

VERNEHMLASSUNGSBERICHT

DER REGIERUNG

BETREFFEND DIE ABÄNDERUNG DES ENTSENDEGESETZES

(UMSETZUNG RICHTLINIE (EU) 2020/1057)

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

Vernehmlassungsfrist: 14. April 2023

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ministerium.....	5
Betroffene Stellen	5
1. Ausgangslage	7
2. Begründung der Vorlage.....	9
3. Schwerpunkte der Vorlage	10
3.1 Allgemeines	10
3.2 Wesentliche Inhalte der Richtlinie	11
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	12
5. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	23
6. Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung.....	23
7. Regierungsvorlage	25

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 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 Richtli 96/71/EG hinsichtlich der Entsendung von 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 im Sinne der Richtlinie 96/71/EG anzusehen ist und legt fest, welche Ausnahmen von den allgemeinen entsenderechtlichen Regeln für diese Arbeitnehmer gelten. Weiter wird mit der Richtlinie ein europaweit einheitliches Meldesystem für Entsendungen im Strassentransport eingeführt: In den EU-Staaten wird die Entsendung von 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 Arbeitnehmern 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 Kraftfahrer nach Liechtenstein entsenden. Auch im umgekehrten Fall, wenn liechtensteinische Transportunternehmer ihre 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).

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

Ministerium für Inneres, Wirtschaft und Umwelt

BETROFFENE STELLEN

Amt für Strassenverkehr

Amt für Volkswirtschaft

Landespolizei

Vaduz, 17. Januar 2023

LNR 2022-1942

P

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. Weiters bedingt die Übernahme der Richtlinie die Anpassung der Entsendeverordnung (EntsV)² als auch der Verordnung über die Kontrolle

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

der Lenk- und Ruhezeit der Führer von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport (LRKV)³.

Nach über dreijährigen Verhandlungen haben sich die EU-Mitgliedsstaaten und die EU-Kommission auf ein „Mobilitätspaket/Mobility Package“ genanntes Bündel von Verordnungen und Richtlinien verständigt, dass das „EG Road Package“ von 2009 weiterentwickelt. Das EU-Parlament hatte diesem Reformvorhaben am 8. Juli 2020 zugestimmt. Die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt erfolgte am 31. Juli 2020.

Inhaltlich trifft dieses 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.

Im Einzelnen umfasst das Mobilitätspaket I folgende Verordnungen und Richtlinien:

- Verordnung (EU) 2020/1057 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

³ 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.

wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern.

- Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor.

Verordnungen sind nach deren Übernahme ins EWR-Abkommen für die EWR/EFTA-Staaten unmittelbar anwendbar. Eine Umsetzung in nationales Recht ist nicht erforderlich.

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

Richtlinien müssen von den EU-Mitgliedsstaaten 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

essentiell, dass die Richtlinie im EWR/EFTA-Raum möglichst rasch gilt, auch wenn die nationalen Umsetzungsmassnahmen noch nicht in Kraft sind.

Der Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses betreffend die Richtlinie (EU) 2020/1057 wurde am 10. Juni 2022 vom Gemeinsamen EWR-Ausschuss unterzeichnet. Der Landtag hat dem Beschluss Nr. 188/2022 zuvor am 2. Juni 2022 zu BuA Nr. 64/2022 seine Zustimmung erteilt.

Die Richtlinie enthält spezifische Regeln für die Entsendung von 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 Arbeitnehmern 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 Kraftfahrer überhaupt als entsandte Arbeitnehmer 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 IMI-System 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 sollen mit der Richtlinie ausgeräumt werden. 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.

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. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Zu Art. 1 – Gegenstand und Zweck

In den Abs. 2 ist **Bst. c** aufzunehmen, wonach das Gesetz auch der Umsetzung der Richtlinie dient.

