

Transporteure - Wien

News der Wiener Transporteure

Brancheninformationen speziell für Wien

[Fahrverbot](#) | [Smart Tachograph](#) | [Ruhezeit](#) | [LKW-Kartell Sondertransporte Nickelsdorf](#) | [Durchführung von Vor-/Nachlaufverkehre](#) | [IRU Ehrendiplome](#) | [Beschlüsse im Nationalrat](#) | [Maut](#) | [Straßengüterverkehr](#) | [Fahrverbot Klingebach](#) | [Vorabinfo KV Verhandlungen](#) | [Coronavirus](#) | [EU-Leitlinie](#) | [EU – Fahrerbescheinigung](#) | [Änderung Verordnungen](#) | [Brexit](#) | [Abfallbeförderung](#) | [WIFO-Konjunkturtest](#) | [Mobilitätspaket](#) | [Mobilitätspaket Umsetzung](#) | [aufgebrochene Plombierung](#) | [DE-Tests in anderer Sprache](#) | [Sicherheitsleitfaden](#) | [WIFO Konjunkturtest](#)

WIFO Konjunkturtest April Güterbeförderung

Hier finden Sie die [neuesten Auswertungen des WIFO Konjunkturtests für Güterbeförderungsunternehmen](#). Die Befragung hat im April stattgefunden und es haben insgesamt 76 Unternehmen aus dem Güterbeförderungsgewerbe teilgenommen. Die Einschätzungen der Befragten zu praktisch allen Indikatoren ist deutlich positiver als zu Jahresbeginn.

Auffallende Parameter dabei sind:

- Die „Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten“ wird im Vergleich zum Jänner 2021 (-21,7) nicht mehr so negativ eingeschätzt; es wird mit einer Steigerung von 8,1 Punkte (April 2021) gerechnet.
- Der „Auftragsbestand zur Zeit“ hat sich von 56,9 Punkte (Jänner 2021) auf 75,7 (April 2021) Punkte erhöht.
- Auch die „Preiserwartung“ ist derzeit mit 7,6 Punkte (April 2021) positiv.
- Festzuhalten ist jedoch ein Anstieg des „Mangels an Arbeitskräften“ als Produktionsbehinderung. Während im Jänner 2021 nur 25% den Mangel an Arbeitskräften als primäre Produktionsbehinderung angegeben haben, waren es im April 2021 bereits 32,1%.

Sicherheitsleitfaden der EK für den gewerblichen Straßenverkehr

Die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission, GD MOVE, hat die Cross-border Research Association (CBRA) (Schweiz) und die TAPA (als Unterauftragnehmer) beauftragt, einen neuen [Sicherheitsleitfaden für den Umgang mit Ladungsdiebstahl, blinden Passagieren und möglichen terroristischen Bedrohungen](#) für den europäischen Straßengüterverkehrssektor zu entwickeln.

In diesem werden Handlungsrichtlinien zur Verfügung gestellt, die europäische Lastkraftwagenfahrer, Verkehrsunternehmen und andere zentrale Interessenträger bei der Bewältigung der genannten Probleme unterstützen sollen. Ein Kapitel enthält einen Leitfaden für Logistikmanager, im Anhang findet man auch „Wichtige Sicherheitshinweise für Lastwagenfahrer“.

Eine [deutsche Version des Sicherheitsleitfadens](#) ist mittlerweile auch verfügbar.

Deutschland - Akzeptanz von Tests in anderer Sprache

Nachstehend finden Sie eine Information des BMK bezüglich der Akzeptanz von Tests in italienischer Sprache in Deutschland:

Deutschland akzeptiert nun auch Tests in italienischer Sprache, um nach Deutschland einreisen zu können (neben Bescheinigungen in Deutsch, Englisch oder Französisch).

Die österreichischen Gesundheitsbehörden und die Polizei an den Grenzübergangsstellen wurden bereits informiert und Lkw, die von Italien über Tirol nach Deutschland fahren, wird die Einreise nach Österreich gestattet, wenn auch eine Einreise nach Deutschland – also der Transit - sichergestellt ist (d. h. wenn sie ein Testzertifikat in deutscher, englischer, französischer oder italienischer Sprache vorlegen können).

Kontrolle/ aufgebrochene Plombierung

Erlass des BMK vom 08.09.2020 zur schriftlichen Erklärung des Kontrolleurs bei Ersetzung einer entfernten oder aufgebrochenen Plombierung des Fahrtenschreibers.

Darin heißt es (Auszug):

Gemäß Artikel 2 Nr. 9 der Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern werden im Artikel 22 Absatz 5 die Unterabsätze 3 und 4 wie folgt geändert:

„Die entfernte oder aufgebrochene Plombierung ist ohne unangemessene Verzögerung, spätestens jedoch innerhalb von sieben Tagen nach ihrem Entfernen oder Aufbrechen, von einem zugelassenen Einbaubetrieb oder einer zugelassenen Werkstatt zu ersetzen. Wurden Plombierungen zu Kontrollzwecken entfernt oder aufgebrochen, so können sie von einem Kontrolleur ohne unangemessene Verzögerung unter Verwendung einer entsprechenden Vorrichtung und eines eindeutigen besonderen Zeichens ersetzt werden. Entfernt ein Kontrolleur eine Plombierung, so wird die Kontrollkarte ab dem Moment der Entfernung der Plombierung bis zum Ende der Kontrolle in den Fahrtenschreiber eingesetzt; das gilt auch im Fall der Anbringung einer neuen Plombierung.

Der Kontrolleur hat eine schriftliche Erklärung mit im Erlass genannten Mindestangaben auszustellen. [Weitere Informationen](#) entnehmen Sie bitte dem Erlass.

Mobilitätspaket - Die wichtigsten Änderungen ab 20. August 2020

Im Rahmen des sogenannten „Mobilitätspaket“ (die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt erfolgte am 31.7.2020) wurden wichtige Änderungen im Zusammenhang mit

- Lenk- und Ruhezeiten,
- Anpassung der Kontrollgerätvorschriften auf den neuen Smart Tacho 2,
- spezielle Entsenderegeln für den Straßenverkehrssektor sowie
- neue Vorschriften für den Berufs- und Marktzugang

umgesetzt.

