

FORDERUNGSPROGRAMM DES FACHVERBANDES FÜR DAS GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE



„LKW- Friends on the road – wir bringen was Sie täglich brauchen“



Fakten zum Güterbeförderungsgewerbe:

- Das Güterbeförderungsgewerbe umfasst **16.000 Transporteure und Kleintransporteure** und ist Arbeitgeber für insgesamt etwa **70.000 unselbstständig Beschäftigte**.
- **Der LKW bringt was wir alle täglich brauchen** z.B Brot, Obst, Treibstoff und vieles mehr.
- Die Transporteure befördern, was beauftragt wird.
- **2/3 aller Güter** in Österreich werden auf der Straße transportiert.
- Mehr als **90 Prozent** aller Verkehre sind reiner **Inlandsverkehr**.
- Die **ersten und letzten 80 Kilometer** jeder Lieferung werden **auf der Straße** zurückgelegt.
- Es gibt keine Alternative zum LKW, die eine flächendeckende Versorgung von Gütern gewährleistet.
- Die Transporteure sind **umweltfreundliche Dienstleister**. Durch Investitionen in neue Technologien wurden seit 1990 die Emissionen um 98% reduziert.

Wie sich aus den obigen Fakten ergibt, ist das Güterbeförderungsgewerbe ein wesentlicher und wichtiger Bereich in der Wirtschaft und im täglichen Leben. Als Bindeglied zwischen den einzelnen Sektoren stellt das Transportgewerbe den Blutkreislauf der Wirtschaft dar.

Das Güterbeförderungsgewerbe stärkt somit den Wirtschaftsstandort Österreich und sichert die regionale Versorgung!

Die österreichischen Transporteure sind für Sie unterwegs und benötigen daher im Sinne einer guten Zusammenarbeit faire Wettbewerbsbedingungen, gerechte wirtschaftliche Rahmenbedingungen und ein Bekenntnis der österreichischen Politik zu den österreichischen Transportunternehmen!



FORDERUNGSPROGRAMM FACHVERBAND GÜTERBEFÖRDERUNG

Der Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe fordert...

- eine **verstärkte Kabotagekontrolle** ausländischer Fahrzeuge in Österreich und spricht sich gegen eine weitere Aufweichung der Kabotagebestimmungen aus
- eine **sachliche Evaluierung bestehender Fahrverbote** im Hinblick auf deren ökologischen Auswirkungen sowie **ggf. die Aufhebung** bestehender Fahrverbote
- eine **bundesweite Investitionsförderung** zu Anschaffung schadstoffarmer Nutzfahrzeuge
- die **Aufhebung des LKW Nacht-60ers**
- eine **Neuregelung der Gewichtstoleranzen** bei LKW
- die **Einführung von Wirtschaftsspuren** für Kleintransporteure

Kontrolle der Kabotage

Der Fachverband fordert zur Verhinderung unlauteren Wettbewerbs eine **verstärkte und korrekte Ausübung der Kabotagekontrolle ausländischer Fahrzeuge** in Österreich und spricht sich **gegen eine weitere Aufweichung der Kabotagebestimmungen** auf europäischer Ebene aus, so lange es EU-weit keine einheitlichen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen im Hinblick auf das Transportgewerbe gibt. Weiters fordert der Fachverband die nationale Anwendung des Artikels 10 der VO 1072/2009 in Österreich.

Fahrverbote in Österreich

Der Fachverband fordert eine **sachliche Evaluierung** bestehender Fahrverbote im Hinblick auf deren ökologische Auswirkungen („Umwegverkehre“) **sowie ggf. die Aufhebung bestehender Fahrverbote** im Interesse der österreichischen Transporteure und Wirtschaft! Eine gesetzliche Definition des Begriffes „Ziel- und Quellverkehr“ und die Erarbeitung eines bundesweit einheitlichen und nachvollziehbaren Kriterienkataloges vor geplanter Einführung von Lkw-Fahrverboten oder Umweltzonen zur sachlichen Beurteilung der „Rechtfertigung des Fahrverbotes“ schaffen Rechtssicherheit.

Bundesweite finanzielle Förderung der Anschaffung schadstoffarmer Lkw

Der Fachverband fordert die bundesweite, finanzielle **Förderung der Anschaffung schadstoffarmer Nutzfahrzeuge** (EURO 6) im Straßengüterverkehr.



