU) 2020/1057, Artikel 2 Absatz 13, in diesen Fällen durchzusetzen?</p> | <p>decided on derogations in line with Article 8 of the aforementioned directive enforcing Directive (EU) 2020/1057, Article 2(13) in those instances?</p> |
| <p>Gemäß den Artikeln 4 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG müssen die Mitgliedstaaten "die erforderlichen Maßnahmen ergreifen", um die Einhaltung der in diesen Artikeln festgelegten Bestimmungen zu gewährleisten.</p> <p>Darüber hinaus schreibt Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG vor, dass die Mitgliedstaaten ein System geeigneter und regelmäßiger Kontrollen der ordnungsgemäßen und konsequenten Durchführung sowohl auf der Straße als auch auf dem Betriebsgelände einrichten. In Absatz 2 des genannten Artikels ist festgelegt, dass die Mitgliedstaaten die Kontrollberechtigten mit angemessenen rechtlichen Befugnissen ausstatten müssen, damit sie ihren Kontrollpflichten gemäß dieser Richtlinie ordnungsgemäß nachkommen können.</p> <p>Sofern die Einhaltung der oben genannten Artikel gewährleistet ist, hindert nichts die Mitgliedstaaten daran, die Sozialpartner an den in der Richtlinie 2002/15/EG festgelegten Kontrollen zu beteiligen, sofern dies relevant ist, z. B. in den Bereichen, in denen gemäß Artikel 8 dieser Richtlinie angenommene Tarifverträge gelten.</p> <p>Daher können die Mitgliedstaaten ein nationales System einrichten, bei dem die zuständigen Organisationen der Sozialpartner die Einhaltung der Artikel 4 und 7 der Richtlinie 2002/15/EG in den Fällen kontrollieren, in denen die Sozialpartner im Rahmen von Tarifverträgen</p> | <p>Articles 4 and 7 of Directive 2002/15/EC require Member States to "take the measures necessary" to ensure compliance with the provisions set out in those articles.</p> <p>Further, Article 2(1) of Directive 2006/22/EC requires that Member States organise a system of appropriate and regular checks on correct and consistent implementation, both at the roadside and at premises. Paragraph 2 of that Article specifies that Member States must provide authorised inspecting officers with appropriate legal powers to enable them correctly to discharge their inspection obligations as required by this Directive.</p> <p>Provided that compliance with the above articles is ensured, nothing prevents Member States to involve social partners in controls established in Directive 2002/15/EC where relevant, for example, in the areas where collective agreements adopted in line with Article 8 of that Directive apply.</p> <p>Therefore, it is possible for Member States to establish a national system where the competent social partners' organisations carry out controls regarding compliance with Articles 4 and 7 of Directive 2002/15, in those situations where the social partners, through collective agreements,</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Ausnahmen gemäß Artikel 8 der genannten Richtlinie beschlossen haben.</p> <p>Gemäß Artikel 10 Absatz 4 der Richtlinie 2014/67 können die Sozialpartner in den Mitgliedstaaten, in denen gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten die Festlegung der Beschäftigungsbedingungen für entsandte Arbeitnehmer gemäß Artikel 3 der Richtlinie 96/71/EG, insbesondere der Mindestlohnsätze, einschließlich der Arbeitszeit, den Sozialpartnern überlassen ist, auf geeigneter Ebene und unter den von den Mitgliedstaaten festgelegten Bedingungen auch die Anwendung der einschlägigen Beschäftigungsbedingungen für entsandte Arbeitnehmer überwachen, sofern ein angemessenes Schutzniveau gewährleistet ist, das demjenigen aus der Richtlinie 96/71/EG und der vorliegenden Richtlinie gleichwertig ist.</p> <p>Es sei auch darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG sicherstellen müssen, dass in ihrem Hoheitsgebiet eine kohärente nationale Durchsetzungsstrategie angewandt wird. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten eine Stelle für die Koordinierung der gemäß Artikel 4 und 6 getroffenen Maßnahmen in Bezug auf Straßenkontrollen und Kontrollen auf dem Betriebsgelände der Unternehmen benennen. Die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten sind hiervon zu unterrichten.</p> | <p>have decided on derogations in line with Article 8 of the aforementioned Directive.</p> <p>Also, according to Article 10(4) of Directive 2014/67, in Member States where, in accordance with national law and/or practice, the setting of the terms and conditions of employment of posted workers referred to in Article 3 of Directive 96/71/EC, and in particular the minimum rates of pay, including working time, is left to the social partners, they may at the appropriate level and subject to the conditions laid down by the Member States, also monitor the application of the relevant terms and conditions of employment of posted workers, provided that an adequate level of protection equivalent to that resulting from Directive 96/71/EC and this Directive is guaranteed.</p> <p>It should also be noted, that according to Article 2(1) of Directive 2006/22/EC, Member States shall ensure that a coherent national enforcement strategy is applied on their territory. For this purpose, Member States may designate a body for the coordination of actions taken under Articles 4 and 6, concerning roadside checks and checks at the premises of the undertakings. The Commission and the other Member States must be informed thereof.</p> |