Die Änderungen bei den Lenk- und Ruhezeiten treten weitestgehend am 20. August 2020 in Kraft, während die neuen Kontrollgerätevorschriften sowie Entsenderegeln (ab Februar 2022 – also 18 Monate nach Inkrafttreten) infolge komplizierter Übergangsregeln bzw. aufgrund notwendiger nationaler Umsetzung in den Mitgliedstaaten erst zu einem späteren Zeitpunkt wirksam werden. Die neuen Bedingungen über die Rückkehr von Lastkraftwagen (8 Wochenfrist) sowie die weiteren Änderungen der Berufs- und Marktzugangsregeln werden ab Februar 2022 (18 Monate nach dem Inkrafttreten der Verordnung über den Marktzugang) gelten.

Die Bundessparte Verkehr hat zum Mobilitätspaket drei umfassende [Merkblätter](#) online gestellt; aufgrund der Komplexität haben wir weitere Kurzmerkblätter für folgende Themenbereiche erstellt:

- [Ruhezeiten NEU](#) (gilt nur für die Güterbeförderung) und für die
- [erweiterte Halteplatzregelung](#)

Fragen und Antworten zur Umsetzung des Mobilitätspakets 1

Die Rechtsgrundlagen für die dargestellten Änderungen wurden bereits veröffentlicht:

- [Verordnung \(EU\) 2020/1054](#) (Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen, sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels

Fahrtenschreibern

- [Verordnung \(EU\) 2020/1055](#) über den Marktzugang (zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor)
- [Richtlinie 2020/1057](#) (Entsendung von Kraftfahrerinnen/Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor)

WIFO Konjunkturtest

Hier finden Sie die neuesten Auswertungen des WIFO Konjunkturtests für [Güterbeförderungsunternehmen](#) und [Spediteure](#). Die Befragung hat im Juli stattgefunden und es haben insgesamt 81 Spediteure und 35 Unternehmen aus dem Güterbeförderungsgewerbe teilgenommen.

Insgesamt sind die Einschätzungen der zukunftsbezogenen Indikatoren gegenüber der letzten Umfrage im April weniger negativ, jedoch gehen die Unternehmen durchschnittlich weiterhin von einer rückläufigen Entwicklung der Geschäftslage/Nachfrage/Beschäftigung aus. Die Nennung von „unzureichende Nachfrage“ als Produktionsbehinderung ist gestiegen, während „sonstige Gründe“ im Vergleich zur letzten Umfrage zurückgingen.

Abfallbeförderung - Erleichterungen durch M287 gelten weiter

Die Sondervereinbarungen M287 und RID 1/2015 gemäß 1.5.1 ADR/RID ermöglichen die Beförderung von gefährlichen Abfällen unter erleichterten Bedingungen. Diese betreffen die Klassifizierung, das Verpacken, die Angaben im Beförderungspapier, die Kennzeichnung, sowie die Beförderung in loser Schüttung. Die Sondervereinbarungen sind mit 2. August außer Kraft getreten. Dennoch dürfen sie in Österreich bis auf weiteres angewendet werden, wie das Verkehrsministerium mit Schreiben vom 30. Juli 2020 mitgeteilt hat. Eine neue Sondervereinbarung ist bereits im internationalen Begutachtungsprozess.

Die Texte bleiben auf der Homepage des BMK und im RIS bestehen.

- [ADR M287 - BGBl. III Nr. 115/2015](#)
- [RID 1/2015 - BGBl. III Nr. 137/2015](#)

Brexit (Austritt Großbritanniens aus der EU)-Status Quo

- Mit 1. Juli 2020 ist der letztmögliche Zeitpunkt nach Verlängerung der derzeitigen Übergangsperiode (bis 31.12.2020) ausgelaufen (Großbritannien hat keine Verlängerung der Übergangsperiode beantragt!).
- Das bedeutet, dass mit Ablauf des 31.12.2020 sämtliche EU-Rechtsvorschriften - ohne entsprechende Einigung über einen neuen Vertrag zwischen der EU und UK - außer Kraft treten.
- Gleichzeitig bedeutet dies nun aber auch, dass man bis zu diesem Zeitpunkt Einigkeit über ein neues bilaterales Abkommen zwischen der EU und Großbritannien erzielen muss, da sonst ein (rechtlich) unregelmäßiger Brexit (ab 1.1.2021) die Folge ist und große Unsicherheiten in sämtlichen Bereichen hervorruft.

Vor diesem Hintergrund hat die [EU-Kommission](#) am 9. Juli ein Dokument veröffentlicht (PDF), welches die Auswirkungen eines unregelmäßigen Brexit schildert.

Besonders hinweisen möchte ich hierzu auf die Aspekte der Straßengüterverkehre nach Großbritannien (Seite 16) – für den Fall eines unregelmäßigen BREXIT – und möchte wie folgt aufmerksam machen:

- Im Falle eines unregelmäßigen Brexit verlieren u.a. die EU-Gemeinschaftslizenzen ab 1.1.2021 ihre Gültigkeit in Großbritannien.
- Das bedeutet, dass Verkehre nach Großbritannien nur mehr mittels CEMT -Genehmigung oder mittels bilateraler Genehmigungen möglich sind.

Hinsichtlich bilateraler Genehmigung: Österreich hat mit Großbritannien eine [„VEREINBARUNG zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Republik Österreich und dem Minister für Umweltfragen in der Regierung des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Nordirland über den Straßengüterverkehr“](#) abgeschlossen. Diese ist – nach wie vor – seit 23. Jänner 1976 in Kraft. Der Fachverband Güterbeförderung ist hierzu bereits mit dem zuständigen BMK in Kontakt getreten, um nähere Details zu bilateralen Genehmigungen zu bekommen.

Hinsichtlich der Vergabe von CEMT Genehmigungen: Mit 96 Stück in Österreich sind diese äußerst limitiert und die Vergabe gesetzlich im Rahmen der [CEMT-Genehmigungsvergabe-Verordnung](#) entsprechend geregelt.

Änderung der Verordnungen 1071/2009 (Berufszulassung Kraftverkehrsunternehmer) und 1072/2009 (Marktzugang Güterkraftverkehr)

Anfang Juli wurde im Plenum des Europäischen Parlaments die Trilog-Einigung zur Änderung der Verordnungen 1071/2009 (Berufszulassung Kraftverkehrsunternehmer) und 1072/2009 (Marktzugang Güterkraftverkehr) bestätigt. Die Verordnung über den Berufs- und Marktzugang wurde nun im Amtsblatt veröffentlicht und tritt mit 21.2.2022 in Kraft. Im Folgenden finden Sie einen Überblick über die wesentlichen Änderungen.

