

DOCH WAHNSINN!

✕ POLITIK

**Sie müssen einen Job im EU-Ausland erledigen?
Machen Sie sich auf was gefasst!**

Von Andreas Hoidn-Borchers und Jan Rosenkranz

D

Der Wahnsinn kam mit der Hauspost. Ein Schreiben der Personalabteilung an jeden Mitarbeiter, in der Ecke ein großer grüner „WICHTIG!“-Button. „Neues Verfahren für Dienstreisen ins europäische Ausland“. So trat die „A1“ in unser Leben, die wir in der Redaktion bisher nur aus den Verkehrsnachrichten kannten, Stau zwischen Uphusen/Mahndorf und Kreuz Bremen. Wir hatten ja keine Ahnung.

trollen“ und „Bußgeldern“ und einer „Vorlaufzeit von drei bis vier Tagen“.

Vier? Tage? Vorlauf? Vor einer Reise, von der manche Kollegen morgens noch nichts ahnen, weil etwa Terroristen nicht dazu neigen, einen Anschlag in Paris oder Nizza anzukündigen? Und was, wenn der Papst zurücktritt oder der Brexit kippt? Keep calm and A1-Antrag ausfüllen?

Eine schnelle Internetrecherche bringt drei Erkenntnisse und einen Verdacht:

1. Die Personalabteilung hat natürlich wie immer recht.

2. Wir sind nicht allein. Es betrifft jeden Arbeitnehmer, der von seinem Arbeitgeber ins EU-Ausland geschickt wird. Egal, welche Branche, egal, welcher Job, egal, wie lange.

3. Es geht ein Gespenst um in Europa – es ist das Gespenst namens Art. 12 Abs. 1 VO EG Nr. 883/2004, in

ligbautrupps? Dann kam die Lösungsidee: Wer vorübergehend in einem anderen Land arbeitet, muss nachweisen, dass er zu Hause Sozialbeiträge zahlt. Und am Ende droht die Bürokratie die Herrschaft zu übernehmen und die Freizügigkeit von Arbeitnehmern zu beschränken – und damit einen Grundpfeiler der Europäischen Gemeinschaft.

Von wegen grenzenloses Europa! Grenzenlos ist allenfalls die Formularflut!

„A1 ist im Moment das Top-Thema überhaupt in deutschen Unternehmen“, sagt Kerstin Kind. Sie ist „Global Mobility“-Expertin bei der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG in Frankfurt. Seit dem Jahreswechsel erreichen sie zwischen drei und acht Anfragen täglich, meist ungläubige. „Die Verunsicherung ist

Jedes Meeting, jeder Workshop, selbst das Tanken während der Dienstzeit erfordert eine A1-Bescheinigung

Der Passierschein: Ohne die A1-Bescheinigung darf niemand jenseits der Landesgrenzen arbeiten – nicht mal eine Minute

„Bei jedem Aufenthalt in einem dieser Länder, selbst bei einer kurzen Durchreise, wird eine A1-Bescheinigung zum Nachweis der Gültigkeit der deutschen Rechtsvorschriften in der Sozialversicherung benötigt“, schrieben die Personaler. Von „zwingend mitgeführt“ ist die Rede, von „Zollkon-

Kombination mit den Durchführungsbestimmungen in Art. 14 bis 21 der EG VO Nr. 987/2009, Gestalt geworden in der so getauften A1-Bescheinigung. Allein der Antrag ist vier Seiten lang, gegliedert in fünf Abschnitte von Angaben zum Arbeitnehmer über Angaben zum Arbeitgeber und solchen dazu, wer warum wohin reist.

Es scheint, so unser Verdacht, als wäre dies eine jener Geschichten, die einen logischen Anfang haben, eine Idee zur Lösung eines Problems – und am Ende wird alles unendlich kompliziert. Die leidvolle Dramaturgie so mancher Geschichte, in der die Europäische Union eine tragende Rolle spielt.

Am Anfang war ein Problem, das vor allem die Deutschen und die Franzosen plagte: Was tun gegen Lohndumping und Sozialbetrug hauptsächlich osteuropäischer Bil-

enorm“, so Kind. Dabei sei das Thema an sich gar nicht neu, die Vorschrift gelte schon seit Mai 2010. Neu sei, dass die A1-Anträge nunmehr elektronisch an die Krankenkasse oder den Rentenversicherungsträger übermittelt werden müssten. Und vor allem: dass die Kontrollen zugenommen haben und die Zahl der verhängten Bußgelder. Was ursprünglich einmal dazu gedacht war, Schwarzarbeit auf dem Bau zu verhindern, kann heute im Prinzip jeden treffen, der beruflich ins Ausland reisen muss: Trucker, Monteure, Ingenieure, Vertreter, Wissenschaftler, Journalisten.