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 – analog zur Rezeptionsvorlage neben dem Kraftfahrer (Fahrer) auch Begleitpersonen als mobiler Arbeitnehmer. Dies führt dazu, dass auf Fahrer und Begleitpersonal dieselben entsenderechtlichen Bestimmungen zur Anwendung kommen. Die Definition verlangt

weiter, dass die mobilen Arbeitnehmer bei einem Verkehrsunternehmen angestellt sein müssen. So richtet sich die Richtlinie implizit nur an Verkehrsunternehmen. Dies erschliesst sich teilweise aus den Erwägungsgründen und vereinzelt aus den Bestimmungen⁴. In der Richtlinie wird aber weder 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) 2020/1054⁵ und die Verordnung (EU) 2020/1055⁶. Nach dem erwähnten Regelungszusammenhang muss die Transportdienstleistung selbst gewerblich ausgeübt werden. Demnach sind Unternehmen vom Anwendungsbereich ausgeschlossen, die etwa eigene Erzeugnisse transportieren.⁷ Die Richtlinie kommt also nicht zur Anwendung, sofern es sich beim Transport nur um eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens handelt⁸.

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 Amtshilfereisen eingeholt werden können. Auf Ersuchen einer ausländischen Behörde

⁴ Vgl. Art. 1 Abs. 3 Unterabs. 2 oder etwa Erwägungsgrund 39 der Richtlinie.

⁵ Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. 7. 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) 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 2020/249, 1.

⁶ Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. 7. 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) 1071/2009, (EG) 1072/2009 und (EU) Nr 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor, ABl L 2020/249, 17.

⁷ Vgl. Art. 1 Abs. 1 der Verordnung (EG) 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. 10. 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, ABl L 2009/300, 72.

⁸ Sog. Werkverkehr nach Art. 1 Abs. 5 Bst. d der Verordnung (EG) 1072/2009.

muss deshalb das 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 Niederlassung 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 Strassentransportgesetz⁹ 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:

1) grenzüberschreitende bilaterale Beförderungen¹⁰ – Beförderungen auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags von dem Niederlassungsmitgliedstaat, in einen anderen Mitgliedstaat oder ein Drittland oder von einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Niederlassungsmitgliedstaat;

⁹ 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.

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

2) begrenzte zusätzliche Be- und/oder Entladungen¹¹, die im Rahmen bilateraler Beförderungen in den Mitgliedstaaten oder Drittländern, durch die der Kraftfahrer fährt, vorgenommen werden;

3) Transit¹² durch das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, ohne Be- oder Entladungen vorzunehmen;

4) Zu- oder Ablaufstrecke einer Beförderung im kombinierten Verkehr¹³ im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG des Rates¹⁴, wenn die auf der Strasse zurückgelegte Teilstrecke selbst eine grenzüberschreitende bilaterale Beförderung darstellt.¹⁵

Indem auf die Bestimmungen der Richtlinie verwiesen wird, ist sichergestellt, dass exakt der Wortlaut der Richtlinienbestimmungen zur Auslegungsfrage, ob eine Entsendung im Strassentransportbereich vorliegt oder nicht, herangezogen wird.

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.¹⁶ Alle anderen grenzüberschreitenden Transporttätigkeiten, die nicht nach Abs. 3 vom Geltungsbereich

¹¹ Art. 1 Abs. 3 Unterabs. 3 der Richtlinie.

¹² Art. 1 Abs. 3 Unterabs. 3 der Richtlinie.

¹³ Erwägungsgr. 12 und Art. 1 Abs. 6 der Richtlinie.

¹⁴ 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).

¹⁵ Vgl. «Questions and Answers on posting of drivers under Directive (EU) 2020/1057 in the context of transport of goods», Guideline der Europäischen Kommission (deutsche Version abrufbar unter: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/posting-rules_de). Die Guideline bezieht sich auf die Entsendung von Kraftfahrern im Zusammenhang mit der Güterbeförderung im Strassenverkehr. Ein Leitfaden hinsichtlich der Personenbeförderung ist noch in Ausarbeitung. Die einleitenden Ausführungen des Leitfadens zur Frage, wann eine Entsendung von Kraftfahrern im Sinne der Richtlinie vorliegt und wann nicht, gelten jedoch grundsätzlich sowohl für den Gütertransport als auch für die Personenbeförderung.

¹⁶ Die Richtlinie erwähnt die Kabotage deshalb explizit, weil sie unter Umständen auch als bilaterale Beförderung angesehen werden kann.

ausgenommen sind und dennoch einen hinreichenden Bezug zum Fürstentum Liechtenstein haben, sind als Entsendungen zu qualifizieren.