| <p>20. Ist Artikel 1 Absatz 11 letzter Unterabsatz der Richtlinie (EU) 2020/1057 richtig ausgelegt, dass bei einer Straßenkontrolle allein aufgrund der Einsichtnahme in die Nachweise für grenzüberschreitende Straßentransporte (Beförderungsdokumente) und</p> | <p>20. Is Article 1(11) last paragraph of Directive (EU) 2020/1057 interpreted correctly, that during a roadside check it is possible to determine that a driver is considered a posted worker solely on the basis of inspecting the evidence of international</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Fahrtenschreiberaufzeichnungen festgestellt werden kann, dass ein Fahrer als entsandter Arbeitnehmer gilt? Wenn ja, können die Mitgliedstaaten bei diesen Straßenkontrollen neben den oben genannten Dokumenten auch andere Dokumente überprüfen, die in dieser Bestimmung nicht genannt sind?</p> | <p>road transport operations (transport documents) and tachograph records? If so, can the Member States during these roadside checks, in addition to the above-mentioned documents verify also other documents, which are not mentioned in this provision?</p> |
| <p>Artikel 1 Absatz 11 letzter Unterabsatz der Richtlinie (EU) 2020/1057 ist dahingehend zu verstehen, dass die Kontrollbehörden der Mitgliedstaaten zur Feststellung, ob ein Fahrer gemäß den Absätzen 3 und 4 des genannten Artikels als nicht entsandt gilt, den Fahrer lediglich verpflichten können, die Nachweise über die betreffenden grenzüberschreitenden Beförderungen und die Fahrtenschreiberaufzeichnungen aufzubewahren und auf Verlangen bei der Straßenkontrolle vorzulegen.</p> <p>Die Kontrollbehörden der Mitgliedstaaten dürfen von einem Fahrer bei einer Straßenkontrolle keine weiteren Dokumente verlangen, die über die in Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe b der Richtlinie 2020/1057) ausdrücklich genannten hinausgehen, um die Einhaltung der Vorschriften über die Entsendung von Fahrern zu überprüfen. Abweichend von Artikel 9 Absätze 1 und 2 der Durchsetzungsrichtlinie 2014/67/EU enthält Artikel 1 Absatz 11 der Richtlinie 2020/1057 eine geschlossene Liste von Verwaltungsanforderungen und Kontrollmaßnahmen, die die Mitgliedstaaten den Unternehmen und Fahrern im Hinblick auf die Überprüfung der Einhaltung der Entsendevorschriften auferlegen können.</p> | <p>The correct understanding of Article 1(11) last paragraph of Directive (EU) 2020/1057 is that in order to ascertain whether a driver is not considered to be posted, pursuant to paragraphs 3 and 4 of that Article, Member States' control authorities may only impose an obligation for the driver to keep and make available, where requested at the roadside check, the evidence of the relevant international carriages and tachograph records.</p> <p>Member States' control authorities may not require from a driver at a roadside check other documents in addition to those explicitly mentioned in Article 1(11)(b) of Directive 2020/1057) in order to ascertain compliance with the rules on posting of drivers. By derogation from Article 9(1) and (2) of the enforcement Directive 2014/67/EU, Article 1(11) of Directive 2020/1057 provides for a closed list of administrative requirements and control measures that may be imposed by Member States on operators and on drivers with regard to checking compliance with the posting rules.</p> |

| | |
|---|--|
| | |
| <p>21. Ist es erforderlich, bei jeder Straßenkontrolle das genaue Rechtsverhältnis zwischen einem Fahrer und dem Kraftverkehrsunternehmen, das als sein Arbeitgeber auftritt, zu überprüfen, einschließlich der Feststellung, ob ein Arbeitsverhältnis zwischen dem Fahrer und dem Transportunternehmen besteht?</p> | <p>21. Is it necessary to check the exact legal relation between a driver and the road transport undertaking acting as his employer each time during a roadside check, including determining whether there is an employment relation between the driver and the haulier?</p> |