Und wenn schon Irrsinn, dann mit Methode: „Jedes Meeting, jeder Workshop, selbst das Tanken während der Dienstzeit im EU-Ausland erfordert nach den gesetzlichen Rahmenbedingungen eine A1-Bescheinigung“, teilt die Techniker-Krankenkasse schriftlich mit. Die

Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit

A1 Bescheinigung über die Rechtsvorschriften der sozialen Sicherheit, die auf den/Inhaber/in anzuwenden sind
Verordnungen (EG) Nr. 883/2004 und Nr. 987/2009 (1)

INFORMATIONEN FÜR DEN/DE INHABER/IN

Dieses Dokument dient als Bescheinigung über die Sozialversicherungsverschriften, die für Sie gelten, und als Bestätigung, dass Sie in einem anderen Staat keine Beiträge zu zahlen haben. Bitte Sie dem Staat, in dem Sie verreisen sind, vorzulegen, um in einem anderen Staat eine Arbeit aufzunehmen, sodass Sie sicherstellen, dass Sie über die Dokumente verfügen, die Sie benötigen, die notwendigen Bescheinigungen (professionelle Versorgung, staatliche Beihilfe usw.) im Staat Ihrer Erwerbstätigkeit zu erhalten.

- Wenn Sie sich in einem anderen Staat vorübergehend aufhalten, beantragen Sie bei Ihrem Krankenkassenbeitragsgeber eine Europäische Krankenversicherungskarte (EKV/EFHC). Sie müssen diese Karte bei Ihrem Gesundheitsdienstleister vorlegen, wenn Sie während Ihrer Aufenthaltsdauer Bescheinigungen in Anspruch nehmen müssen.
- Wenn Sie sich in einem anderen Staat Ihrer Erwerbstätigkeit niederlassen, beantragen Sie bei Ihrem Krankenkassenbeitragsgeber das Formular E1 und übermitteln dieses schrittweise dem zuständigen Krankenkassenbeitragsgeber des Ortes, an dem Sie Ihre Erwerbstätigkeit ausüben (2).

Der Versicherungsnehmer in Aufenthaltsort wird bei einem Arbeitsunfall oder einer Berufskrankheit vorrangig besondere Leistungen erhalten.

1. ANGABEN ZUM PERSON DES ANWENDENDEN INHABER/IN

1.1. Personliche Merkmalen	<input type="checkbox"/> Weiblich <input type="checkbox"/> Männlich
1.2. Nachname	
1.3. Vorname	
1.4. Geburtsdatum (TT)	1.5. Staatsangehörigkeit
1.6. Geburtsort	
1.7. Geburtsort	
1.8. Anschrift im Wohnort	1.9. Postleitzahl
1.8.1 Straße, Nr.	1.9.1 Landcode
1.8.2 Ort	
1.9. Anschrift im Aufenthaltsort	1.9.2 Postleitzahl
1.9.1 Straße, Nr.	1.9.3 Landcode
1.9.2 Ort	

TK ist mit über elf Millionen Versicherten Deutschlands größte Krankenkasse, allein im Jahr 2017 hat sie 58 122 A1-Bescheinigungen ausgestellt. In ganz Deutschland waren es insgesamt 399 745, alle EU-Staaten kommen zusammen auf 2,8 Millionen A1-Bescheinigungen – und vermutlich hätte es die ein oder andere Million mehr sein müssen, dann nämlich, wenn sich jeder reisende Arbeitnehmer strikt an die rechtlichen Vorgaben gehalten hätte: „Für jede noch so kurze grenzüberschreitende beruflich veranlasste Tätigkeit – auch stundenweise – ist der Nachweis erforderlich.“

Und zwar für jede einzelne Reise, in jedes einzelne Land, und sogar dann, wenn man etwa auf dem Weg von Köln nach Paris notwendiger-

häufen sich die Schauergeschichten, die unter Personalern deutscher Unternehmen getauscht werden wie Panini-Sammelbilder.

Eine handelt von jenen Handlungsreisenden, die auf dem Weg zu einer Messe in Spanien in Paris gestrandet sind. Weil sich ihr Weiterflug verzögert, verlassen sie den Flughafen, geraten dabei in eine Zollkontrolle, und das Unheil nimmt seinen Lauf. Wohin des Wegs? – Zur Messe nach Madrid. – Ah, Dienstreise! Und keine A1, weder für Spanien noch für Fronkreisch? Quel malheur! Und so flog man unverrichteter Dinge wieder heim.