Inkrafttreten und Geltung der Änderungen der beiden Verordnungen

Die Änderungen treten am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft. Sie gelten 18 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens, es sei denn, die Bestimmungen sehen wie unten dargestellt anderes vor.

Zur Änderung der Verordnung 1071/2009 (Berufszulassung Kraftverkehrsunternehmer)

Anwendungsbereich (Art. 1)

Der Anwendungsbereich der Verordnung wird auf Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse zwischen 2,5 t und 3,5 t liegt und die grenzüberschreitende Beförderungen vornehmen, ausgedehnt. Die Verordnung ist daher nicht anwendbar auf Unternehmen, die KFZ bis inklusive 2,5 t oder KFZ bis inklusive 3,5 t für ausschließlich innerstaatliche Beförderungen einsetzen. Weiter unten (siehe Artikel 23) finden Sie die Übergangsbestimmungen.

Voraussetzungen für die Anforderung der Niederlassung (Art. 5)

Um „Briefkastenfirmen“ beizukommen und gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen, wurden die Vorschriften für eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung präzisiert und gestärkt. So wird nun beispielsweise die Eintragung in das nationale Unternehmensregister, die Einkommenssteuerpflichtigkeit und eine im Verhältnis zum Umfang der Verkehrstätigkeit des Unternehmens angemessene Zahl an Fahrzeugen sowie an Fahrern verlangt. Außerdem hat das Unternehmen die Nutzung seiner Fahrzeugflotte so zu organisieren, dass in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzte Fahrzeuge spätestens acht Wochen nach Verlassen des Mitgliedstaats zu einer der Betriebsstätten in diesem Mitgliedstaat zurückkehren.

Den Mitgliedstaaten wird die Möglichkeit eingeräumt, zusätzliche Anforderungen für die Niederlassung festzusetzen.

Voraussetzungen für die Anforderung der Zuverlässigkeit (Art. 6)

Verstöße gegen Entsende- und Kobotage-Bestimmungen werden nun explizit unter den schwerwiegenden Verstößen aufgeführt.

Voraussetzungen für die finanzielle Leistungsfähigkeit (Art. 7)

Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse 2,5 t, jedoch nicht 3,5 t überschreitet, müssen für jedes Jahr nachweisen, dass sie über Kapital und Reserven in mindestens folgender Höhe verfügt: 1800 EUR für das erste genutzte Fahrzeug und 900 EUR für jedes weitere genutzte Fahrzeug. Diese 900 EUR gelten auch für „Großtransporteure“, die solche kleinen KFZ einsetzen.

Den Mitgliedstaaten wird die Möglichkeit eingeräumt, zusätzliche Anforderungen für die finanzielle Leistungsfähigkeit festzusetzen.

Prüfungsbefreiung (Art. 9)

Mitgliedstaaten können Personen von der Prüfung über die fachliche Eignung zur Erlangung der entsprechenden Lizenz befreien, wenn diese nachweisen können, dass sie in den letzten zehn Jahren ein Güterkraftverkehrsunternehmen, das nur KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t nutzt, geleitet haben.

Rehabilitierung des Verkehrsleiters (Art. 14)

Die Rehabilitierung des Verkehrsleiters ist frühestens ein Jahr nach dem Tag der Aberkennung der Zuverlässigkeit möglich, aber nur unter der Bedingung, dass er über einen Zeitraum von mindestens drei Monaten eine geeignete Weiterbildung absolviert oder eine entsprechende Prüfung bestanden hat. Hier werden nun erstmals auf EU-Ebene Parameter für die von uns auf nationaler Ebene schon lange geforderten Rehabilitierungsmaßnahmen festgelegt.

Verkehrsunternehmensregister (Art. 16)

Im einzelstaatlichen Register werden als neue Angaben die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge des Unternehmens, die Anzahl der am 31. Dezember des Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen sowie die Risikoeinstufung des Unternehmens gemäß Kontroll-RL angeführt.

Übergangsbestimmungen (Art. 23)

Die Einbeziehung von Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse zwischen 2,5 t und 3,5 t liegt und die grenzüberschreitende Beförderungen vornehmen, in den Geltungsbereich der Verordnung erfolgt erst 21 Monate nach Inkrafttreten der Änderungen, sofern in nationalen Rechtsvorschriften nichts anderes vorgesehen ist. Die Einbeziehung der Risikoeinstufung der Unternehmen in die nationalen Register erfolgt erst 14 Monaten nach dem Inkrafttreten des Durchführungsrechtsakts über eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung gemäß Kontroll-RL.

Erklärung

Im Rahmen der Einführung einer Lex specialis für die Entsendung im Straßenverkehr wurde auch eine Änderung der Richtlinie 2006/22 (Kontroll-RL) vorgenommen (siehe den Ratsstandpunkt als Anlage 3): Spätestens zehn Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungen legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten eine gemeinsame Formel für die Risikoeinstufung eines Unternehmens fest – diese Formel ersetzt die bisherigen Empfehlungen. Außerdem wurden der Gegenstand der Richtlinie aktualisiert (Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 sowie die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG), die jeweiligen Bestimmungen und Anhänge entsprechend angepasst sowie die Regelungen zum Informationsaustausch präzisiert.

Zur Änderung der Verordnung 1072/2009 (Marktzugang Güterkraftverkehr)

Anwendungsbereich (Art. 1)

21 Monate nach Inkrafttreten der Änderungen erfolgt eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse zwischen 2,5 t und 3,5 t liegt.

Gemeinschaftslizenz (Art. 4)

Die Gemeinschaftslizenzen von „Kleintransporteuren“ bzw. deren beglaubigte Kopien enthalten im Abschnitt „Besondere Bemerkungen“ den Eintrag „≤ 3,5 t“.

Kabotage (Art. 8)

Die derzeit geltende Regelung (drei Fahrten in sieben Tagen) wird grundsätzlich beibehalten, wie wir es immer gefordert hatten, da noch keine EU-weit einheitlichen sozialen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gegeben sind. Zusätzlich wird eine sogenannte „Cooling off“-Periode eingeführt: Kraftverkehrsunternehmen dürfen innerhalb von vier Tagen nach Ende ihrer Kabotage-Beförderung keine weiteren Kabotage-Beförderungen mit demselben Kraftfahrzeug im selben Mitgliedstaat durchführen. Dies muss anhand von eindeutigen Belegen nachgewiesen werden, die in Papier- oder elektronischer Form (z.B. e-CMR) ausgehändigt oder übermittelt werden können. Auch die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden „Kleintransporteure“ dürfen nun unter diesen Bedingungen Kabotage-Beförderungen durchführen.