| <p>Nein, die Richtlinie (EU) 2020/1057 schreibt nicht vor, bei Straßenkontrollen die Art des Beschäftigungsverhältnisses/Vertragsverhältnisses zwischen einem Fahrer und einem Entsendeunternehmen zu überprüfen. Bei der Straßenkontrolle werden die Fahrer nicht aufgefordert, andere als die in Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2020/1057 genannten Dokumente und Informationen vorzulegen.</p> <p>Es ist jedoch zu beachten, dass die Entsendeerklärung bereits das Datum des Beginns des Arbeitsvertrags des Fahrers und das auf ihn anwendbare Recht gemäß Artikel 11 Buchstabe a Ziffer iv der Richtlinie 2020/1057 enthalten sollte. Das Vorhandensein einer Entsendeerklärung stellt daher bereits eine Erklärung des Verkehrsunternehmens über das Bestehen eines Arbeitsverhältnisses dar.</p> <p>Bitte beachten Sie die Antwort auf Frage 11.</p> | <p>No, Directive (EU) 2020/1057 does not impose to check at the roadside the type of employment/contractual relationship between a driver and a posting undertaking. At the roadside control drivers shall not be requested to provide documents and information other than those set out in Article 1(11)(b) of Directive (EU) 2020/1057.</p> <p>It should be noted, however, that the posting declaration should already include the start date of the driver's contract of employment and the law applicable to it, pursuant to Article 11(a)(iv) of Directive 2020/1057. The existence of a posting declaration therefore already constitutes a declaration from the transport undertaking of the existence of an employment relationship.</p> <p>Please see the reply to Q11.</p> |
| <p>22. Sollten Straßenkontrollen im Zusammenhang mit der Entsendung von Fahrern in der Regel an Ort und Stelle durchgeführt werden, insbesondere im Hinblick darauf, ob ein Fahrer ein entsandter Arbeitnehmer gemäß den</p> | <p>22. Should roadside checks related to posting of drivers be determined, as a general rule, on the spot, in particular with reference to whether a driver is or is not a posted worker according to the provisions</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2020/1057 und Artikel 2 der Richtlinie 96/71/EG ist oder nicht?</p> | <p>of Directive (EU) 2020/1057 and Article 2 of Directive 96/71/EC?</p> |
| <p>Bitte beachten Sie die Antworten auf Q19 und Q20.</p> | <p>Please see the replies to Q19 and Q20</p> |
| <p>V. SANKTIONEN UND STRAFMASSNAHMEN</p> | <p>V. SANCTIONS AND PENALTIES</p> |
| <p>23. Ist Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2020/1057 zutreffend dahingehend ausgelegt, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, ein System spezifischer Sanktionen für Verlader, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer vorzusehen, die als Hauptauftragnehmer (ob sie nun selbst Verkehrsunternehmen sind oder nicht) Verkehrsunternehmen (die somit als Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer ihres Hauptauftragnehmers handeln) mit der Erbringung von grenzüberschreitenden Verkehrsdienstleistungen beauftragen?</p> | <p>23. Is Article 5(1) of Directive (EU) 2020/1057 interpreted correctly as requiring Member States to provide for a system of specific sanctions regarding consignors, freight forwarders, contractors and sub-contractors which, acting as main contractors (and being themselves transport undertakings or not), commission the performance of cross-border transport services to transport undertakings (which therefore act as contractors or subcontractors of their main contractor)?</p> |
| <p>Das Ziel von Artikel 5 der Richtlinie 2020/1057 über Sanktionen und Geldbußen wird in Erwägungsgrund 39 dargelegt: "Die Verkehrsunternehmen sind Adressaten bestimmter besonderer Entsendungsvorschriften und tragen die Folgen der von ihnen begangenen Verstöße gegen diese Vorschriften. Um jedoch Missbrauch durch Unternehmen zu verhindern, die Beförderungsleistungen bei Güterkraftverkehrsunternehmen in Auftrag geben, sollten die Mitgliedstaaten auch klare und vorhersehbare Regeln für Sanktionen gegen Verlader, Spediteure, Auftragnehmer und</p> | <p>The objective of Article 5 of Directive 2020/1057 concerning sanctions and penalties is established in recital 39, following which "Transport undertakings are the addressees of certain special rules on posting and bear the consequences of any infringements of those rules that they commit. However, in order to prevent abuse by undertakings contracting transport services from road haulage operators, Member States should also provide for clear and predictable rules on sanctions against consignors, freight forwarders,</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Unterauftragnehmer für den Fall vorsehen, dass sie wussten oder unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass die von ihnen in Auftrag gegebenen Beförderungsleistungen Verstöße gegen besondere Vorschriften über die Entsendung beinhalten."</p> <p>In Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2020/1057 heißt es: "Die Mitgliedstaaten legen Regeln für Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer wegen Nichteinhaltung der gemäß Artikel 1 erlassenen nationalen Vorschriften fest, wenn sie wussten oder unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass die von ihnen beauftragten Beförderungsdienstleistungen Verstöße gegen diese Vorschriften beinhalten."</p> <p>Daher müssen die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2020/1057 ein System spezifischer Sanktionen für Verlader, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer vorsehen, die grenzüberschreitende Verkehrsdienstleistungen an Verkehrsunternehmen in Auftrag geben, wenn diese Verkehrsdienstleistungen Verstöße gegen die gemäß Artikel 1 erlassenen nationalen Vorschriften beinhalten.