

Wenig bekannte Rechtslage in der Arbeitnehmerüberlassung :

Verbot der Überlassung von Fahrern im Werkverkehr !

Kaum bekannt ist eine bereits langjährig bestehende Regelung im Güterkraftverkehr, wonach der Einsatz von Leiharbeitnehmern als Fahrer beim Entleiher im Bereich des Werkverkehrs grundsätzlich verboten und nur unter sehr stark eingeschränkten Voraussetzungen ausnahmsweise zulässig ist.

Viele Zeitarbeitsunternehmen, die mit der Regelung des § 1 Abs. 2 Nr. 3 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) konfrontiert werden, wollen es oft gar nicht glauben, aber es gibt tatsächlich auch außerhalb des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes ein Überlassungsverbot.

§ 1 Abs. 2 GüKG regelt den Begriff und die Voraussetzungen des so genannten Werkverkehrs, d.h. den Bereich des nicht gewerblichen und damit erlaubnisfreien Güterkraftverkehrs, der gleichwohl aber nach § 15a GüKG für die Betreiber von Werkverkehr beim Bundesamt für Güterverkehr anmeldepflichtig ist.

Werkverkehr ist danach die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht für eigene Zwecke eines Unternehmens unter bestimmten Voraussetzungen, die in § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis Nr. 4 GüKG konkret aufgezählt sind.

Entscheidend ist zunächst das sich nach der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) ergebende Gesamtgewicht laut Eintragung im Kraftfahrzeug- und Anhängerschein in der Summe, d.h. das zulässige Gewicht von Kraftfahrzeug und Anhänger zusammen muss 3,5 Tonnen überschreiten, damit überhaupt die Regelungen des Güterkraftverkehrsgesetzes und damit auch des Werkverkehrs greifen.

Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (inkl. Anhänger), die ein zulässiges Gesamtgewicht von genau 3,5 Tonnen oder weniger haben, kann damit stets erlaubnis- und anmeldefrei erfolgen, d.h. auch mit dem Einsatz von Leiharbeitnehmern als Fahrer dieser Fahrzeuge, da derartige Güterbeförderungen grundsätzlich gar nicht unter die Bestimmungen des GüKG fallen.

Sobald die Fahrtätigkeit aber mit Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen erfolgt, muss geprüft werden, ob es sich nach dem GüKG um Güterkraftverkehr in Form

- a) des **gewerblichen** (erlaubnispflichtigem) **Güterkraftverkehrs** oder

- b) des (anmeldpflichtigen) **Werkverkehrs** handelt.

Nur bei letzterem, d.h. dem Werkverkehr ist die Überlassung von Leiharbeitnehmern an Entleiher grundsätzlich unzulässig; anderweitige – auch aktuell veröffentlichte – Darstellungen sind, wie auch das Bundesamt für Güterverkehr bestätigt, nicht zutreffend.

Entsprechend der aktuellen Marktbeobachtung Güterverkehr im Jahresbericht 2004 des Bundesamt für Güterverkehr (Mai 2005), stellt der Werkverkehr in der Praxis aber fast 36 % der beförderten Gütermenge deutscher Unternehmer im gesamten Güterverkehr in Deutschland und damit eine nicht unbeachtliche Größe dar.

Werkverkehr liegt dann vor, wenn Güter für eigene Zwecke des Unternehmens (nicht des Konzerns) befördert werden und des weiteren die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 Ziffer 1. bis 4. GüKG bzw. § 1 Abs. 3 GüKG erfüllt sind.

§ 1 Abs. 2 GüKG (in der seit 01.07.1998 gültigen und zuletzt durch Art. 7a G v. 21. 6.2005 BGBl I 1666 geänderten Fassung) lautet wie folgt:

- (2) Werkverkehr ist Güterkraftverkehr für eigene Zwecke eines Unternehmens, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
1. Die beförderten Güter müssen Eigentum des Unternehmens oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, hergestellt, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder instand gesetzt worden sein.
 2. Die Beförderung muß der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, ihrem Versand vom Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder - zum Eigengebrauch - außerhalb des Unternehmens dienen.
 3. **Die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen vom eigenen Personal des Unternehmens geführt werden.** Im Krankheitsfall ist es dem Unternehmen gestattet, sich für einen Zeitraum von bis zu vier Wochen anderer Personen zu bedienen.
 4. Die Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen.

Und genau hier befindet sich in Ziffer 3. die Regelung, welche die Arbeitnehmerüberlassung maßgeblich einschränkt.

Das (Kunden-)Unternehmen, das anmeldepflichtigen, aber erlaubnisfreien Werkverkehr betreibt, muss die zur Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge danach durch „eigenes Personal des Unternehmens“, d.h. nicht durch (Fremd-)Personal eines anderen Unternehmens (wie z.B. eines Verleih- bzw. Zeitarbeitsunternehmens), führen lassen.

