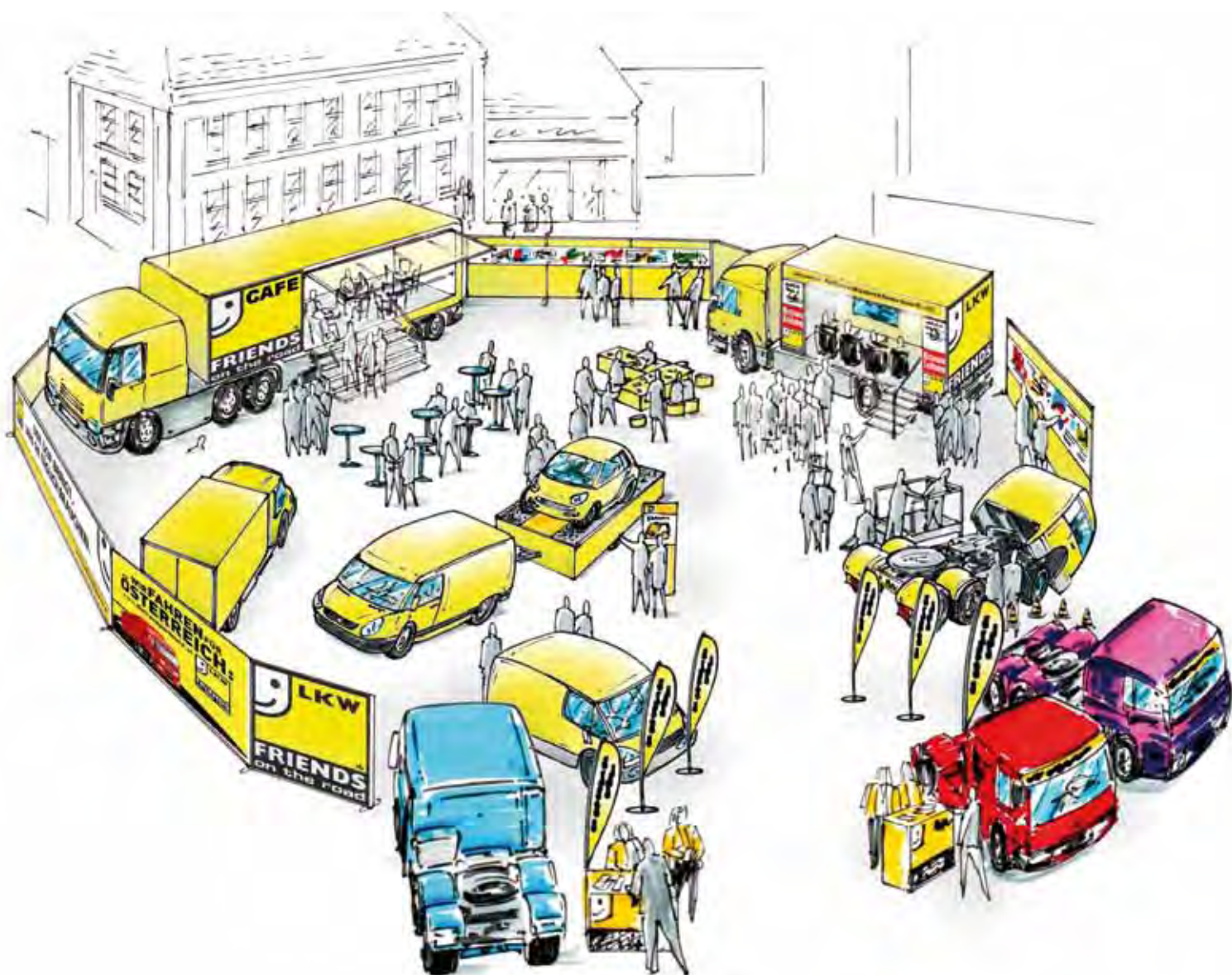


Steirische Frächter-Zeitung

„Friends on the road“-Tour 2012 Grazer Stadtfest am 2. und 3. Juni



asko

Internationaler Versicherungsmakler

*Wir machen nur
was wir können -
und das können wir gut.*



- KFZ-Haftpflicht
- KFZ-Kasko
- **KFZ-Haftpflicht, Kasko und CMR für ausländische Niederlassungen**
z.B. Rumänien, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Polen
- GAP Deckung
- Brems-, Betriebs- und Bruchschadenversicherung
- Motorschadendeckung (auch für alternative Treibstoffe)
- Spediteurhaftpflichtversicherung
- Frachtführerhaftpflichtversicherung (CMR Police)
- Hakenlast- und Schwergutversicherung
- Logistik-Versicherung
- Warentransportversicherung weltweit **NEU** ab sofort über TV-Online schnellstmögliche Prämienermittlung mit ZERTIFIKAT
- Betriebshaftpflicht (Branchen-Sonderkonzept)
- Gebäudeversicherung ("all risks" Konzept)
- Lagerinhaltversicherung
- Rechtsschutzversicherung
- Unfallkollektivversicherung für Mitarbeiter (Fahrer)
- Kreditversicherung für Zahlungsausfälle