Aufhebung des Lkw Nacht-60ers

Parallel zur Einführung des Lkw-Nacht-60ers wurde ein generelles Lkw-Nachtfahrverbot (per 1.1.1995) mit einer Ausnahme für lärmarme Kraftfahrzeuge eingeführt. Mittlerweile entsprechen nahezu sämtliche modernen Nutzfahrzeuge der Kategorie eines lärmarmen Kraftfahrzeuges, so dass die ursprüngliche Intention des Nacht-60ers, nämlich die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, obsolet ist! Zudem ist die moderne LKW Motorentechnologie auf die Geschwindigkeit von 80km/h ideal ausgelegt, da der Schadstoffausstoß hier am geringsten ist.

Der Fachverband fordert daher eine Änderung des § 42(8)StVO wie folgt:

„§ 42(8) StVO: Die Behörde hat für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken durch Verordnung die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h zu reduzieren, sofern dadurch der Schutz der Bevölkerung vor Lärm gewährleistet wird.“

Neuregelung der Gewichtstoleranzen bei Lkw

Der Fachverband fordert zum Ausgleich unvorhergesehener Schwankungen folgende **Neuregelung im Hinblick auf die Gewichtstoleranzen** für LKW über 3,5 t:

- bei Überschreiten des höchst zulässigen Gesamtgewichtes (hzG) von 2 % eine Abmahnung gemäß § 45 Verwaltungsstrafgesetz;
- bei einer Überschreitung des hzG bis 5 % ein Organmandat und
- erst bei Überschreitungen des technischen Höchstgewichtes des Fahrzeuges ein Abstellen und Umladen.

Weiters fordert der Fachverband, dass Übertretungen bei Gewichtskontrollen von Polizei und Gesetzgeber lediglich als ein Delikt „Überladung“ behandelt werden und Mehrfachbestrafungen unterbleiben.

Einführung von Wirtschaftsspuren

Der Fachverband fordert die Schaffung von Wirtschaftsspuren für Kleintransporteure im Stadtbereich. So könnte die Mitbenutzung der vorhandenen Taxi- und Busspuren für LKW bis max. 7,5t hzG zur reibungslosen Nahversorgung beitragen und der Stauvermeidung dienen.



FORDERUNGSPROGRAMM des FV auf europäischer Ebene

Der FV Güterbeförderung fordert auf europäischer Ebene:

- eine EU-weit einheitliche Anwendung der Kontrollrichtlinie 2006/22/EG
- die Flexibilisierung von Lenk- und Ruhezeiten (VO 561/2006)

Kontrolle von Sozialvorschriften im Straßenverkehr

Der Fachverband spricht sich entschieden gegen eine nationale Übererfüllung der Vorgaben der Kontrollrichtlinie 2006/22/EG sowie einer Inländerdiskriminierung bei Kontrollen aus und fordert die **EU-weit einheitliche Anwendung dieser Kontrollrichtlinie**.

Der Fachverband fordert in diesem Zusammenhang auch vehement eine Neubewertung des Strafenkatalogs, da derzeit die Strafhöhe in keinem Verhältnis zum Delikt steht.

Flexibilisierung von Lenk- und Ruhezeiten (VO 561/2006)

Der Fachverband Güterbeförderung fordert auf europäischer Ebene eine Anpassung der EU VO 561/2006 im Hinblick auf eine **flexiblere Gestaltung von Lenk- und Ruhezeiten**, damit den unterschiedlichen Bedingungen und Anforderungen im Bereich der Transporteure entsprechend Rechnung getragen werden kann.

Modellvorschlag: Die jetzige Darstellung der Lenkzeit (Doppelwoche 90 Stunden) soll auf einen Betrachtungszeitraum von 28 Tagen (dies entspricht dem Kontrollzeitraum) ausgedehnt werden. Damit ergibt sich ein Lenkzeitkontingent von 180 Stunden. Diese 180 Stunden Lenkzeit sollen unter der Bedingung der ordnungsgemäßen Einhaltung und Abhaltung täglicher und wöchentlicher Ruhezeiten verwendet werden dürfen.

Der Fachverband tritt zudem für eine Flexibilisierung der Lenkpausenbestimmungen ein und fordert zumindest die Teilungsmöglichkeit der Lenkpausen in 3x15 Minuten.