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

Mit **Abs. 6** wird der Geltungsbereich des EntsG ausgedehnt auf eine Situation, die 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 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 Fahrer ausländischer Transportunternehmen die für diese Einschätzung notwendigen Unterlagen mitführen müssen. Die entsprechenden Unterlagen sind in Art. 6b bzw. 6b^{quater} Abs. 2 genannt, die dazugehörige Strafbewehrung in Art. 9a sowie 9b.

Zu Art. 6 – Vollzugsorgane

Der Landespolizei obliegt nach geltendem Recht die Aufgabe der Verkehrspolizei¹⁷, was auch die Kontrollen gemäss LRKV umfasst. Art. 2 der Richtlinie betrifft die Abänderung der Richtlinie 2006/22/EG¹⁸ 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

¹⁷ Vgl. Art. 2 Abs. 1 Bst. f des Gesetzes vom 21. Juni 1989 über die Landespolizei (Polizeigesetz, PolG), LGBI. 1989 Nr. 48; vgl. auch Art. 2 Abs. 3 sowie Art. 50 f. SVG.

¹⁸ 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.

Mitwirkungspflichten – das sind die Meldepflichten und die Pflichten zur Mitführung von Unterlagen – überprüft. Da die Einhaltung der entsenderechtlichen Verpflichtungen im Rahmen von Kontrollen im Strassenverkehr stattfindet, 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. Die Landespolizei ist demnach zuständig für die Kontrolle der Einhaltung der Meldepflichten nach Art. 6a und des neuen Art. 6a^{bis} sowie der Mitwirkungspflicht in Bezug auf mitzuführende Unterlagen nach den neuen Art. 6b Abs. 4 und Art. 6b^{quater}, soweit die Kontrollen im Rahmen von Strassenkontrollen stattfindet.¹⁹ Da die Landespolizei nun als Kontrollorgan eingesetzt wird, bedarf es aus formalen Gründen auch der entsprechenden Nennung in **Abs. 4**.

Zu Art. 6a – Meldung

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 sollen im vorgeschlagenen Art. 6a^{bis} umgesetzt werden. Für entsendende Arbeitgeber mobiler Arbeitnehmer, welche nicht in einem Staat domiziliert sind, in welchem aufgrund internationaler Übereinkommen die Meldung der Entsendung unter Verwendung des Standardformulars der öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) nach der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission vorgesehen ist, gilt nach wie vor die Meldepflicht nach Art. 6a.

¹⁹ 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.

Zu Art. 6a^{bis} – Meldung von mobilen Arbeitnehmern

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} 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) 2021/2179.²⁰

Zu Art. 6b – Kontrollen

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 domiziliert 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^{quater} 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 können. Mit **Abs. 5** wird klargestellt, ob für einen Verkehrsunternehmer die Pflicht nach Art. 6b oder nach dem neuen Art. 6b^{quater} gilt. Art. 6b gilt für

²⁰ 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. 68–72.

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 iVm Abs. 5 (z.B. Transit) handelt.

Zu Art. 6b^{quater} – Kontrollen bei der Entsendung mobiler Arbeitnehmer

Art. 6b^{quater} gilt für die Entsendung mobiler Arbeitnehmer, deren entsendender Arbeitgeber in einem Land domiziliert sind, mit welchem aufgrund internationaler Vereinbarungen die Richtlinie im Verhältnis zum Fürstentum Liechtenstein zur Anwendung gelangt (für die übrigen Verkehrsunternehmer siehe Art. 6b. Abs. 4).

Abs. 1 betrifft die Bereithaltung der Meldung nach Art. 6a^{bis}. Damit wird Art. 1 Abs. 11 Bst. b Ziff. i der Richtlinie umgesetzt. Von der nach Art. 1 Abs. 11 Bst. b der Richtlinie grundsätzlich zulässigen Verpflichtung des Kraftfahrers bzw. Fahrers wird jedoch entgegen der österreichischen Umsetzung in §21a 21a Bundesgesetz, mit dem ein Gesetz zur Bekämpfung von Lohn- und Sozialdumping erlassen wird (Lohn und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz – LSD-BG), BGBl. I Nr. 44/2016, abgesehen. Es ist kein Grund ersichtlich, weshalb bei der Entsendung eines mobilen Arbeitnehmers eine solche Verpflichtung aufgenommen werden soll. Eine analoge Verpflichtung des entsandten Arbeitnehmers war bis anhin auch nicht bei Entsendetatsbeständen ausserhalb des Strassentransportbereichs für den Vollzug notwendig. Zudem dient das Entsenderecht grundsätzlich dem Schutz des entsandten Arbeitnehmers. Die Inpflichtnahme sowie Sanktionierung des entsandten Arbeitnehmers als «schwächstes Glied in der Kette» würde diesem Schutzgedanken zuwiderlaufen.