Kufstein • Graz • München • Bielefeld • VS-Schwenningen • Mainz • Bozen • Sarajevo • Timișoara

Egerbach 58 a
A-6334 Schwaich/**Kufstein**
Tel. 0 53 72/6 24 60

Cargo Center am Terminal 1c
A-8402 Wernsdorf/**Graz**
Tel. 0 31 35/5 16 00

a-info@asko24.com
 www.asko24.com

Versicherungslösungen vom Spezialisten

DIE NEUEN PIRELLI LKW-REIFEN DER SERIE O1 SIND DIE BESTEN PARTNER FÜR IHRE TÄTIGKEIT. HERGESTELLT UM IHNEN DIE BESTE QUALITÄT ZU BIETEN. SIE GEBEN ALLEN FAHRERN DIE MÖGLICHKEIT, SICH SICHER ZU FÜHLEN UND SICH VOLL AUF IHRE ARBEIT ZU KONZENTRIEREN. DANK DEM HOHEN NIVEAU, DER VON PIRELLI ANGEBOTENEN LEISTUNGEN, KANN GELASSENHEIT EINKEHREN.

PIRELLI AT

FÜR IHRE WERTVOLLE FRACHT. ENTSCHEIDEN SIE SICH FÜR JEMANDEN, DEM SIE VERTRAUEN KÖNNEN

PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

100 YEARS OF TRUCK TYRES
PIRELLI

www.wko.at/stmk/transporteure

k|s|w!
Tankanlagenbau | www.kswtech.com

KSW-Elektro- und Industrieanlagenbau GmbH
Studa 3a | 6800 Feldkirch | T +43 (0)5522 | 718 48 - 0
office@kswtech.com | www.kswtech.com

KSW - IHR PARTNER FÜR DEN INDUSTRIE- UND TANKANLAGENBAU

Niederlassungen: 2362 Biedermannsdorf, 9900 Lienz, 6068 Mils, 8041 Graz, 4616 Weißkirchen a.d.Tr. / Stützpunkte: 5020 Salzburg, 9020 Klagenfurt

Stadtwerke

LEOBEN

KFZ-TECHNIKZENTRUM



Schauen
Sie vorbei...



Ihr Dienstleistungszentrum rund um das Nutzfahrzeug

- Nutzfahrzeug-3-Bürstenwaschanlage mit Hochdruckbalken und händischer Vorreinigung
- Reparaturen und Wartungen an Nutzfahrzeugen und Bussen
- Prüfstrecke für §57a Überprüfungen
- §24 und §24a Tacho und Geschwindigkeitsbegrenzer
- Karosserie- und Lackierarbeiten
- Reifendienst, Klimatechnik u.v.m.

**Die Stadtwerke Leoben wünschen
gute Fahrt!**



Kerpelystraße 21-27, 8700 Leoben
Tel.: 03842 / 23024-510, Fax: 03842 / 23024-541
E-mail: office@stadtwerke-leoben.at
www.stadtwerke-leoben.at

Stadtwerke
LEOBEN
KFZ-TECHNIKZENTRUM

Stadtwärme
LEOBEN
Eine Marke der Stadtwerke Leoben



Obmann Ing. Albert Moder

Sehr geehrte steirische Frächter und Frächterinnen!

Mit 1. Juni gelten in 13 Bezirken der Steiermark und in der Stadt Graz Fahrverbote für Lkws, die älter als 20 Jahre sind. Damit tritt der erste Teil der steirischen Luftreinhalteverordnung in Kraft.