</p> | <p>contractors and sub-contractors in cases where they knew, or, in light of all relevant circumstances ought to have known, that the transport services that they commissioned involved infringements of special rules on posting."</p> <p>Article 5(1) of Directive (EU) 2020/1057 provides that "Member States shall lay down rules on sanctions against consignors, freight forwarders, contractors and sub-contractors for non-compliance with national provisions adopted pursuant to Article 1, where they knew, or, in the light of all relevant circumstances, ought to have known, that the transport services that they commissioned involved infringements of those provisions."</p> <p>Therefore, Article 5(1) of Directive (EU) 2020/1057 requires Member States to provide for a system of specific sanctions regarding consignors, freight forwarders, contractors and subcontractors which commission the performance of cross-border transport services to transport undertakings, when those transport services involve infringements of the national provisions adopted pursuant to Article 1.</p> |
| <p>24. Welche anderen Umstände oder Kriterien könnten - abgesehen von dem Beispiel eines zu niedrigen Preises - als Nachweis dafür angesehen werden, dass die oben genannten Verlader, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer wussten oder hätten wissen müssen, dass die von ihnen in Auftrag</p> | <p>24. Apart from the example of a price that is too low, what other circumstances or criteria could be considered to be established that the above-mentioned consignors, freight forwarders, contractors and sub-contractors knew or should have known that the transport services that they</p> |

| | |
|---|---|
| <p>gegebenen Beförderungsleistungen Verstöße gegen diese Vorschriften beinhalten?</p> | <p>commissioned involved infringements of those provisions?</p> |
| <p>Der EU-Gesetzgeber hat festgelegt, dass die maßgeblichen Akteure der Transportkette unter bestimmten Bedingungen für die Einhaltung der in Artikel 1 der Richtlinie 2020/1057 festgelegten Regeln haften sollten, wie in Erwägungsgrund 39 ausgeführt. Nach Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie bezieht sich der Tatbestand auf die tatsächliche Kenntnis oder die Verpflichtung zur Kenntnisnahme durch die maßgeblichen Akteure der Beförderungskette, dass die von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienste Verstöße gegen die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie beinhalten.</p> <p>Die Umstände, unter denen davon auszugehen ist, dass diese Beteiligten wussten oder zu wissen verpflichtet waren, dass die von ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsdienste Verstöße gegen diese Vorschriften beinhalteten, sind nach den im nationalen Recht festgelegten Kriterien zu bestimmen.</p> | <p>The EU legislature has established that the relevant actors in the transport operation chain should be liable, under certain conditions, for compliance with the rules established in Article 1 of Directive 2020/1057, as stated in recital 39. According to Article 5(1) of the Directive, the incriminating facts relate to the effective knowledge or to the obligation of knowledge, by the relevant actors of the transport operation chain, that the transport services they commissioned involved infringements of the relevant provisions of the Directive.</p> <p>The circumstances under which those relevant actors are to be considered as knowing or to have the obligation of knowing that the transport services that they commissioned involved infringements of those provisions must be established according to criteria set out under national law.</p> |
| <p>25. Ist es möglich, eine Sanktion für die Nichtvorlage einer Entsendungserklärung an den Staat, in den ein Fahrer entsandt wird, zu verhängen, ohne zu prüfen, ob ein Arbeitsverhältnis zwischen einem Fahrer und einem Kraftverkehrsunternehmen gemäß den Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats besteht, wenn aus den Beförderungspapieren und den Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers hervorgeht, dass ein bestimmter Kraftverkehr</p> | <p>25. Is it possible to impose a penalty for failing to submit a posting declaration to the State where a driver is being posted, without ascertaining whether there exists an employment relation between a driver and a road transport undertaking in accordance with the regulations of the host Member State, in cases where the transport documents and the tachograph recordings show that a given road transport operation</p> |

| | |
|--|---|
| <p>unter die Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2020/1057 fällt?</p> | <p>falls under the provisions of Directive (EU) 2020/1057?</p> |