Schutzmaßnahmen (Art. 10)

Zur Vermeidung von Missbrauch der Liberalisierungen im Rahmen des Kombinierten Verkehrs können Mitgliedstaaten die Anwendung der Kabotage-Bestimmungen auch auf Zu- oder Ablaufverkehre vorsehen. Dabei steht es ihnen frei, einen längeren Zeitraum als sieben Tage und eine kürzere „Cooling off“-Periode als vier Tage zu wählen.

Kontrollen (Art. 10a)

Die Mitgliedstaaten müssen eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie sicherstellen, die insbesondere auf Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung ausgerichtet ist und auch die Kontrolle von Kabotage-Beförderungen umfasst. Außerdem müssen die Mitgliedstaaten mindestens zweimal jährlich miteinander abgestimmte Straßenkontrollen von Kabotage-Beförderungen durchführen.

Haftung (Art. 14a)

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer bei Verstößen gegen die Bestimmungen zum grenzüberschreitenden Verkehr und zur Kabotage, wenn diese wussten oder angesichts aller relevanten Umstände hätten wissen müssen, dass mit den Verkehrsdiensten, die sie in Auftrag gegeben haben, gegen diese Verordnung verstoßen wird.

Anmerkung

Abschließend möchten wir Sie informieren, dass die EU-Kommission mit den neuen Wortlauten des Artikels 5 der Verordnung 1071/2009 (Rückkehrverpflichtung des Fahrzeugs alle 8 Wochen) und des Artikels 10 der Verordnung 1072/2009 (Möglichkeit, Kabotagebestimmungen auf den Kombi-Verkehr anzuwenden) nicht zufrieden ist. Sie ist der Meinung, dass diese Bestimmungen dem Klimaschutz und der Förderung des Kombinierten Verkehrs zuwiderlaufen und prüft bis Ende des Jahres in einer Studie, für die auch Input geliefert werden kann, ob eventuell ein neuer Legislativvorschlag zu deren Änderung vorgelegt wird.

EU – Fahrerbescheinigung (Verwaltungsvereinfachung)

Seit 2003 müssen Güterbeförderungsunternehmer/innen im grenzüberschreitenden Verkehr (Inhaber einer EU-Gemeinschaftslizenz) Ihren LenkerInnen, die Staatsangehörige eines Nicht-EWR-Staates sind, eine Fahrerbescheinigung mitgeben. Die Fahrerbescheinigung dient als Bestätigung, dass sich der Arbeitnehmer beim Arbeitgeber (Gewerbeinhaber) in einem ordnungsgemäßen Dienstverhältnis befindet. Durch die Covid 19-Beschränkungen bei der MA 63 ist eine Beantragung und Abholung einer solchen Fahrerbescheinigung im Rahmen eines einzigen Termins (derzeit) nicht möglich. Wir haben daher mit der MA 63 sehr unbürokratisch folgende Verwaltungsvereinfachung vereinbart.

Alle notwendigen Dokumente - sowie der ausgefüllte Antrag - können eingescannt und per Mail mit dem Betreff „EU-Fahrerbescheinigung“ übermittelt werden (bitte beachten Sie, dass die gescannten Dokumente gut lesbar sind).

- Antrag EU-Fahrerbescheinigung
- Führerschein (Kopie/Scann beide Seiten)
- Reisepass (Kopie/Scann)
- Beschäftigungsbewilligung AMS (Kopie/Sann)
- aktueller Auszug der Sozialversicherung – nicht älter als 1 Monat (Kopie/Scann)

Bitte geben Sie auch einen Ansprechpartner sowie eine Telefonnummer bekannt. Die MA 63 wird sich mit Ihnen zeitnahe telefonisch in Verbindung setzen und einen Abholungstermin vereinbaren.

EU-Leitlinien zu Covid 19

Die Mitgliedstaaten müssen die Lieferkette von lebensnotwendigen Produkten gewährleisten und prioritäre Fahrspuren ausweisen sowie die mögliche Aufhebung bestehender Fahrverbote in Betracht ziehen. Guidelines für Grenzmaßnahme in englisch und Guidelines in deutsch (PDFs).

Corona-Virus - Epidemiegesetz

In der Verordnung nach § 20 Abs. 4 wird normiert, dass die in § 20 Abs. 1 bis 3 des Epidemiegesetzes 1950 genannten Maßnahmen auch bei Auftreten von Infektionen mit SARS-CoV-2 („2019 neuartiges Corona Virus“) ergriffen werden können.

Damit können bei Auftreten von Infektionen mit dem neuartigen Coronavirus auch Schließungen von Betriebsstätten unter den Voraussetzungen des § 20 Abs. 1 bis 3 des Epidemiegesetzes 1950 von der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde verfügt werden.

Diese Verordnung ist Grundvoraussetzung dafür, dass Arbeitgeber ein wegen Betriebsschließung/Betriebsbeschränkung/ an Arbeitnehmer gemäß § 32 Absatz 1 Epidemiegesetz fortbezahltes Entgelt vom Bund ersetzt bekommen bzw. Unternehmer, deren Betrieb gesperrt/beschränkt wurde, nach derselben Bestimmung vom Bund Verdienstentgang verlangen können.

Ergänzende Informationen

- Coronavirus: BGBl. II Nr. 74/2020
- Gesamte Rechtsvorschrift für Epidemiegesetz 1950, Fassung vom 04.03.2020
- FAQ: WKÖ-Informationen zum Coronavirus
- Coronavirus: Erlass des BMSGPK

VORABINFO - KV Verhandlungen Güterbeförderungsgewerbe (konzessioniert Arbeiter)

Im Rahmen der KV-Verhandlungen vom 11.12.2020 für das Güterbeförderungsgewerbe Arbeiter konnte mit der Gewerkschaft VIDA folgendes Ergebnis erzielt werden:

- Die KV-Stundenlöhne (keine IST-Löhne), KV-Lehrlingsentschädigung und KV-Zulagen werden ab 1.1.2021 um +1,5 Prozent erhöht
- Die Auslandsdiäten (Tages- und Nächtigungsgelder im Ausland gemäß Tabelle 1) werden ab 1.1.2021 um +1,5 Prozent erhöht.
Rahmenrechtliche/Inhaltliche Punkte

Artikel XI: Auflösung des Dienstverhältnisses

Die Angleichung der Kündigungsfristen wurde um ein halbes Jahr nach hinten verschoben, weshalb dies auch im Kollektivvertrag entsprechend angepasst wird. Weiters wird eine Klarstellung eingefügt, dass neben den Kündigungsfristen auch der Kündigungstermin wie bisher unverändert bleibt.

