



Spedition und Logistik - Vorarlberg

Leitbild und Positionierung des Fachverbandes Spedition und Logistik

Aufgaben, Ziele, Positionen

Leitbild

Der Fachverband Spedition und Logistik ist die gesamtösterreichische Interessenvertretung der Unternehmen des Speditions- und Logistikbranchen. Der Fachverband ist eine Körperschaft öffentlichen Rechtes und selbständige Fachorganisation mit eigenem Wirkungsbereich im Rahmen der Wirtschaftskammer. Er arbeitet eng mit verschiedenen Teilorganisationen der Kammer zusammen, nutzt vorhandene Ressourcen effizient und schöpft alle Möglichkeiten für Synergien aus.

Übergeordnete Aufgabe und Ziele des Fachverbandes:

- + wirksame Interessensvertretung und gesellschaftspolitisches Engagement
- + unparteiische und kompetente Koordination der Unternehmensinteressen
- + zielgruppenorientierte Serviceleistungen
- + Vordenker und Impulsgeber für seine Mitglieder
- + kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit für die österreichische Spedition

Positionierung

1. Zollverfahren 4200

Der globale Warenaustausch wird durch restriktive Haftungsgrenzen und Steuerinterpretation benachteiligt. So ist es zum Beispiel einem österreichischen Spediteur nicht möglich im Drittlandverkehr Importverzollungen bei unmittelbar anschließender Lieferung in einen anderen Mitgliedstaat durchzuführen (Zollverfahren 4200), ohne seine Existenz aufs Spiel zu setzen. Obwohl der Steuerbetrag in einem anderen Mitgliedstaat erfolgt, wird dem österreichischen Spediteur die österreichische Einfuhrumsatzsteuer vorgeschrieben.

[>Infos zum Themenkomplex](#)

2. Schaffung von geeigneter Infrastruktur

- **Verlängerung der Breitspur in den Großraum Wien/NÖ zur Schaffung einer neuen Logistikkreuzung zwischen West- und Osteuropa und Asien**
Der Wirtschaftsstandort Österreich hat die historische Chance, sich als neue Logistik-Drehscheibe zwischen Asien und Europa zu positionieren. Bei jedem Umschlag wird Wertschöpfung geschaffen. Als Binnenland hat Österreich keinen nationalen Hafen, der als Umschlagsknotenpunkt in Richtung Asien dienen kann. Ziel ist, für den Standort Österreich ein neues internationales Geschäftsfeld zu erschließen. Die Drehscheibenfunktion im Landverkehr zwischen Europa und Asien ist einzigartig und stärkt das österreichische Schienenaufkommen. Eine infrastrukturelle Anbindung Österreichs an die chinesische Seidenstraße ist über die Verlängerung der Breitspurbahn von Košice nach Österreich mit Terminal im Großraum Wien möglich. Ebenso sollten leistungsfähige Hinterland-Anbindungen an die Mittelmeerhäfen als Verlinkung mit der neuen Seidenstraße bis nach Österreich ausgebaut werden.
- **Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) und Connecting Europe Fazilität (CEF):**
 - Auf sektorenübergreifende Vorhaben ist besonderer Fokus zu legen, um damit größere Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales zu erzielen.
 - Wenngleich wir vorhandene Budgetrestriktionen verstehen, darf es jedoch zu keiner Kürzung der Mittel für wichtige Infrastrukturprojekte kommen.
 - Weiters plädieren wir für eine Aufnahme der Tauernachse und der Pyhrn-Schober Achse in das TEN-Kernnetz
- Besonders wichtig ist ein zügiger Ausbau der Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel – ohne ausreichende Verbindungen mit Zulaufstrecken auf deutschem und italienischem Gebiet können die Kapazitäten des Tunnels nicht genutzt werden.
- **Förderung und Ausbau der Multimodalität:**
Der multimodale Ausbau von Güterterminals und die bessere Anbindung des Schienenverkehrs an die Überseehäfen, soll seitens der öffentlichen Hand, im Sinne attraktiverer Lösungen für Kunden, verstärkt gefördert werden. Neben der Förderung von Carriern muss es auch für Spediteure, die eine wesentliche Rolle bei der Verlagerung spielen, zu Förderanreizen kommen.
- **Effizienter Ausbau und Nutzung der Infrastruktur in allen Ballungsräumen**, vor allem die Widmung von Logistikflächen, die zum Bau von Logistikzentren herangezogen werden können und keine Widmung als Wohngebiet haben.
- **Bundesweite Regelung und zentrale Kompetenz für die Widmung von Logistikflächen:**
Bei der Flächenwidmung sollen bundeseinheitliche Rahmenbedingungen erstellt werden und die Anforderungen von Logistik unter Einbeziehung der Branche mitberücksichtigt werden.
- **Verbesserung der digitalen Infrastruktur:**
Auch die digitale Infrastruktur (insbesondere Breitbandausbau, 5G ...) soll vorangetrieben und erweitert werden.

