

## **Mobilitätspaket „Nachtrag Bereich Werkverkehr und Entsenderecht“ zum FUMO Online-Workshop mit Götz Bopp**

Wenn Unternehmen, die Güter für eigene Zwecke im Werkverkehr befördern, ihre Beschäftigten für Arbeitseinsätze oder für Güterlieferungen ins Ausland schicken, sind in aller Regel besondere Entsendevorschriften zu beachten.

Seit Anfang Februar 2022 gelten für LKW- und Omnibusfahrer bei grenzüberschreitenden Einsätzen besondere Vorschriften im Entsenderecht. Rechtsgrundlage ist die Richtlinie (EU) 2020/1057, die das allgemeine Entsenderecht auf Basis der EU-Richtlinie 96/71/EG und 2014/67/EU speziell für die LKW- und Omnibusfahrer ausgestaltet. Die neuen Regeln sind sehr kompliziert, weshalb die EU-Kommission auf der Webseite der Generaldirektion Mobilität und Verkehr zwei Fragen-Antworten-Kataloge zum Entsenderecht veröffentlicht hat, die dabei helfen sollen, die praktische Anwendung der Vorgaben zu erleichtern. Der eine Fragen-Antworten-Katalog erklärt, welche Beförderungen im Güterverkehr entsenderechtlich relevant sind und welche nicht. Der andere Fragen-Antworten-Katalog enthält Einschätzungen der EU-Kommission dazu, wie die Vorschriften im Detail auszulegen sind.

Da die Richtlinie nicht eindeutig festlegt, welche Arten von Güterbeförderungen betroffen sind, wird im zweiten Fragen-Antworten-Katalog die Frage beantwortet, ob Beförderungen im Werkverkehr unter die besonderen Entsendevorschriften fallen oder nicht (vgl. Frage/Antwort 8). **Die EU-Kommission ist der Meinung, dass Beförderungen im Werkverkehr nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2020/1057 fallen.**

Daraus folgt, dass für Unternehmen, die Werkverkehrsbeförderungen grenzüberschreitend betreiben und/oder Mitarbeitende für darüber hinausgehende Arbeitseinsätze im Ausland einsetzen, die allgemeinen Entsendevorschriften des einzelnen Staates beachten müssen. Das wiederum bedeutet, dass in jenen Einzelfällen, in denen keine besondere Ausnahme in den nationalen Rechtsvorschriften enthalten ist, alle Vorgaben der jeweiligen Mitgliedstaaten eingehalten werden müssen.

Da das Entsenderecht auf EU-Richtlinien basiert, haben wir es im Zweifel mit 27 im Detail abweichenden Regelungen zu tun. Die Anmeldung der Unternehmen und

Fahrer bzw. Mitarbeitenden muss im Zweifel ebenso in individuellen nationalen Online-Plattformen erfolgen – je nachdem, wo das Unternehmen tätig ist und ob für die konkreten Einsätze eine Ausnahme vorliegt oder nicht. Hinzu kommen weitere Bürokratismen, etwa weil manche Staaten die Benennung nationaler Vertreter verlangen, bei denen die jeweiligen Kontrollbehörden Nachforschungen anstellen und Dokumente zur Beschäftigung und Entlohnung der Mitarbeitenden einsehen können. Außerdem fordern manche Mitgliedstaaten die Mitführung spezifischer Dokumente, z. B. eine Kopie des Arbeitsvertrages (in der Amtssprache des jeweiligen Mitgliedstaates).

Generell ist die von der EU-Kommission geäußerte Meinung also eine schlechte Nachricht für die Werkverkehrsunternehmen, da es diverse Einzelfälle geben wird, in denen die Anwendung des neuen „lex specialis“ der Richtlinie (EU) 2020/1057 von Vorteil wäre.

Noch ein Hinweis zum **Thema A1 – Bescheinigung**. Dieser Nachweis hat seinen Ursprung im Sozialrecht und nicht im Entsenderecht. Auch wenn das EU-Recht keine Mitführungspflicht für dieses Papier vorsieht, haben einzelne Staaten in ihren nationalen Rechtsgrundlagen eine Mitführpflicht geschaffen, z. B. Frankreich und Luxemburg. Da es mit vertretbarem Aufwand nicht möglich ist, für alle EU- und EWR-Mitgliedstaaten (oder die Drittstaaten Schweiz und Vereinigtes Königreich) rechtssicher herauszufinden, ob nationale eine Mitführpflicht gegeben ist oder nicht, empfehle ich, **die Bescheinigung im Ausland stets mitzuführen**. Betroffen sind neben sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auch alle selbstständig Tätigen. Beschafft werden kann die Bescheinigung im Regelfall bei der jeweiligen Krankenkasse bzw. über die Anwendung sv.net.

**Quelle: Götz Bopp**