Mit Wirkung ab 1.7.2021 gilt:

1. Bei einer Beschäftigungsdauer bis zu einem Monat sowie im beiderseitigen Einverständnis kann das Dienstverhältnis jederzeit gelöst werden.
2. Nach einmonatiger Betriebszugehörigkeit kann das Dienstverhältnis durch Dienstgeberkündigung oder Dienstnehmerkündigung nur zum Ende einer Lohnwoche (Sonntag) unter Einhaltung nachstehender Kündigungsfristen schriftlich gelöst werden.
3. Vor dem Hintergrund der besonderen Eigenschaften des österreichischen Güterbeförderungsgewerbes wird von den Kollektivvertragspartnern übereinstimmend und ausdrücklich festgehalten, dass es sich beim Güterbeförderungsgewerbe um eine Saisonbranche im Sinne von § 1159 (2) ABGB handelt. Abweichend von § 1159 (2) ABGB kann das Dienstverhältnis durch Dienstgeberkündigung oder Dienstnehmerkündigung nur zum Ende einer Lohnwoche (Sonntag) unter Einhaltung nachstehender Kündigungsfristen schriftlich gelöst werden:
 - bei einer ununterbrochenen Betriebszugehörigkeit von einem Monat bis zu einem Jahr: 1 Woche;
 - bei einer ununterbrochenen Betriebszugehörigkeit von mehr als einem Jahr bis zu fünf Jahren: 2 Wochen;
 - bei einer ununterbrochenen Betriebszugehörigkeit über fünf Jahren: 3 Wochen.

Artikel VIII Absatz 2 – Ruhetage/Streichung der „Karfreitags-Bestimmung“ (redaktionelle Anpassung)

Infolge der Novellierung von § 7 Abs. 3 ARG (Entfall) iVm der Neuregelung des „persönlichen Feiertags“ (§ 7a ARG) wird die „Karfreitags-Bestimmung“ ersatzlos gestrichen.

Inkrafttreten: Die Änderungen treten mit 1.1.2021 in Kraft.

Achtung!

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass es sich hierbei um eine Vorabinformation handelt. Sämtliche Änderungen treten erst mit beidseitiger Unterschrift und entsprechender Hinterlegung des Kollektivvertrages in Kraft.

VORABINFO - KV Verhandlungen Güterbeförderungsgewerbe (konzessionier/KT ANGESTELLTE)

Im Rahmen der KV Verhandlungen vom 10.12.2020 für das Güterbeförderungsgewerbe Angestellte konnte mit der Gewerkschaft GPA folgendes Ergebnis erzielt werden:

Gehaltsrechtlicher Teil

Alle KV- Mindestgehälter werden ab 1.1.2021 um **+1,47 Prozent** erhöht.

Artikel XIII- Lehrlingseinkommen und Weiterverwendung

Erhöhung der Lehrlingseinkommen

Das monatliche Lehrlingseinkommen beträgt:

- im 1. Lehrjahr 40%
- im 2. Lehrjahr 55%
- im 3. Lehrjahr 75%

des kollektivvertraglichen Gehaltes der Beschäftigungsgruppe 2, Untergruppe a, der Gehaltstafel.

Sozialpartnererklärung zu Corona-Prämien für Beschäftigte:

Die Sozialpartner empfehlen jenen Betrieben, die trotz der Corona-Situation eine gute Geschäftslage und einen finanziellen Spielraum sehen, ihren Beschäftigten, die besondere Leistungen erbracht haben, eine einmalige Corona-Prämie gemäß § 124b Z350 lit.a EStG 1988 von empfohlenen EUR 150,00 bis zum 31.12.2020 auszubehalten.

Rahmenrechtlicher Teil

Artikel XIII- Lehrlingsentschädigung und Weiterverwendung

Anpassung des Begriffes Aufgrund einer Novelle des § 17 BAG tritt anstelle des Begriffes „Lehrlingsentschädigung“ der Begriff „Lehrlingseinkommen“.

Die Änderungen treten mit Wirkung 1.1.2021 in Kraft.

Achtung!

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass es sich hierbei um eine Vorabinformation handelt. Sämtliche Änderungen treten erst mit beidseitiger Unterschrift und entsprechender Hinterlegung des Kollektivvertrages in Kraft.

- + [Diätentabelle 2021](#)
- + [Lohntafel Güterbeförderung 2021](#)

Lkw Fahrverbot „Grenzübergang Klingenbach“

Das Fahrverbot für Lkw über 7,5 t hzG „Grenzübergang Klingenbach“ (B 16 – Ödenburger Straße) ist durch Aufstellung der Straßenverkehrszeichen am 14.11.2019 in Kraft getreten ist. Die entsprechende Verordnung besagt ([VO zum Download](#)):

„§ 1: Auf der B 16 Ödenburger Straße im Bereich zwischen Strkm 48,300 (Kreisverkehr B 16/L 212) und Strkm 52,120 (Grenzübergang Klingenbach) ist das Befahren mit Lastkraftfahrzeugen mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t in beiden Fahrrichtungen verboten.

§ 2: Von diesem Verbot sind Fahrten im Ziel- und Quellverkehr betreffend die Freistadt Eisenstadt, Freistadt Rust, Bezirke Eisenstadt-Umgebung und Mattersburg sowie den Kreis Sopron ausgenommen.“

Neue Meldeschiene erleichtert Unternehmen ihre Straßengüterverkehrsmeldung

Für die Erhebung zum Straßengüterverkehr stellt Statistik Austria mit Beginn des Berichtsjahres 2020 eine neue Meldeschiene zur Verfügung, die den Unternehmen die Meldung zum Straßengüterverkehr wesentlich erleichtern soll. Zur Verfügung stehen ein Smartphone-App sowie ein neuer moderner elektronischer Fragebogen (Backoffice).

Bei der Entwicklung war das zentrale Anliegen die Statistikmeldung der Unternehmen durch die Nutzung moderner Technologien (GPS-Tracking am Smartphone) sowie die Verwendung neuer statistischer Berechnungsmethoden deutlich zu vereinfachen und damit entscheidend zur Respondentenentlastung beizutragen.