| <p>Die Verhängung einer Sanktion für die Nichtvorlage der Entsendeerklärung hängt von der Ausgestaltung des nationalen Sanktionssystems ab, das in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt. Das Sanktionssystem wird im Einklang mit den in Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2020/1057 festgelegten Anforderungen eingerichtet. In dieser Richtlinie ist nicht festgelegt, in welcher Phase der Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften die Sanktion zu verhängen ist. Es ist jedoch wichtig, darauf hinzuweisen, dass das IMI-System und die mit dem IMI verbundene öffentliche Schnittstelle so konzipiert sind, dass sie es den Kontrollbehörden erleichtern, alle Informationen, einschließlich des Arbeitsvertrags oder eines gleichwertigen Dokuments, zu sammeln, die zur Feststellung eines Verstoßes gegen die Entsendevorschriften erforderlich sind. Bitte beachten Sie, dass der Arbeitsvertrag von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in die die Entsendung gemäß Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2020/1057 erfolgt ist, vom Betreiber angefordert werden kann.</p> | <p>The imposition of a penalty for a failure to submit the posting declaration depends on the architecture of the national penalty system, which is the competence of Member States. The penalty system shall be established in line with requirements set out in Article 5 of Directive (EU) 2020/1057. That Directive does not specify at which stage of the compliance check the penalty shall be imposed. However, it is important to note that the IMI system and the public interface connected to IMI are designed to facilitate control authorities to gather a full set of information, including an employment contract or equivalent document, necessary to ascertain an infringement to the posting rules. Please note that the employment contract may be requested to the operator by the competent authorities of the Member States where the posting took place pursuant to Article 1(11)(c) of Directive (EU) 2020/1057.</p> |
| <p>26. Wird es möglich sein, Ersuchen um Beitreibung von Bußgeldern, die gegen Kraftverkehrsunternehmen verhängt wurden, oder einschlägige Mitteilungen über das neue Modul des IMI-Systems für die Entsendung von Fahrern an die zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten zu senden? Falls nicht, werden solche Ersuchen über das bestehende Modul des IMI-Systems für die Entsendung von</p> | <p>26. Will it be possible to send recovery proceedings requests, regarding the fines imposed on road transport undertakings, or any relevant notifications, to the competent authorities of other Member States via the new module of the IMI system dedicated to posting of drivers? If not, will such requests be sent via the existing module of the IMI system relevant to posting of workers?</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Arbeitnehmern übermittelt? (Formulare: PoW - einheitliches Instrument - Ersuchen um Mitteilung der Entscheidung und PoW - einheitliches Instrument - Ersuchen um Beitreibung einer Strafe und/oder Geldbuße)?</p> | <p>(forms: PoW - uniform instrument - request to notify about the decision and PoW - uniform instrument - request to recover a penalty and/or fine)?</p> |
| <p>Im Rahmen des neuen IMI-Moduls, das für die Zwecke der Richtlinie (EU) 2020/1057 entwickelt wurde, ist der Anwendungsbereich des Informationsaustauschs in Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe c der Richtlinie festgelegt, d. h. das Modul wird für den Austausch der in der Richtlinie genannten Dokumente verwendet und nicht für etwas anderes, das nicht in den Anwendungsbereich dieses Austauschs fällt.</p> <p>Das bestehende Modul für die Entsendung von Arbeitnehmern (PoW) im IMI deckt alle Fälle der Entsendung von Arbeitnehmern ab, einschließlich der Entsendung von Fahrern; daher können die Auskunftersuchen, einschließlich des Ersuchens um Zustellung einer Entscheidung und des Ersuchens um Beitreibung einer Strafe und/oder Geldbuße, verwendet werden. Die vollständige Liste der Fragen im Rahmen des IMI-Moduls Entsendung von Arbeitnehmern finden Sie hier: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/library/question_sets_forms/index_en.htm</p> | <p>Under the new module in IMI developed for the purposes of Directive (EU) 2020/1057, the scope of information exchanges is laid out in Article 1(11)(c) of the Directive, i.e. the module shall be used to exchange documents referred to in the Directive and not anything else outside the scope of this exchange.</p> <p>As for the existing Posting of Workers (PoW) module in IMI, this covers all posting of workers cases, including the posting of drivers; therefore the information requests, including the request to notify a decision and request to recover a penalty and/or fine, can be used. The full list of questions under the IMI Posting of Workers module can be found here: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/library/question_sets_forms/index_en.htm</p> |