Abs. 2 dient der Umsetzung von Art. 1 Abs. 11 Bst. b Ziff. ii und iii (betreffend entsandte Arbeitnehmer) sowie Abs. 11 letzter Unterabsatz (betreffend nicht entsandte Arbeitnehmer) der Richtlinie. Diese Unterlagen dienen der Feststellung, ob eine 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. 2 auch für Verkehrsunternehmer zu gelten, deren mobile Arbeitnehmer die Arbeitsleistung im Fürstentum Liechtenstein im Sinne von Art. 3 Abs. 3 erbringen. Somit sind die Unterlagen nach Abs. 2 etwa auch bei Transitfahrten der Landespolizei oder auch einem anderen Kontrollorgan vorzuweisen. Art. 1 Abs. 11 letzter Unterabsatz spricht weiters davon, dass die Mitgliedstaaten als Kontrollmassnahme dem Kraftfahrer die Verpflichtung auferlegen dürfen, gewisse Unterlagen bereitzuhalten. Anders als in Art. 1 Abs. 11 Bst. b findet sich hier keine Verpflichtung des Verkehrsunternehmers. Dennoch soll – mit denselben Gründen wie zu Abs. 1 ausgeführt – nicht der Kraftfahrer in die Pflicht genommen werden, sondern der entsendende Arbeitgeber. Auch in der österreichischen Rezeptionsvorlage wird das entsendende Verkehrsunternehmen in die Pflicht genommen, da der Verpflichtung des Fahrers zur Bereithaltung eine Handlung des Verkehrsunternehmers zur Bereitstellung vorangehen muss und andernfalls der Verkehrsunternehmer die Kontrollmöglichkeiten umgehen könnte. Die Pflichten nach Abs. 2 betreffen sowohl Arbeitgeber, welche mobile Arbeitnehmer entsenden als auch Arbeitgeber, deren Arbeitnehmer die Arbeitsleistung im Fürstentum Liechtenstein im Sinne von Art. 3 Abs. 3 erbringen.

Abs. 3 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. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie Lohnunterlagen, die binnen acht Wochen nach dem Tag der Aufforderung über die mit dem IMI verbundene öffentliche Schnittstelle zu übermitteln sind.

Zu Art. 6b^{quinquies} – Informationsverpflichtung von Strassentransportunternehmen

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.

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

Auch für den Fall, dass im Transportgewerbe einmal ein allgemeinverbindlich erklärter Gesamtarbeitsvertrag erlassen werden und dann für Entsender zur Anwendung kommen sollte, soll die Regierung die Möglichkeit haben, die Kompetenz für Meldekontrollen den von den Vertragsparteien des Gesamtarbeitsvertrages eingesetzten paritätischen Kontrollorgan zu übertragen.

Zu Art. 9 – Übertretungen in Zusammenhang mit Entsendungen nicht mobiler Arbeitnehmer sowie Übertretungen von Art. 6b^{quinquies}

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} gelten. Entsprechend sind der Sachtitel sowie auch **Abs. 2 Bst. c** anzupassen.

Zu Art. 9a – Übertretungen im Zusammenhang mit Entsendungen mobiler Arbeitnehmer

Die Landespolizei wird zukünftig bei Strassenverkehrskontrollen ebenfalls die Einhaltung der Mitwirkungspflichten nach Art. 6a, 6a^{bis}, 6b sowie 6b^{quater} prüfen. Mit der Regelung von **Art. 9a** wird verhindert, dass sich bei gleichzeitiger Feststellung sowohl entsendrechtlicher Übertretungen als auch etwa Übertretungen nach Art. 35 ARV 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 sie auch über seine allfälligen entsendrechtlichen Übertretungen entscheiden. Übertretungen, die allein im Rahmen von Strassenverkehrskontrollen festgestellt werden können, sollen deshalb von den ordentlichen Gerichten behandelt werden, entsendrechtliche Übertretungen eingeschlossen.

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 im Strassenverkehr 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.

5. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Hinsichtlich der Verfassungsmässigkeit der gegenständlichen Vorlage bestehen keine rechtlichen Bedenken.

6. AUSWIRKUNGEN AUF DIE NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

Die gegenständliche Vorlage hat derzeit keine Auswirkungen auf die UNO-Nachhaltigkeitsziele (SDGs). Positive Auswirkungen auf SDG 8 (Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum), konkret dem Unterziel „gleiches Entgelt für gleiche Arbeit“, können nach Einführung anwendbarer Lohnbestimmungen im Transportbereich erwartet werden.

7. **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 Fassung von LGBl. XXX Nr. XXX, wird wie folgt abgeändert:

Art. 1 Abs. 2 Bst. c

- c) 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. 2 Abs. 1 Bst. f

- f) "mobiler Arbeitnehmer": ein Arbeitnehmer eines Verkehrsunternehmens, der als Fahrer oder als Begleitpersonal in der Personen- und Güterbeförderung im Strassenverkehr tätig ist.

Art. 3 Abs. 2 bis 6

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

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

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

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

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

5) Bei mobilen Arbeitnehmern von Arbeitgebern, welche ihren Sitz nicht im europäischen Wirtschaftsraum haben, sind die in Abs. 3 und 4 genannten Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2020/1057 sinngemäss anzuwenden.

6) Wird die Arbeitsleistung eines mobilen Arbeitnehmers im Fürstentum Liechtenstein im Sinne von Abs. 3 erbracht, so finden Art. 6b, 6b^{quater} Abs. 2, Art. 9a sowie Art. 9b dennoch Anwendung.

Art. 6 Abs. 1, Abs. 1a und Abs. 4

1) Vorbehaltlich Abs. 1a wird mit der Überwachung der Einhaltung dieses Gesetzes und der dazu erlassenen Verordnungen sowie der sich darauf stützenden Verfügungen das Amt für Volkswirtschaft betraut.

1a) Die Landespolizei ist im Rahmen von Strassenkontrollen in Bezug auf die Entsendung von mobilen Arbeitnehmern zuständig für die Kontrolle der Einhaltung der Meldepflichten nach Art. 6a und 6a^{bis} sowie der Mitwirkungspflichten nach Art. 6b und 6b^{quater}.

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.

Art. 6a Abs. 5

5) Abs. 1 bis 4 gelten nicht für die Entsendung mobiler Arbeitnehmer, sofern der entsendende Arbeitgeber in einem Staat domiziliert ist, in welchem aufgrund internationaler Übereinkommen die Meldung der Entsendung unter Verwendung des Standardformulars der öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) zu erfolgen hat. Diesfalls ist die Meldung nach Art. 6a^{bis} vorzunehmen.

Art. 6a^{bis}*Meldung von mobilen Arbeitnehmern*

Der entsendende Arbeitgeber, welcher in einem Staat domiziliert ist, in welchem aufgrund internationaler Übereinkommen die Meldung der Entsendung eines mobilen Arbeitnehmers unter Verwendung des Standardformulars der öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) zu erfolgen hat, hat die Meldung der Entsendung unter Verwendung des genannten Standardformulars spätestens bei Beginn der Entsendung zu übermitteln. Die Meldung hat folgende Angaben zu enthalten; nachträgliche Änderungen bei den Angaben sind unverzüglich zu melden:

- a) die Identität des entsendenden Arbeitgebers, zumindest in Form der Nummer der Gemeinschaftslizenz, sofern diese verfügbar ist;
- b) die Kontaktangaben eines Verkehrsleiters oder einer anderen Person im Niederlassungsmitgliedstaat, 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) den Beginn des Arbeitsverhältnisses des mobilen Arbeitnehmers und das auf dieses Verhältnis anwendbare Recht;
- e) das geplante Datum des Beginns und des Endes der Entsendung für einen Zeitraum von mindestens einem Tag und höchstens sechs Monaten;
- f) die amtlichen Kennzeichen der Kraftfahrzeuge;
- g) ob es sich bei den Verkehrsdienstleistungen um Güterbeförderung, Personenbeförderung, grenzüberschreitende Beförderung oder Kabotage handelt.