Der Einstieg in die neue Meldeschiene (Straßengüterverkehrs-App) erfolgt dabei wie gewohnt mit dem Benutzernamen sowie dem dazugehörigen Passwort über das Portal von Statistik Austria.

Die Straßengüterverkehrs-App kann auf zwei Arten genutzt werden: Entweder ausschließlich als neuer elektronischer Fragebogen (Backoffice) oder in Kombination mit der Smartphone-App.

Entscheidet man sich für das Backoffice, so erfolgt die Dateneingabe über einen modernen und optisch ansprechenden elektronischen Fragebogen, der eine deutlich vereinfachte Statistikmeldung ermöglicht. Mussten bisher z.B. Fahrten mit vielen Ladevorgängen einzeln erfasst werden, genügt nun die Übermittlung der gefahrenen Kilometer sowie das transportierte Gesamtgewicht der jeweiligen Güter.

Möchte man die Smartphone-App „Straßengüterverkehr“ nutzen, kann diese einfach und kostenlos im Google-Play Store oder im Apple-App Store heruntergeladen werden. Über einen Einstiegscode, der vom Unternehmen selbst vergeben wird, können die Lkw-Fahrerinnen und Fahrer in die App einsteigen und für das eigene Fahrzeug die Fahrten aufzeichnen. Bei eingeschaltetem GPS müssen keine Angaben mehr zu Be- und Entladeorten, zu gefahrenen Kilometern, zu Grenzübergängen oder zu transitierten Ländern gemacht werden. Die Übermittlung der Fahrten an das Backoffice erfolgt automatisiert. Falls notwendig können dort noch Korrekturen vorgenommen werden.

Die fertige und vom Unternehmen geprüfte Statistikmeldung wird dann – wie bisher – an Statistik Austria gesendet.

Sie werden eingeladen, bei Ihrer nächsten Statistikmeldung im Jahr 2020 diese neue Meldeschiene auszuprobieren. Für Rückfragen steht Statistik Austria jederzeit zur Verfügung.

Vignettenpreis- und Mauttarifverordnung 2019

Am 20.08.2019 wurden sowohl die VignettenpreisVO als auch die MauttarifVO im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Beide Verordnungen sind – nach einer ersten Sichtung – unverändert zum Entwurf erlassen worden.

- Die neuen Vignetten (samt Tarife) gelten ab 1. Dezember 2019 (§ 4 (2) VignettenpreisVO).
 - Die neuen Mauttarife gelten ab 1. Jänner 2020 (§ 13 (1) MauttarifVO)
-

Papamonat, Anrechnung von Karenzzeiten, Entgeltfortzahlung bei Katastrophen-Einsätzen – erfolgen in Kürze Beschlüsse im Nationalrat?

In der letzten Sitzung des Nationalrats vor der Sommerpause Anfang Juli stehen noch eine Reihe von Anträgen auf der Tagesordnung, die unter anderem auch den arbeitsrechtlichen Bereich betreffen. Seitens der Wirtschaftskammern werden wir alles versuchen, die Anträge zu entschärfen und abzuschwächen. Es ist jedoch aktuell davon auszugehen, dass die nachfolgend genannten Eckpunkte aufgrund der derzeitigen politischen Situation eine Mehrheit im Parlament finden und somit als Gesetz beschlossen werden könnten.

Rechtsanspruch auf Papamonat

Es liegen aktuell zwei Anträge vor, die beide das grundsätzliche Ziel verfolgen, dem Vater im Anschluss an die Geburt eine (mindestens) einmonatige Freistellung zu ermöglichen. In diesem Zeitraum besteht kein Anspruch auf Entgeltfortzahlung gegenüber dem Arbeitgeber, in vielen Fällen aber ein sozialrechtlicher Anspruch auf den sogenannten Familienzeitbonus. Eine Beschlussfassung im Nationalrat bleibt abzuwarten, erst dann kann beurteilt werden, in welcher Form und mit welcher Vorankündigungsfrist dem Arbeitgeber der Wunsch auf Freistellung bekannt gegeben werden muss. Ein Inkrafttreten noch dieses Jahr oder zumindest mit Beginn 2020 ist nicht auszuschließen.

Anrechnung sämtlicher Karenzzeiten

Auf Basis eines Initiativantrages wird versucht, die Anrechnung sämtlicher Elternkarenz-Zeiten für sämtliche dienstzeitabhängigen Ansprüche im Gesetz zu verankern. Die Wirkung würde sich somit auch direkt auf die Einstufung im Kollektivvertrag (Vorrückung) erstrecken. Dies würde einerseits eine massive Mehrbelastung für die Arbeitgeber bedeuten und andererseits auch einen Affront gegenüber den Sozialpartnern darstellen: erst in den Verhandlungen 2018/19 wurde nahezu flächendeckend eine verbesserte Anrechnung der Karenzzeiten in den Kollektivverträgen vereinbart. Zu befürchten ist eine legislatisch schwer durchschaubare, jedenfalls aber arbeitgeberseitig nachteilige Regelung.

Anspruch auf Freistellung bei Katastrophen-Einsätzen

Für Arbeitnehmer soll ein Rechtsanspruch auf bezahlte Freistellung im Arbeitsverhältnis für Katastrophen-Einsätze geschaffen werden (zB Rettung, Feuerwehr). Das Ausmaß der Freistellung würde bis zu fünf Arbeitstage innerhalb eines Dienstjahres betragen. Die Mehrkosten würden dem Arbeitgeber aus dem Katastrophenfondsgesetz refundiert werden, allerdings wären dazu separate Anträge durch den Arbeitgeber zu stellen.

IRU Ehrendiplome 2021

Hier können langjährige Fahrer – sofern sie die notwendigen Kriterien erfüllen – für ein IRU-Ehrendiplom nominiert werden. Die Nominierungen müssen bis spätestens 31. August 2021 bei der IRU eingelangt sein. Später eingelangte Nennungen können nicht mehr berücksichtigt werden.

