

# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG – MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH – Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

OBEREDER NFZ-BRANCHENTAG

## Next 2025 Generation

Seite 9



**AKTUELLES INTERVIEW**

### „E-Lkw werden nicht billiger“

MAN-Entwicklungsvorstand Frederik Zohm erklärt, wohin die Reise in puncto Antriebe geht.

Seite 30

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

## Alles im legalen Bereich?

Wie kommt ein usbekischer Fahrer von einem litauischen Arbeitgeber auf einen deutschen Lkw, der Transporte von Italien nach Österreich durchführt?

Der Fahrer­mangel ist eines der Hauptprobleme im Stra­ßengüterverkehr. Auch wenn sich das Problem aufgrund der stagnierenden Wirtschaft derzeit etwas entschärft hat, begleitet es uns nach wie vor und wird sich vor allem in den nächsten Jahren noch gravieren­der auswirken, wenn ein Großteil der heute noch aktiven Fahrer in den Ruhestand gehen wird. Auch die „Fahrer­quelle“ Osteuropa ist langsam versiegt, da die meisten dieser Fahrer inzwischen direkt auf westeuropäischen Fahrzeugen eingesetzt werden bzw. die Löhne soweit angehoben wurden, dass der Unterschied nicht mehr so gravierend ist.

### Abenteuerlich ...

Eine Möglichkeit, dem Personal­mangel entgegenzuwirken, ist die Anwerbung von Lkw-Fahrern aus Drittstaaten, also von außerhalb der Europäischen Union. Ob man mit diesen Mitarbeitern glücklich wird und ob das wirklich eine Zukunfts­strategie für unser Gewerbe ist, steht auf einem anderen Blatt. Was in vielen euro­päischen Ländern mittlerweile praktiziert wird, ist in Österreich (noch) nicht möglich, da der Beruf des Lkw-Lenkers hier erst auf die sogenannte Mangelberufsliste gesetzt werden muss – darüber haben wir in der letzten Ausgabe berichtet. Dass aber mittlerweile immer mehr Lenker aus exotischen Ländern wie Peru, Kirgisistan, Indien etc. auf Europas Straßen mit schweren Lkw unterwegs sind, hören wir immer öfter aus Medienberich-

### ZU HINTERFRAGEN

Rechtlich gedeckte Personalleasingkonstruktionen sorgen im europäischen Frachtgewerbe für Diskussionsstoff.

ten. Wir haben uns angesehen, wie das funktioniert und vor allem gefragt, vor welchen Herausforderungen die Kontrollbehörden stehen, um die Rechtmäßigkeit der oft abenteuerlichen Beschäftigungsverhältnisse zu überprüfen.

### Personal-Leasing

Sehr verbreitet ist derzeit die Praxis einiger deutscher Transportunternehmen, ihre Fahrzeuge mit Fahrern aus den sogenannten „Stan-Ländern“, also Zentralasien, zu besetzen. Zentralasien besteht aus den fünf Ländern Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan, die mit der Auflösung der Sowjetunion 1991 unabhängig wurden. Doch wie kommen deutsche Transporteure an Fahrer aus Kirgisistan oder Usbekistan?

Das Ganze wird – wie könnte es anders sein – über Personal-Leasingfirmen organisiert. Ein beliebtes Modell ist die Gründung einer solchen Verleihfirma in Litauen. Die Schwierigkeit liegt nämlich darin, einen drittstaatsangehörigen Fahrer überhaupt in die EU zu bekommen, weil hier – und das kennen wir aus Österreich – ein strenger Arbeitsschutz praktiziert wird. In Litauen scheint es



aber einfacher zu sein, Fahrer aus Drittstaaten legal zu beschäftigen. Das mag auch daran liegen, dass in Litauen mittlerweile die größten Fahrzeugflotten der EU registriert sind. So hat die Firma Girtėka bereits im Jahr 2023 erklärt, dass sie jede Woche 150 neue Lkw-Fahrer sucht, um ihre Flotte von 18.000 Fahrzeugen zu betreiben, die bisher mit Fahrern aus der Ukraine, Weißrussland und Russland besetzt war. Vielleicht haben Litauen und die Stan-Staaten als ehemalige Sowjetrepubliken auch heute noch besondere Beziehungen, die aus der damaligen Verbindung oder der neuen Freiheit nach dem Zerfall der UdSSR herrühren?

### Die Voraussetzungen

Wenn nun z.B. ein Fahrer aus Usbekistan in Litauen arbeiten will, dann braucht er

- einen gültigen Aufenthaltstitel in der EU (Arbeitsvisum)
- eine Beschäftigungsbewilligung nach dem Ausländerbeschäftigungsrecht
- einen in der EU gültigen Führerschein inkl. C-95 Eintragung
- eine Fahrerbescheinigung gem. VO (EU) 1072/2009.

Der Führerschein aus seinem Heimatland wird in der EU nicht anerkannt, d.h.

er muss erst im jeweiligen EU-Land einen neuen Lkw-Führerschein inkl. C-95 Grundqualifikation machen (was nicht das Schlechteste ist). Dann bekommt er auf Antrag seines Arbeitgebers eine rosa Fahrerbescheinigung, wenn dieser glaubhaft nachweisen kann, dass der Fahrer auch bei der Sozialversicherung angemeldet ist und keine Beitragsrückstände bestehen. Soweit so gut.