3. Stärkung des Kombinierten Verkehrs / Ko-Modalität der Verkehrsträger

Eine ideale Verkehrswirtschaft setzt jedes Verkehrsmittel entsprechend seinen Vorzügen ein. Im Sinne einer effizienten Ko-Modalität müssen die Stärken von Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftfahrt bei allen Verkehrsleistungen auf örtlichen, regionalen und internationalen Distanzen gefördert und Schnittstellen optimiert werden. Zwangsweise Verlagerungen lehnen wir ab.

Die Stärkung des Kombinierten Verkehrs (Terminalförderung, Containerprämien usw) muss insbesondere auch auf die trimodale Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Schiff (im Sinne der Ko-Modalität aller Verkehrsträger) abzielen. Die Rahmenbedingungen für Kombinierten Verkehr sind so zu gestalten, dass sie bei den Akteuren entsprechend Zuspruch finden, um vermehrt verkehrsträgerübergreifend Transporte durchzuführen.

4. Förderung von innovativer Logistik / Umweltschutz und Erreichung der Klimaziele

Durch gezieltere Förderung innovativer Logistik soll Österreich zu einem Vorreiter in der EU werden. Um Schadstoffemissionen weiter reduzieren zu können und zugleich wettbewerbsfähig zu bleiben, ist es seitens der öffentlichen Hand notwendig, innovative Lösungen (Green Logistics) stärker und gezielter zu fördern.

Beispiele dafür sind u.a. die Unterstützung von Innovationen bis zur Marktreife, Förderung alternativer Antriebstechnologien, verbesserte Aerodynamik, erleichterte Typisierung und die Förderung von City Logistik-Konzepten.

Darüber hinaus ist die Mitverantwortung der Auftraggeber im Zusammenhang mit einer möglichst ökologischen Logistikkette einzufordern.

Bei der Notwendigkeit, aufgrund der Erreichung von Klimazielen, im Verkehr CO₂-Einsparungen zu erzielen, spielt für uns die Optimierung von Fahrzeugabmessungen eine wichtige Rolle. Daher fordern wir Adaptierungen bei den Längen und Maßen für LKW. Dies betrifft zB die Einführung sogenannter „Lang-LKW“ nach deutschem Vorbild – hier ändert sich nichts an den Gesamtgewichten der Fahrzeugkombinationen, es geht lediglich um eine effizientere Nutzung der Transportvolumina. So könnte das Schwerverkehrsaufkommen um ein Drittel reduziert werden (zwei Lang-LKW ersetzen drei Fahrten mit herkömmlichen LKW).

Auch die Maße für Autotransporter sollten angepasst werden. Wenn diese beispielsweise um lediglich 60 cm verlängert werden, könnten 2 Fahrzeuge mehr transportiert werden.

Weiters sollten Veränderungen bei den Maßen von Sattelschleppern vorgenommen werden, damit diese mit aerodynamischen Bauteilen versehen werden können, wodurch ein weiterer Beitrag für die Erreichung der Klimaziele geleistet würde.