Voraussetzungen

Das Unternehmen muss ein Mitglied eines nationalen Verbandes der IRU sein

Der Fahrer oder Firmeninhaber muss folgende Voraussetzungen erfüllen

- Er muss 20 Jahre legal und ununterbrochen in seinem Beruf tätig gewesen sein zur Zufriedenheit seiner Arbeitgeber
- Er muss die letzten fünf Jahre bei dem beantragenden Unternehmen tätig sein
- Der Fahrer muss mindestens 1 Million Kilometer als professioneller Fahrer im nationalen oder internationalen Verkehr gefahren sein
- Er darf in den letzten 20 Jahren keinen schweren Verkehrsunfall mit Personenschaden verursacht haben
- Er darf die letzten fünf Jahre keinen Verstoß gegen Verkehrsbestimmungen, Zollbestimmungen oder Verwaltungsvorschriften gemacht haben
- Jeder Fahrer erhält das IRU-Ehrendiplom nur einmal
- Nominierungen müssen bis spätestens 31. August in elektronischer Form bei der IRU erfolgen
- Das IRU Presidential Exekutive entscheidet nach dem 31. August über die Vergabe der Ehrendiplome – gegen diese Entscheidung kann nicht widerrufen werden

Das Formular ist vom Transportunternehmen auszufüllen. Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

- Nur vollständig ausgefüllte Anträge werden von der IRU bearbeitet.
- Die Tätigkeiten der Fahrer in den letzten 20 Jahren müssen lückenlos angegeben werden. Bei fehlenden Angaben kann der Antrag nicht bearbeitet werden!
- Im Feld „Nationaler Verband“ ist die AISÖ einzutragen.
- Nach Ausfüllen des Formulars ist das Feld „Submit“ anzuklicken, um das Formular an die IRU zu senden.
- Sollen mehrere Fahrer angemeldet werden, so muss für jeden Fahrer ein neues Antragsformular ausgefüllt werden.

Durchführung von Vor-/Nachlaufverkehre

Im Rahmen der Kombiplattform [Railway tools](#) werden die verschiedensten Kombiverkehr-Verbindungen in Europa angezeigt. Möglichkeit zur Registrierung/Anzeige im Vor-/Nachlaufverkehr bei österreichischen Terminals: Es besteht für Sie als Transport- bzw. Speditionsunternehmer nun die Möglichkeit, dass Sie sich als „Partner“ für die Durchführung von Vor-/Nachlaufverkehr bei österreichischen Terminals registrieren lassen können.

Sollten Sie Interesse an solch einer Registrierung haben, so senden Sie bitte ein [Mail](#) unter Angabe Ihrer Firmendaten bzw. bei welchem Terminal in Österreich Sie Transportdienstleistungen erbringen wollen. Die E-Mail sollte folgende Informationen beinhalten:

- Name und Adresse des Unternehmens
- Postleitzahlen der Standorte, von denen aus Sie Transportleistungen anbieten möchten
- Kontaktperson inkl. Telefonnummer und E-Mail-Adresse

Der Fachverband leitet dann die Daten an den Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V weiter, der dann die Freischaltung vornimmt.

Diese Registrierung ist kostenlos!

Grenzübergang Nickelsdorf Sondertransporte

Im Zuge der Errichtung eines neuen Verkehrskontrollplatzes am Grenzübergang Nickelsdorf wird es voraussichtlich im September 2019 für ca. 3 Wochen zu Umleitungen von Sondertransporten über den Grenzübergang Kittsee kommen. Dies betrifft lediglich Fahrten von Ungarn nach Österreich. Für Fahrten von Österreich nach Ungarn ist der Grenzübergang Nickelsdorf daher passierbar.

Vor allem die Genehmigung der Fahrten innerhalb Ungarns wird daher unter Umständen zu einem erhöhten Planungsaufwand der Unternehmer führen.

BGL-Verbandsinitiative Lkw-Kartell: Chance auf Schadensersatz

Nachfolgend finden Sie einige Informationen hinsichtlich einer Initiative (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung – BGL) in Deutschland zum Thema „Lkw-Kartell“ bzw. „Möglichkeiten zur Schadenersatzdurchsetzung“.

Zum Hintergrund

„Am 22.12.2017 und am 14.12.2018 hat der Rechtsdienstleister financialright in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. zwei Rekordklagen gegen das sogenannte „Lkw-Kartell“ für insgesamt mehr als 7.000 Unternehmer mit knapp 150.000 Lkw vor dem Landgericht München I – bei einem Schaden in Milliardenhöhe – erhoben. Vertreten wird der Rechtsdienstleister dabei von der auf Kartellschadenersatzverfahren spezialisierten Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP.“

Angebot

„Nun haben auch jene, die sich bisher noch nicht beteiligt haben, die kosten- und risikolose Möglichkeit, nach dem Kartellverstoß der Lkw-Hersteller ihr Geld zurück zu erhalten: Angesichts der großen Nachfrage bereitet der BGL mit seinen Kooperationspartnern eine dritte Klage im Laufe des Jahres 2019

vor, für die sich interessierte Unternehmen noch bis zum 31.05.2019 auf der Online-Plattform www.truck-damages.com registrieren können. Aktuell sind mehr als 10.000 Lkw für das dritte Klageverfahren auf der Online-Plattform www.truck-damages.com registriert.“

Auch für österreichische Unternehmen besteht hier die Möglichkeit zur Teilnahme/Registrierung!

Alle weiteren Informationen entnehmen Sie bitte [hier](#).

Reguläre wöchentliche Ruhezeit in Fahrerkabine

Die IRU (International Road Transport Union) hat darüber informiert, dass die [EU-Kommission](#) in einem Brief (an die IRU) nun klargestellt hat, dass (LKW-)Fahrer gegenüber den nationalen Behörden nicht verpflichtet sind Dokumente vorzulegen, die belegen, dass sie ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Fahrzeug verbracht haben (Anmerkung: Hotelrechnungen udgl.) Die EU-Kommission verweist hierbei auf den Artikel 36 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014, der eine Aufzählung der vom Fahrer mitzuführenden Aufzeichnungen beinhaltet und bei einer Kontrolle dem befugten Kontrollorgan vorgelegt werden müssen.

Daher können Fahrer nur dann bestraft werden, wenn sie bei der Verbringung ihrer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug zum Zeitpunkt einer Kontrolle erwischt werden.

Wörtlich heißt es hierzu im vorliegenden Brief: „The Commission would like to confirm that national enforcement authorities cannot require drivers to provide documents proving that their regular weekly rest preceding the roadside inspection was not spent in the vehicle. This is in accordance with Article 36 of Regulation (EU) No 165/2014 which provides an exhaustive list of the records to be carried by the driver and that must be produced upon the request of an authorised control officer.“

Verkehrsverbot auf der Brennerautobahn von Sterzing bis zur Brennerstaatsgrenze

[Hier](#) finden Sie die Verordnung des Regierungskommissariats der Autonomen Provinz Bozen bezüglich der Verkehrsverbote auf der Brennerautobahn von Sterzing bis zur Brennerstaatsgrenze am 19.04., 01.05., 30.05., 10.06. und 20.06.2019.