Es sind vor allem die französischen Behörden, die mittlerweile enorme Strenge walten lassen. Eine



„Reist ein Handwerker von Kehl nach Straßburg, muss er sofort ein Formular vorlegen – umgekehrt nicht“

weise Belgien passieren muss. Sicher ist sicher, weil, so erklärt die Techniker schriftlich auf Anfrage: „Es wäre z.B. bei einem Handwerker, der mit seinem Werkzeug reist, nicht auszuschließen, dass er in dem Land, in dem er sich gerade befindet, schon tätig wird.“

Passiver Widerstand

Einfach unberechenbar diese Männer in Latzhosen, kein tropfender Wasserhahn ist vor ihrer Zange sicher – zumindest in Augen des, sagen wir, belgischen Zolls, der darum auch für vorgeblich Transitreisende eine A1-Bescheinigung für Belgien verlangen kann. Man kann ja nie wissen. Darum ist inzwischen auch die Rollkoffer-Armada ins Visier der A1-Fahnder geraten.

Viele Firmen hatten sich zum passiven Widerstand gegen die A1 entschieden. Auf keinen Fall das Ding beantragen. Wird schon keiner danach fragen. Inzwischen jedoch

Art „Entsendepolizei“ kontrolliere auch auf Autobahnraststätten gezielt Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, in denen sie Geschäftsreisende vermutet, berichten Experten. Manche französischen Firmen lassen Zulieferer oder Dienstleister ohne Schein nicht mehr hinters Werktor, weil sie sich sonst selbst strafbar machen.

In jedem Einzelfall werden pro Arbeitnehmer 2000 Euro Bußgeld fällig. Firmen, die als Wiederholungstäter auffallen, können mit bis zu 500 000 Euro Strafe belegt werden, in krassen Fällen droht gar ein befristetes Betätigungsverbot.

Für kleine Unternehmer wie Michael Nuber ist das schlicht eine moderne Form der Wegelagererei. „Ich fahr nicht irgendwohin, wenn ich weiß, dass die dort bußgeldintensiv sind“, sagt der Augsburger Spediteur. Österreich zum Beispiel hat aus dem Formularwesen eine Art Geschäftsmodell entwickelt. Kontrollieren und kassieren. Fehlt die A1-Beschei-

nigung, so Nuber, „sind Sie definitiv am Zahlen.“

Ohne A1 zu fahren kann teuer kommen. Jedes Mal die Bescheinigung zu beantragen allerdings auch. „Der bürokratische Aufwand steckt in keinem Frachtpreis“, sagt Nuber. Eine Zwickmühle. Nachdem Österreich vor zwei Jahren sein Entsendegesetz verschärft hatte, stellte der Spediteur seine Fahrten ins Nachbarland vorübergehend ein.

Auch für die Schweiz, obwohl kein EU-Land, gelten die strengen Entsenderegeln. Kontrolliert wird sogar auf Messen und beim Check-in im Hotel. In einem Fall hätten Schweizer Ordnungskräfte einen Monteur wegen eines fehlenden A1-Bescheides aufgegriffen und bis an die deutsche Grenze geleitet, berichtet ein Unternehmenschef: „Er wurde im wahrsten Sinne des Wortes abgeschoben.“

Die Techniker Krankenkasse warnt darum eindringlich vor „Beeinträchtigungen und gegebenenfalls Zwangsmaßnahmen“ nach Verstößen. Unterstellen die Be- ➤

Der CDU-Europaabgeordnete Sven Schulze kümmert sich um die „Koordination der Systeme der sozialen Sicherheit“ in der EU



883/2004. Einer muss also warten. Der Kunde. Oder die A1. Klarer Fall von Zielkonflikt.

Die Lösung? W. drückt das für seine Firma so aus: „Den Anmeldeweg gehen wir noch nicht.“

Stattdessen kriegen die reisewilligen Mitarbeiter eine Mappe in die Hand gedrückt mit Arbeitsvertrag, Gehaltsbescheinigung, Auftrag und anderen Papieren, damit sie bei etwaigen Kontrollen wenigstens nachweisen können, dass sie nicht als Schwarzarbeiter unterwegs sind. Außerdem wird ihnen schriftlich versichert, dass die Firma Geldbußen übernimmt.