5. Attraktivierung des Berufs Speditionskaufmann/-frau / Speditionslogistiker/in - Bekämpfung des Fachkräftemangels

Um in Zukunft wirtschaftlich erfolgreich zu sein, muss in die Ausbildung junger Menschen einschließlich einer attraktiveren Darstellung der Lehrberufe im Speditions-gewerbe investiert werden.

Der Fachverband engagiert sich hier unter anderem hinsichtlich Marketingaktivitäten, aber auch durch die Teilnahme an Skills-Bewerben inklusive der internationalen Positionierung. Um auch den Mangelberuf des Zolldeklaranten wieder attraktiver zu machen fordert der Fachverband eine weitgehende Entkriminalisierung der oft minimalen Arbeitsfehler und eine großzügige Anwendung des entschuld-baren Irrtums sowohl im Finanzstrafgesetz als auch bei der Verwaltungsabgabe.

Gerade aufgrund der britischen Entscheidung die Europäische Union zu verlassen (BREXIT) wurde ein erhöhtes Personalkontingent im Zollbereich notwendig, um den entsprechenden bürokratischen Mehraufwand abzuarbeiten. Notwendig wäre hier das Freifach Zoll flächendeckend in den österreichischen Berufsschulen anzubieten, um mehr Expertise in diesem Bereich zu schaffen.

Weiters fiel mit 1.7.2021 der Zollfreibetrag („22 EUR Freigrenze“) für Sendungen aus Drittstaaten. Auch hier ist ein Mehrbedarf an geschultem Personal – sowohl im Bereich der Speditionsunternehmen, als auch auf Seiten der Behörden notwendig.

Auch sollte die Duale Akademie, die in Oberösterreich bereits jetzt ein absolutes Erfolgsmodell darstellt, in allen Bundesländern angeboten werden. Diese Ausbildungsschiene ebnet speziell für AHS-MaturantInnen, die nicht sofort ein Studium anstreben, aber auch für Studierende ohne Studienabschluss oder BerufsumsteigerInnen neue Wege in eine erfolgreiche berufliche Zukunft. Es handelt sich hier um eine kompakte Ausbildung mit einer Dauer von maximal 2,5 Jahren und großem praxisbezogenen Fokus.

6. Digitalisierung

- **Frachtpapiere**
Schaffung einheitlicher, europaweiter, digitaler Frachtpapiere als alternative Zusatzmöglichkeit zur Papierform mit dem Resultat der Kostenersparnis und Zeiteffizienz.
- **Ausfuhrbescheinigung des Spediteurs für Umsatzsteuerzwecke**
Das österreichische Umsatzsteuerrecht sieht die Führung des Nachweises der umsatzsteuerbefreiten Drittlandlieferung oder der innergemeinschaftlichen Lieferung durch Bescheinigungen des Spediteurs vor. Diese Bestätigung muss dem Ausfüh-rer in Papierform vorliegen. Hier könnte eine elektronische Übertragung des Dokuments sowohl für die Ausfüh-rer als auch für die Speditions-wirtschaft eine erhebliche Entlastung des bürokratischen Aufwands bewirken.

7. Zuordnung in den Nationalen Qualifikationsrahmen (NQR) Stufe 6 / Beibehaltung des reglementierten Gewerbes

Eine Zuordnung der Speditionsbefähigungsprüfung in den NQR Stufe 6 soll vorgenommen werden, um die hohen Ansprüche an Unternehmer der Speditionsbranche realitätsgetreu abzubilden. Das Speditions-gewerbe soll aufgrund des hohen Anforderungslevels reglementiertes Gewerbe bleiben.

8. Ablehnung einer pauschalen Verantwortung der Spediteure innerhalb der Lieferkette (Auftraggeberhaftung)

Sämtliche Forderung nach einer Haftungsübernahme (Generalunternehmerhaftung oder lediglich Haftung gegenüber dem nächsten direkt beauftragten Unternehmen) wird dezidiert abgelehnt. Es ist nicht zielführend, dass die gesamte Speditionsbranche aufgrund vorliegender Missstände in anderen Verkehrsbereichen zur Verantwortung gezogen wird.

Stand: 01.08.2021