Smart Tachograph – ab 15.6.2019

Ab dem 15. Juni 2019 müssen erstmals zugelassene LKW/Busse mit der neuen Generation des digitalen Kontrollgerätes, dem sogenannten Smart Tachograph, ausgerüstet sein. Zu den bisherigen Komponenten des digitalen Tachografen kommen dann zwei weitere Systeme hinzu – ein GNSS-Modul zur Ermittlung der Geoposition und ein DSRC-Modul zur Fernabfrage von Fahrtenschreiberdaten durch die Kontrollbehörden. Zudem ist die Vernetzung mit intelligenten Transportsystemen (ITS) möglich.

Dieses System soll folgender Aspekte des Fahrtenschreibers gewährleisten:

- Aufzeichnung der Position des Fahrzeugs an bestimmten Punkten während der täglichen Arbeitszeit des Fahrers;
- Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch des intelligenten Fahrtenschreibers per Fernkommunikation;
- Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen;

Auswirkungen auf bestehende Fahrer- und Werkstattkarten

Vielfach stellen sich Fragen zur Kompatibilität mit den in Umlauf befindlichen Fahrer- und Werkstattkarten und zur künftigen Kontrollpraxis.

Fahrerkarte

Grundsätzlich gilt, dass die Komponenten der neuen Generation (GEN2) die gesetzlich vorgeschriebene Rückwärtskompatibilität, die entweder durch die Karten der neuen Generation oder durch die Fahrtenschreiber der neuen Generation gewährleistet wird, bieten. Das bedeutet, dass Karten der neuen Generation mit alten digitalen Tachografen (GEN1) kompatibel sind und Tachografen der neuen Generation mit der vorherigen Generation der Karten. Die bisherigen Karten müssen also erst mit Fälligkeit des Ablaufdatums getauscht werden.

Im Vergleich zu den alten Tachografenkarten speichert die neue Generation der Fahrerkarten über die automatische Standortbestimmung des Fahrzeugs per Satellit zusätzlich die folgenden Daten:

- Position Beginn der täglichen Arbeitszeit
- Position alle drei Stunden kumulierte Lenkzeit
- Position Ende der täglichen Arbeitszeit
- benutzte Fahrtenschreiber.

Werkstattkarten

Nach den EU-Vorgaben muss ein EU-Mitgliedstaat in der Lage sein, GEN2-Werkstatt-Karten spätestens seit dem 15. März 2019 zur Verfügung zu stellen. GEN1-Werkstattkarten werden von der neuen Generation des Tachografen abgelehnt, daher benötigt eine entsprechende Werkstatt eine gültige GEN2-Werkstattkarte, um eine Aktivierung und/oder Kalibrierung des GEN2-Tachografen durchführen zu können.

Datenaustausch mit Kontrollbehörden

Eine weitere Neuerung ist der drahtlose Datenaustausch mit Kontrollbehörden bei Straßenkontrollen. Für eine Vorauswahl gegebenenfalls anzuhaltender und weitergehend zu kontrollierender Fahrzeuge werden folgende Daten (gemäß Art. 9 Abs. 4 der Verordnung 165/2014) automatisch übermittelt, ohne dass das Fahrzeug dazu angehalten werden muss:

- letzter Versuch einer Sicherheitsverletzung
- längste Unterbrechung der Stromversorgung
- Sensorstörung
- Datenfehler Weg und Geschwindigkeit
- Datenkonflikt Fahrzeugbewegung
- Fahren ohne gültige Karte
- Einstecken der Karte während des Lenkens
- Zeiteinstellungsdaten
- Kalibrierungsdaten einschließlich des Datums der zwei letzten Kalibrierungen
- amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs
- vom Fahrtenschreiber aufgezeichnete Geschwindigkeit.

Informationen zu aufgezeichneten Lenk- und Ruhezeiten werden nicht übertragen.

Ein Bestrafung allein aufgrund der drahtlosen Datenübertragung kann nicht erfolgen. Es kann nur ein „Anfangsverdacht“ begründet werden, dem dann durch anschließende Kontrolle des stehenden Fahrzeugs weiter nachgegangen werden kann. Unternehmerinnen und Unternehmer sind verpflichtet, ihre Fahrer zu belehren, dass der Smart Tachograf fernauslesbar ist und die persönlichen Daten – mit vorheriger Zustimmung – im Unternehmen genutzt werden.

Für den internationalen Einsatz gilt derzeit eine Nachrüstungsfrist von 15 Jahren ab dem 15. Juni 2019, eine Verkürzung dieser Frist wird jedoch diskutiert.

Fahrverbote für Schwerfahrzeuge - Bulgarien

Hier finden Sie Information über Fahrverbote für Schwerfahrzeuge auf bestimmten Straßen und Autobahnen in Bulgarien.

Bei Missachtung des Verbotes ist mit Führerscheinentzug und Verhängung eines 3-monatigen Fahrverbots für den betroffenen LKW zu rechnen.

- [Information in deutsch \(PDF\)](#)
- [Information in english \(PDF\)](#)

Einstufung in Euro-Abgasklassen

Neuer Erlass des Bundesministeriums

Handbuch zur Umsetzung der DSGVO

Die BSTV hat ein Handbuch zur Umsetzung der Datenschutz-Grundverordnung mit Branchenspezifika für den Bereich Transport und Verkehr online gestellt.

Verkehrssicherheit/Toter Winkel - Video

Wie schon berichtet kam das gemeinsam mit dem Wiener Stadtschulrat durchgeführte Projekt zum Thema Verkehrssicherheit „Gefahr des toten Winkels“ sehr gut an.

„Laden, Lenken, Liefern - leben mit dem LKW“

Der am 21.05.2017 im Österreich-Bild Spezial ausgestrahlte Film steht nun auch auf unserer YouTube-Plattform zur Verfügung.

Verkehr bringt's

Branchenfilm der Sparte Transport und Verkehr

Richtiges Verhalten von Berufskraftfahrern

Vorsorgemaßnahmen beim Be- und Entladen um "blinde Passagiere" zu vermeiden

Alle Infos zu pastus+ im Überblick

Transportbereich wird künftig in die AMA-Futtermittelrichtlinie pastus+ aufgenommen.