Art. 6b Abs. 4 und 5

4) Bei der Entsendung von mobilen Arbeitnehmern sowie in den Fällen von Art. 3 Abs. 6 sind abweichend von Abs. 1 der Arbeitsvertrag oder eine andere Form der Unterrichtung nach § 1173a Art. 27 Abs. 3 ABGB in deutscher Sprache sowie Arbeitszeitaufzeichnungen (Aufzeichnungen im Sinne von Art. 36 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014) bereits ab der Einreise in das Fürstentum Liechtenstein im Fahrzeug bereitzuhalten oder unmittelbar vor Ort und im Zeitpunkt der Erhebung in elektronischer Form zugänglich zu machen.

5) Abs. 1 bis 4 gelten nicht für Entsendungen von mobilen Arbeitnehmern, deren entsendender Arbeitgeber in einem Land domiziliert ist, in welchem aufgrund internationaler Übereinkommen im Verhältnis zum Fürstentum Liechtenstein die Bestimmungen von Art. 1 Abs. 11 der Richtlinie (EU) 2020/1057 zur Anwendung gelangen.

Art. 6b^{quater}*Kontrollen bei der Entsendung mobiler Arbeitnehmer*

1) Entsendende Arbeitgeber, welche der Meldepflicht nach Art. 6a^{bis} unterstehen, haben dafür zu sorgen, dass während der Entsendung von mobilen Arbeitnehmern den Kontrollorganen vom Fahrer die Meldung nach Art. 6a^{bis} in Papierform oder elektronischer Form bei Kontrollen zur Verfügung gestellt wird.

2) Entsendende Arbeitgeber, welche in einem Land domiziliert sind, in welchem aufgrund internationaler Übereinkommen im Verhältnis zum Fürstentum Liechtenstein die Richtlinie (EU) 2020/1057 zur Anwendung gelangt, haben während der Entsendung von mobilen Arbeitnehmern sowie in den Fällen von Art. 3

Abs. 6 dafür zu sorgen, dass den Kontrollorganen vom Fahrer nachfolgende Unterlagen in Papierform oder elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden:

1. Belege, aus denen
 - a) im Falle einer Güterbeförderung das beförderte Gut, der Be- und Entladeort und der Auftraggeber, oder
 - b) im Falle einer Personenbeförderung der Aufnahme- und Absetzort der beförderten Fahrgäste ersichtlich sind, wie etwa im Falle der Bst. a einen elektronischen Frachtbrief (e-CMR) oder die in Art. 8 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 genannten Belege, und
2. Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers gemäss der Verordnung (EU) Nr. 165/2014.

3) Entsendende Arbeitgeber, die in einem Land domiziliert sind, in welchem aufgrund internationaler Übereinkommen im Verhältnis zum Fürstentum Liechtenstein die Richtlinie (EU) 2020/1057 zur Anwendung gelangt, haben den Kontrollorganen nach Beendigung der Entsendung auf Verlangen nachfolgende Unterlagen binnen acht Wochen nach dem Tag der Aufforderung über die mit dem Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) verbundene öffentliche Schnittstelle zu übermitteln:

- a) die in Abs. 2 aufgezählten Unterlagen;
- 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.

Art. 6b^{quinquies}

Informationsverpflichtung von Strassentransportunternehmen

Strassentransportunternehmen mit Niederlassung im Inland haben nach Aufforderung durch das Amt für Volkswirtschaft diesem binnen einer Woche jene Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die erforderlich sind, damit dieses einem Amtshilfeersuchen im Sinne Art. 11a^{bis} nachkommen kann.

Art. 6c Abs. 1 Bst. a

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

Art. 9 Sachtitel und Abs. 2 Bst. c

*Übertretungen in Zusammenhang mit Entsendungen nicht mobiler Arbeitnehmer
sowie Übertretung von Art. 6b^{quinquies}*

c) der Mitwirkungspflicht nach Art. 6b^{bis}, 6b^{ter} oder 6b^{quinquies} nicht nachkommt.

Art. 9a

Übertretungen im Zusammenhang mit Entsendungen mobiler Arbeitnehmer

Vom Landgericht wird wegen Übertretung mit einer Busse von 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:

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

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 im Strassenverkehr nach der Richtlinie (EU) 2020/1057

1) Das Amt für Volkswirtschaft hat mit den zuständigen Behörden und Stellen anderer EU-Mitgliedstaaten bei den Aufgaben gemäss 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 oder Stelle 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 1. xxx 20xx in Kraft, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.