### Bundesagentur für Arbeit

Doch wie kommt der usbekische Fahrer von seinem litauischen Arbeitgeber auf einen deutschen Lkw, der beispielsweise Transporte von Italien nach Österreich durchführt? Hier kommt die Bundesagentur für Arbeit ins Spiel. Denn ein Transportunternehmen mit Sitz in Deutschland darf – ähnlich wie in Österreich – keinen Fahrer aus einem Drittstaat direkt beschäftigen. Hier gelten ähnlich strenge Kriterien wie bei uns, z.B. der Nachweis, dass der Fahrer ein Mindestgehalt von 53.130 Euro erhält. Daher werden diese Fahrer von einem in der EU ansässigen Arbeitskräfteüberlasser – z.B. aus Litauen – über einen Arbeitnehmerüberlassungsvertrag in Deutschland beschäftigt. Diese Konstruktion ist auch rechtskonform, da der litauische Verleiher eine Erlaubnis der Bundesagentur für Arbeit in Kiel nach §§ 1 und 2 des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes (AÜG) vorlegen muss. Eine solche Erlaubnis wird in der Regel für die Dauer eines Jahres erteilt und muss vom Lenker mitgeführt werden.

### Kontrollierbar?

Nehmen wir nun den theoretischen – oder mittlerweile immer öfter praktischen – Fall, dass ein usbekischer Lkw-Fahrer auf einem deutschen Lkw mit deutscher EU-Lizenz und litauischer Fahrerbescheinigung auf dem Weg von Italien nach Österreich angehalten und kontrolliert wird.

Abgesehen von den Sprachbarrieren muss der österreichische Kontrollbeamte nun überprüfen, ob die oben genannten Genehmigungen (EU-Führerschein mit Code C 95, gültige EU-Fahrerbescheinigung und gültige Arbeitskräfteüberlassungsbestätigung des Überlassers) vorliegen. Nebenbei bemerkt hätten wir hier auch einen Entsendefall, wo der Lenker zwei Entsendebestätigungen (eine für die italienische und eine für die österreichische Strecke) mitführen müsste und vom

### SO SEHE ICH DAS!

**KOMMENTAR** Ich habe Verständnis dafür, dass dem Lkw-Lenkermangel jetzt und vor allem in Zukunft irgendwie begegnet werden muss. Wir müssen leider zur Kenntnis nehmen, dass wir in Österreich bzw. in Europa immer weniger geeignete und willige Lkw-Lenker haben. Das liegt aber nicht an der Attraktivität des Berufes, sondern daran, dass alle Berufsgruppen – von der Zahnarzthelferin über den Heizungsinstallateur bis hin zum Justizbeamten – vom Fachkräftemangel betroffen sind. Im internationalen Fernverkehr wird wohl auf lange Sicht kein Weg an Fahrern aus Drittstaaten vorbeiführen. Ob uns das gefällt oder nicht, wir werden es uns wohl nicht aussuchen können. Wenn wir uns schon mit diesem Zukunftsszenario – das eigentlich schon da ist – auseinandersetzen müssen, dann erwarte ich nur, dass die gesetzlichen Vorgaben rund um diese Arbeitskräftekonstruktionen auch eingehalten werden und kontrollierbar sind. So wie das hier geschilderte Beispiel mit dem usbekischen Fahrer, der über eine litauische Personalleasingfirma an einen deutschen Unternehmer vermittelt wird, skizziert wurde, riecht das auf den ersten

Blick schon nach einer Konstruktion, die besonders hinterfragt werden muss. Rein rechtlich ist das möglich. Was der österreichische Beamte aber nicht überprüfen kann, ist, ob der usbekische Fahrer seinen Führerschein wirklich in Litauen gemacht hat, ob er den C-95-Kurs absolviert hat und ob der Überlasser sich in Litauen ordnungsgemäß bei der Sozialversicherung angemeldet und die Beiträge abgeführt hat. Er muss sich also darauf verlassen können, dass die ihm vorgelegten Dokumente tatsächlich korrekt sind, also nicht gefälscht oder erschlichen wurden. Aus Sicht der Polizei ist dies neben Tachomanipulation und Kabotagekontrolle ein weiteres Feld, das unbedingt lückenlos kontrolliert werden muss. Dies dient in erster Linie der Wahrung der Wettbewerbsgleichheit und dem Schutz redlich agierender Unternehmer. Dass dabei Strafen von ausländischen Unternehmern und Fahrern erhoben werden, ist ein Nebeneffekt, den eigentlich nur die Betroffenen missbilligen sollten.



Beschäftiger unter Einhaltung der Gastlandlöhne (Mindestlöhne) abzurechnen wäre. Und wenn dann mit diesem Fahrer auch noch allfällige Themen zur Bedienung des digitalen Kontrollgeräts oder

zur Ladungssicherung besprochen werden müssen, dann wird es definitiv schwierig. Für beide Beteiligten, den usbekischen Fahrer genauso wie für den österreichischen Kontrollbeamten.



### ZUM AUTOR

#### Mag. Dr. Christian Spendel

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Transportwesen  
TRANSPORT COMPETENCE CENTER  
Dr. Neumann-Gasse 7 | 1230 Wien | Tel.: +43 664 5455 077  
Mail: office@sv-spendel.at | Web: www.sv-spendel.at



Logistische Software **soloplan**  
soloplan.de

MIT SOLOPLAN RAUS AUS DEM  
**DISPO DSCHUNGEL**  
ERLEBEN SIE DAS KI-BASIERTE PLANUNGSRADAR LIVE!

**TRANSPORT LOGISTIC**  
MÜNCHEN · 2.-5.6.2025 · HALLE B1 STAND 509/610