Die Unternehmen könnten gar nicht mehr erfüllen, was die EU verlange, klagt W. Nicht bei 28 Staaten mit 28 meist unterschiedlichen Regelungen. Konzerne mögen den A1-Wahnsinn verkraften, Mittel-

Dazu kämen die Anträge jener Kollegen, die in den europäischen Niederlassungen für Delo tätig sind. „Für die gilt ja dasselbe“, sagt Herold, „sie müssen Kunden besuchen und kommen regelmäßig für Schulungen zu uns ins Haus.“

Lügen oder warten

Drei bis vier Tage? Schön wär's, oft dauere es auch zwei Wochen, bis die Krankenkassen die Bescheinigung ausstellten. Was dann? Die Techniker-Kasse empfiehlt, als Notlösung zumindest den ausgedruckten A1-Antrag mitzuführen. Das wird in vielen Ländern zumindest als vorläufiger Nachweis akzeptiert. Und was, wenn nicht? Kürzlich habe ihr der Vertreter eines Wirtschaftsverbandes geraten, erzählt Herold, ihre Mitarbeiter sollten doch einfach sa-

„Wir reisen lieber in die USA als in Europa. Selbst China ist unkomplizierter.“

Sabine Herold, Chefin der Firma Delo Industrieklebstoffe. Sie braucht sogar eine A1-Bescheinigung, wenn sie eine europäische Niederlassung besucht

hören Schwarzarbeit, drohe sogar Gefängnis. So verwundert es wenig, dass sich inzwischen sogar Arbeitnehmer weigern, Aufträge im Ausland zu übernehmen. Keine A1, kein Einsatz. „Wir haben zwei Techniker, die nicht mehr nach Italien fahren wollen“, erzählt Erich W. „Da sind die wildesten Geschichten im Umlauf, dass man ohne die Bescheinigung verhaftet wird.“

W. ist Geschäftsführer eines Maschinenbauers im Süddeutschen; neun von zehn Maschinen gehen in den Export. Rund-um-die-Uhr-Service garantiert, wenn es mal klemmt. „Im Fall von Störungen müssen sich unsere Leute ins Auto oder in den Flieger setzen“, sagt W. „Das muss ganz schnell gehen.“

Aber ganz schnell ist nicht vorgesehen in Art. 12 Abs. 1 VO EG NR.

ständler stellt er vor echte Probleme, kleinere Unternehmen drehen schier durch. „Wir werden ein Stück weit in die Illegalität getrieben.“

Auch Sabine Herold, geschäftsführende Inhaberin des Industriekleber-Produzenten Delo aus dem oberbayerischen Windach, hat das Thema anfangs ignoriert. Bis vor drei Jahren, da gab es vermehrt Meldungen über Zollkontrollen im Ausland. Seitdem ärgert sie sich damit herum, inzwischen kann sie sich über A1 regelrecht in Rage reden. „Das Frustrierende ist: Wir reisen lieber in die USA als in Europa, selbst China ist unkomplizierter“, sagt Herold. Sogar wenn sie selbst in eine europäische Niederlassung fährt, braucht sie den verdammten Schein.

Mehrere Hundert Anträge fallen allein in der Firmenzentrale mit ihren 700 Mitarbeitern jährlich an.

gen, sie seien privat unterwegs. Sie ist noch immer empört: „Ich kann meine Leute wegen unsinniger Gesetze doch nicht zum Lügen anhalten!“

Wer denkt sich so einen Unsinn aus? Fragt man sich und ruft Sven Schulze in Brüssel an. Schulze ist Berichterstatter der EVP-Fraktion für das Thema „Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit“ und insofern wohl der richtige Mann für die entscheidende Frage: Ist die EU noch ganz bei Trost?

Tja, sagt Schulze und man ahnt, dass es ein längeres Gespräch werden könnte. „Niemand bezweifelt den grundsätzlichen Sinn dieser Vorschriften“, sagt der Christdemokrat. „Das Problem ist, dass den EU-Staaten ein gewisser Spielraum bei der Auslegung gegeben wird. Das hat leider zu einem EU-Flickenteppich geführt.“ Schuld sind also weniger die EU-Beamten als die EU-

Staaten. Mit anderen Worten: Das war nicht die Idee.

Und da ist es wieder, das EU-Paradox: In Europa gehören das Gutgemeinte und das Schlechtgemachte oft zusammen. Wie Privatsphäre und Datenschutz-Grundverordnung. Wie Euro und Krise. Zwei Seiten einer Medaille, und jeder kann sie jederzeit auf die Seite drehen, die ihm gerade zupasskommt. Die A1-Bescheinigung ist dafür quasi ein Eins-a-Beispiel.