Diese Vorschrift sieht eine Ausnahmeregelung im Krankheitsfall vor, wobei – so auch in der Praxis – diese neuerdings stets häufig nach Fahrzeugkontrollen auch konkret im Unternehmen, welches Güterverkehr betreibt, durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) überprüft bzw. kontrolliert werden.

Das BAG hat hierzu auch entsprechende Ermächtigungen zur Kontrolle vor Ort, zur Untersagung der Weiterfahrt, zur Einholung von Auskünften, zur Einsichtnahme in Geschäftsunterlagen sowie ggf. auch zum Betreten von Unternehmergrundstücken und -gebäuden (§§ 12 GüKG).

Etwaige Verstöße, d.h. Einsätze von Fremdpersonal (wie z.B. Leiharbeitnehmern) bei der vorstehend dargestellten Beförderung im Werkverkehr, treffen zunächst zweifelsohne direkt das Betreiberunternehmen, da dieses dann faktisch „unerlaubten Werkverkehr“ und damit erlaubnispflichtigen gewerblichen Güterkraftverkehr ohne Vorliegen einer Erlaubnis (§ 3 GüKG) betreibt; dies kann im übrigen zu nicht unerheblichen Bußgeldern von bis zu 20.000 Euro (§ 19 Abs. 1 Nr.1b, Abs.5 GüKG) führen.

Dennoch wird beim Verleih von (Leih-)Arbeitnehmern an (Kunden-)Unternehmen für unzulässige Fahrtätigkeiten im Werkverkehr dieser Kunde verärgert sein und sich ggf. sogar versuchen bei dem Zeitarbeitsunternehmen hinsichtlich etwaiger Folgen hieraus schadlos zu halten.

Es ist daher empfehlenswert, bei der Überlassung von Leiharbeitnehmern für Fahrtätigkeiten im Bereich des Güterverkehrs zu überprüfen, ob diese Tätigkeit nach dem Güterkraftverkehrsgesetz zulässig ist.

Prüfung der Zulässigkeit der Überlassung von Fahrern im Güterkraftverkehr:

1. Liegt Güterkraftverkehr vor ?

Definition Güterkraftverkehr:

Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (inkl. Anhänger)

- wenn nein: **Überlassung möglich !**
- wenn ja: **weitere Prüfung gemäß Ziffer 2. ! >>>**

2. Liegt gewerblicher Güterkraftverkehr oder erlaubnisfreier Werkverkehr vor ?

Definition für Werkverkehr: Güterbeförderung für eigene Zwecke des Unternehmens ?

Mögliche Kriterien für die Unterscheidung in der Praxis:

Gibt es für das Fahrzeug eine Güterkraftverkehrserlaubnis oder

ist eine Anmeldung und Eintragung zur Werkverkehrsdatei des Bundesamtes für Güterverkehr erfolgt ?

- wenn gewerblicher Güterkraftverkehr: **Überlassung möglich !**
- wenn Werkverkehr: **Überlassung nur im Krankheitsfall für maximal 4 Wochen zulässig !**

Abschließend bleibt anzumerken, dass die dargestellte Rechtslage in der Praxis immer häufiger bei Fahrzeugkontrollen des BAG und des Zoll (bzw. der Abteilung Finanzkontrolle Schwarzarbeit des Zoll) zu Problemen führt.

Wie Beispiele zeigen, führt auch eine Nachfrage bei den Regionaldirektionen der Bundesagentur für Arbeit meist nicht zu rechtssicheren Auskünften, da vielen Mitarbeitern diese Rechtsthematik unbekannt ist.

Diese Regelung in § 1 Abs. 2 Nr. 3 GüKG sollte - so auch die Gesetzesbegründung – eigentlich die Umgehung des erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehrs mittels Werkverkehrs verhindern. Dennoch ist damit – worüber sich auch Experten einig sind – inhaltlich unzweifelhaft ein eindeutiges Verbot des Einsatzes von Leiharbeitnehmern formuliert worden, das ursprünglich gar nicht Ziel des Gesetzes war.

Ob oder inwieweit dies eventuell zeitnah korrigiert wird, ist nicht absehbar, auch wenn vereinzelte Stimmen – sogar im Bundesamt für Güterverkehr – dies fordern. – Diese Forderung sollten sich auch die Zeitarbeitsverbände auf Ihre Agenda schreiben !

**Beitrag vom 26. November 2005
für AIP – Ausgabe 12-2005, S. 14-16**

**von Gerd Bauer (Jurist, Trainer, Fachpublizist)
www.g-bauer.de**