Seit November 2011 haben sich der Ausschuss und der Vorstand der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbes und Vertreter des Landes Steiermark regelmäßig getroffen, um Richtlinien zu erarbeiten, inwiefern man die Frächter hier unterstützen könnte. Die Landesregierung hat schließlich einen Zuschuss von 500.000 Euro für den Lkw-Tausch genehmigt, von denen 160.000 Euro für die Rückgabe von EURO-3-Lkws vorgesehen war, 340.000 Euro für EURO 0, 1 und 2. Der Euro-3-Topf war nach nur fünf Tagen erschöpft, die gesamte

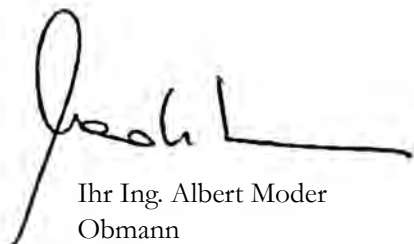
Fördersumme war nach zwei Wochen aufgebraucht. Ich möchte festhalten, dass die Vergabe der Beträge ordnungsgemäß stattgefunden hat. Frau Prinz, von der Fachgruppe, hat jeden einzelnen Antrag nach Eintreffen bzw. Eingangsstempel geordnet. Wer keine Förderung bekommen hat, war einfach zu spät.

Für diejenigen, die nicht in den Genuss des Landesgeldes gekommen sind, gibt es eine gute Nachricht: Gemeinsam mit Mag. Oliver Käfer habe ich mich für eine Aufstockung der Fördersumme eingesetzt. Der Fördertopf wird nun um 300.000 Euro aufgestockt. Nur nebenbei: Es waren zähe Verhandlungen und erst nach vielen Argumenten zeigte sich das Land dazu bereit. Voraussetzung für die Förderung ist die Abmeldung eines Lkws der Klassen EURO 0, 1

oder 2 aus der Güterbeförderung. Die Förderung ist nur für das Güterbeförderungsgewerbe vorgesehen, die neuen Lkws müssen mindestens zwei Jahre in Österreich angemeldet sein.

Die Zeiten für uns Frächter werden nicht einfacher. Aber es ist erfreulich, dass die Landesregierung trotz Sparmaßnahmen Geld für die Branche in die Hand nimmt. Das sollte auch einmal erwähnt werden.

Zuletzt eine Bitte: Nachdem die Dieselpreise seit Jänner wieder enorm gestiegen sind, bitte ich Sie eindringlich, diese Kostenerhöhung auch weiterzuverrechnen. Wir bekommen sonst alle Probleme! Es ist besser, einmal den Auftrag nicht anzunehmen, als sich vom Kunden ins Abseits drängen zu lassen.



Ihr Ing. Albert Moder
Obmann



VERKEHRSINFO

National

Millionenpublikum für die Frächter	7
Die neuen steirischen Feinstaubfahrverbote	10
480.000 Euro für 56 steirische Transportunternehmen	11
Feinstaubbelastung in deutschen Städten steigt trotz Umweltzonen	12
Strengere Feinstaubfahrverbote für Lkw in NÖ und Wien geplant	14

VERKEHRSINFO

International

Deutschland: Toll Collect soll Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen erheben	20
Belgien: höhere Strafen bei Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung	21
Frankreich: Lkw-Maut auf Landstraßen im Jahr 2013?	22
Deutschland: Änderung der deutschen Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung	22
Italien: Fahrverbotskalender 2012	23
Rumänien und Bulgarien: Kabotageverbot ausgelaufen	23
Deutschland: Verkehre über das Deutsche Eck	23



Service

Kollektivverträge Arbeiter und Angestellte 2012	14
Kollektivvertrag Güterbeförderung – Mitgliedschaft bei der BUAK?	19
Transportkostenindex – Kostensteigerung 2011 insgesamt 6,98 %	26
Inflations- und VPI-Entwicklung in Österreich	26
Rückerstattungsvereinbarung der Weiterbildungskosten von Dienstnehmern	28
Verdacht auf Preisempfehlung durch ÖKL-Richtlinien	28
Steirisches Konjunkturbarometer – Transport und Verkehr 2012	29
Mehr Neuzulassungen von Sattelzugfahrzeugen und schweren Lkw	31
Studie: Ist eine Mineralölsteuererhöhung zur Budgetsanierung geeignet?	36
Die Bauern verlieren den steuerbegünstigten Agrardiesel	44
Belastung des Transportunternehmers und die Maut als Standortfaktor	45
MÖSt-Erhöhung brächte Kosten für Steuerzahler, dem Staat wenig	46
Geld- und Werttransport – Abgrenzung zwischen Bewachungs- und Güterbeförderungsgewerbe	46
Tirol – Aufhebung sektorales Fahrverbot	47
Konzessionsprüfung – Anrechnung von kaufmännischen Qualifikationen – Ausbildung erschwert	47
Schwerfahrzeuge – 50 m Sicherheitsabstand	48
Protokollstelle für unverhältnismäßige Geldbußen und Sanktionen	51
Statistik Austria – Möglichkeit der elektronischen Meldung bei Erhebungen im Straßengüterverkehr	51
Änderung Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz	54
Angabe des kollektivvertraglichen Mindestentgelts in Stelleninseraten	54