Ihre bürokratischen Wucherungen lassen sich wunderbar populistisch ausschlichten. Diese Eurokraten! Nichts im Kopf als noch eine Genehmigung, noch ein Verfahren, noch ein Formular! Am besten: Abschaffen! Dieselben Nörgler und Nöler können sich gleichzeitig sehr

Vieles ließe sich pragmatisch lösen, wenn die Politik an pragmatischen Lösungen interessiert wäre. Welcker bezweifelt, dass sie das ist. „Anders als in Sonntagsreden gern behauptet wird, ist eine völlige europäische Freizügigkeit in der Arbeitsplatzwahl politisch gar nicht gewünscht“, sagt der Verbandschef. A1 sei zwar nicht neu, „aber mithilfe der schärferen digitalen Überwachungsmöglichkeiten werden nun bürokratische Hürden aufgebaut, die vorher bei vielen Reisen ins europäische Ausland ignoriert wurden.“ Ein schönes Instrument für einige EU-Staaten also, um ihren Arbeitsmarkt ein wenig abzuschotten.

Von der Martener Straße 535 in Dortmund ins gut 300 Kilometer



„Dieser Aufwand ist nicht verhältnismäßig. Das ist nicht mehr lustig“

wohl dafür begeistern, dass die eigene Wirtschaft und die heimischen Arbeitsplätze mithilfe ebendieser Genehmigungen, Verfahren und Formulare vor ausländischer Konkurrenz geschützt werden.

Ginge es nach dem Abgeordneten Schulze, würden es künftig alle Länder handhaben wie, natürlich, die Deutschen. Die verlangen in der Regel erst nach fünf Tagen eine A1-Bescheinigung. „Wenn ein Handwerker von Kehl nach Straßburg reist, muss er sofort das Formular vorlegen können. Reist ein Handwerker umgekehrt von Straßburg nach Kehl, gibt es gar kein Problem“, erzählt Schulze und fragt: „Wer von beiden wird wohl eher einen Auftrag im Nachbarland annehmen?“

Auf diese rhetorische Frage hätte Carl Martin Welcker sicher einige Antworten parat. Welcker ist Präsident des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA).

entfernte Luxemburg benötigt man mit dem Auto etwa dreieinhalb Stunden. Aber nur, wenn man nicht dorthin fahren will, um einen Auftrag zu erledigen. Dann dauert es länger. Sehr viel länger.

In der Martener Straße 535 sitzt die LT Gasetechnik, in Luxemburg steht eine ihrer Gasmischanlagen. Die wird einmal im Jahr gewartet. Zwei Techniker. Drei Tage. Und: ein riesiger bürokratischer Aufwand.

Für die Wartungsarbeiten berechnet die Firma rund 7000 Euro. Fast ein Drittel davon geht dafür drauf, die Hürden im Vorfeld zu nehmen, schätzt Geschäftsführer Alexander C. Hanf. „Das steht doch in keinem Verhältnis. Dieser Aufwand ist nicht mehr lustig.“

Die Luxemburger verlangen nicht nur eine A1-Bescheinigung. Sie verlangen daneben unter anderem: eine luxemburgische Mehrwertsteuernummer, die man online beantragen muss, wofür allerdings

– wiederum unter anderem – ein Gerät einer Firma namens Lux Trust nötig ist, außerdem diverse Unterlagen wie einen Handelsregisterauszug des deutschen Arbeitgebers, Ausweiskopien der Firmenvertreter, eine notarielle Beglaubigung der Personalausweise sowie eine luxemburgische (!) Sozialversicherungsnummer. Sie verlangen außerdem für die beiden entsandten Mitarbeiter: Arbeitsvertrag, Nachweise der beruflichen Qualifikation, Versicherungsbestätigungen und Kopien der jeweiligen letzten Gehaltsabrechnung. Wiederrum: unter anderem.

Leicht übertrieben? Ja, aber, hey, das ist Europa! ✖



Andreas Hoidn-Borchers und Jan Rosenkranz (r.) leiden mit dem Kollegen W.

Der hatte eine A1 beantragt. Nach 14 Tagen teilte die TK mit: Frankreich okay, Schweiz abgelehnt. Rätselhafter Welt der Bürokratie

Alexander C. Hanf, Geschäftsführer der Dortmunder Firma LT Gasetechnik, musste einen bürokratischen Hürdenlauf absolvieren, um zwei Techniker für drei Tage nach Luxemburg zu schicken