Boxenstopp

Fachgruppentagung, Samstag 7. Juli 2012
Weiterbildungsmodule mit dem ÖAMTC – AISÖ-Angebot
Fahrerhandbuch 2012
„map&guide“-Angebot für LogCom-Mitglieder
WIFI Kurstermine für Transporteure auf einen Blick!
Johannes Matzhöld im Wordrap



Fachgruppentagung, Samstag 7. Juli 2012	48
Weiterbildungsmodule mit dem ÖAMTC – AISÖ-Angebot	50
Fahrerhandbuch 2012	55
„map&guide“-Angebot für LogCom-Mitglieder	55
WIFI Kurstermine für Transporteure auf einen Blick!	55
Johannes Matzhöld im Wordrap	66



Klein-transporteure

Endlich in der Zielgeraden: Befähigungsprüfung light
Kollektivvertrag für das Kleintransportergewerbe
Liste der vorsteuerabzugsfähigen Kraftfahrzeuge

Endlich in der Zielgeraden: Befähigungsprüfung light	62
Kollektivvertrag für das Kleintransportergewerbe	63
Liste der vorsteuerabzugsfähigen Kraftfahrzeuge	63

Impressum:
Steirische Frächter-Zeitung – Ausgabe 21
Herausgeber: Fachgruppe f. d. Güterbeförderungsgewerbe,
Redaktion: FG f. d. Güterbeförderungsgewerbe Steiermark,
8021 Graz, Körblergasse 111–113, Tel.: 0316/601-610,
Fax: 0316/601-735, E-Mail: befoerderung.gueter@wkstmk.at,
Internet: <http://wko.at/stmk.transporteure>;
Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz,
Tel.: 0316/304300, Fotos: WKO, Druck: Universitätsdruckerei
Klampfer, 8181 St. Ruprecht / Raab, © Druck- und Satzfehler
vorbehalten

TRANS- PORTRAITS

H & H Transport GmbH & Co KG
„Würde mir mehr Partnerschaft
mit Exekutive wünschen“

H & H Transport GmbH & Co KG	60
------------------------------	----

Putrih Paketlogistik GmbH
Ein ganz Großer unter den Kleinen

Putrih Paketlogistik GmbH	64
---------------------------	----



Millionenpublikum für die Frächter

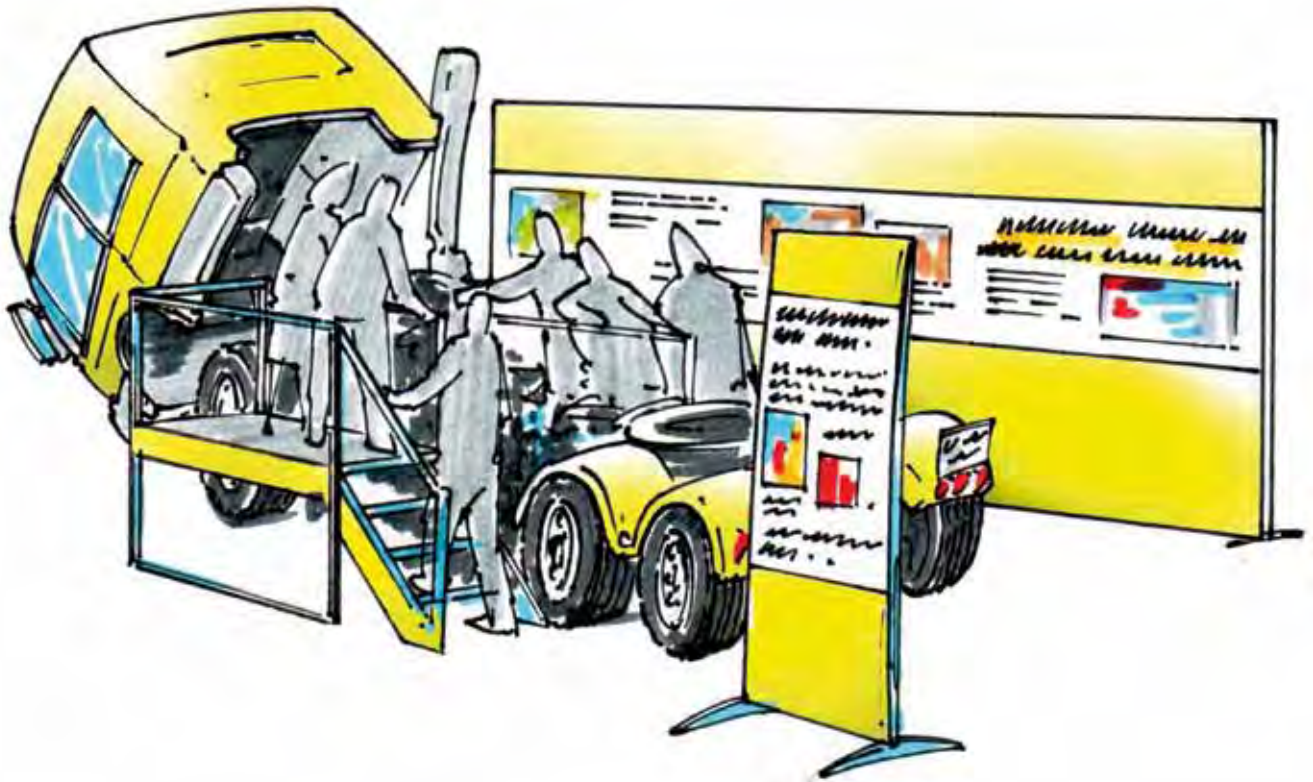
Was ist für Frächter naheliegender, als mit einer Roadshow zur Imageaufbesserung durch Österreich zu touren? Das Highlight für die steirischen Frächter ist dabei das Grazer Stadtfest, bei dem über 100.000 Menschen auf die Branche treffen.

Obwohl eine kürzlich durchgeführte Umfrage bewiesen hat, dass der breiten Mehrheit der Bevölkerung die Bedeutung und die dringende Notwendigkeit der Frächterbranche bewusst ist, heißt es noch lange nicht, dass auch das Image der Frächter in der Bevölkerung ein sehr gutes ist. „Um das zu erreichen, braucht es eine breitenwirksame Maßnahme. Und was liegt für Frächter näher, als eine Roadshow zu veranstalten und sich dazu an gut besuchten Veranstaltungen zu beteiligen?“, betont Robert Prasch

von KOOP Live-Marketing, dem Konzeptentwickler der „Friends on the Road“-Show, die Ende März startet.

Unter dem Motto „Sie bringen, was wir täglich brauchen“ wird der Bevölkerung die Wichtigkeit des Berufsstandes nähergebracht. Die Show, die bis Ende Oktober dauert, tourt durch ganz Österreich und wird auf Messen, in Einkaufszentren, auf dem Grazer und Linzer Stadtfest sowie dem Donauinselfest ein

Millionenpublikum erreichen. Inhalt der „Friends on the Road“-Show ist, Wissenswertes und Informatives über die Branche, das Berufsbild des Kraftfahrers, über die täglichen Herausforderungen sowie über Umweltschutz zu vermitteln. „Der Vorteil für die Frächter ist, dass durch die Roadshow, die im Rahmen von bestehenden und etablierten Veranstaltungen, wie Messen oder Stadtfesten stattfindet, die teure und aufwändige Marketing- und Werbearbeit wegfällt“, meint der Marketingexperte Prasch.



Anfang Juni Grazer Stadtfest

Das Highlight der „Friends on the Road“-Show in der Steiermark wird das Grazer Stadtfest sein, an dem sich die Frächter vom 2. bis 3. Juni vor über 100.000 Besuchern präsentieren. Medienkooperationen mit den ORF-Landesstudios, den Redaktionen der Bundesländerzeitungen und der Kronenzeitung sorgen für eine breite mediale Information. Neben einer Leistungsschau der Partner Volvo, Renault Trucks, Scania, Mercedes Benz, Iveco, Schwarzmüller, DAF und MAN und allgemeinen Informationen wird es ein Rahmenprogramm zum Mitmachen und Zuhören geben. Für Groß und Klein werden Informationen – auch interaktiv – über die Branche bereitgestellt und ein umfangreiches Unterhaltungsprogramm garantiert, sodass der Aufenthalt bei den Frächtern alles andere als langweilig wird. Dabei dürfen auch die Kleinsten hinter das Lkw-Steuer: Allerdings nur hinter den eines Tret-

Lkw, mit denen sie schnellstmöglich auf einer überdimensionalen Österreichkarte Güter durch das Land befördern müssen. Kaffee und Snacks gibt es im Kaffeehaus-Truck, beim Gewinnspiel der „Friends on the Road“-Show wird ein VW up verlost.

Lkw-Technologie der Zukunft: es wird spannend!

Für technisch Interessierte zeigt die Show, wie sich der Lkw technisch verändert hat und noch immer verändert. Und hier tut sich einiges: So wird der größte Teil des Forschungs- und Entwicklungsbudgets in die Reduktion von Emissionen und seit einigen Jahren verstärkt in die Verringerung von CO₂ gesteckt, weiß Franz Weinberger von MAN. Die Erforschung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit (ACC, LGS, ESP, Wankstabilisierung sowie die Entwicklung des Notbremsassistenten für schwere Nutzfahrzeuge zur Serienreife) folgt

gleich an zweiter Stelle der wichtigsten Forschungsprojekte. Derzeit wird beispielsweise bei MAN am EURO 6 geforscht, der ab 01.01.2014 Pflicht für alle Neuzulassungen sein wird. Lkw und Busse sind damit – bezogen auf NOx und Partikel – schadstofffrei bzw. an der Messbarkeitsgrenze angelangt.



Zudem wird bei der Elektrifizierung des Antriebstranges gearbeitet, konkret an Hybridkonzepten für den Nah- und Verteilerverkehr sowie für Linienbusse. Damit können im Verteilerverkehr 5 bis 15 Prozent eingespart werden, beim Linienbus bis zu 30 Prozent. Weitere Forschungsbereiche sind auch die Verbesserung der Aerodynamik im Fernverkehr sowie die neuen Fahrzeugkonfigurationen (Eurokombi). Telematiksysteme unterstützen die tägliche Praxisarbeit durch gezielte Information über Verbesserungspotenziale.

Im Bereich Lkw-Motorentechnik ist es nicht nur der Umweltaspekt, der ständige Forschung und Entwicklung erfordert. „Immerhin machen die Treibstoffkosten etwa ein Drittel der Gesamtkosten aus. Diese entscheiden über den wirtschaftlichen Erfolg der Transportwirtschaft“, erklärt Franz Weinberger von MAN. Während die Autoindustrie noch immer am Ein-Liter-Pkw arbeite, gebe es den Ein-Liter-Lkw schon lange, meint er. Konkret sei man bei 40 Tonnen Gesamtgewicht heute bei 30 Litern pro 100 Kilometer, bezogen auf die



Tonne transportierten Gewichts bei 0,75 Litern. Transportiert ein Lkw eine Nutzlast von 26 Tonnen, ergibt das 1,2 Liter pro Tonne. Erhöht wurde auch der Wirkungsgrad: Bei modernen Lkw-Dieselmotoren liegt der bei 45 Prozent, ergänzt Weinberger.

Der Auftakt der „Friends on the Road“-Show wird mit einer Pressekonferenz am 27. März in Wien erfolgen, die Abschlussveranstaltung findet am 26. Oktober statt.



„Friends on the road“-Tour 2012

Wien	27. März	Presseauftakt Schloss Augarten
Klagenfurt	13.–15. April	Auto & Bike
Graz	2.–3. Juni	Stadtfest
Wien	22.–24. Juni	Donauinselfest
Wieselburg	28. Juni – 1. Juli	Volksfest
Linz	17.–18. August	Stadtfest
Oberwart	29. August – 2. September	inform
Dornbirn	5.–9. September	Herbstmesse
Innsbruck	3.–7. Oktober	Herbstmesse
Wien	26. Oktober	Schlussevent Innenstadt
Salzburg	noch nicht bekannt	Europark



**Damit Ihre Flotte flott bleibt, liefern wir passend für
VOLVO, ZF, MAN, MERCEDES, FULLER-IVECO, SCANIA
europaweit:**

- Tellerradsätze • Ausgleichsgehäuse • Achsdurchtriebe
- Streckachsen • Getriebe- und Achsenteile ...

**Die ganze Vielfalt aus einer Hand!
Europaweiter Ersatzteilservice!**



Heute bestellt - morgen geliefert!



LKW-TEILE-SERVICE Lambert, Anja Lambert
Eselerstraße 4, Industriegebiet Uchtelfangen, D-66557 Illingen
Tel: 00 49 (0) 68 25/49 57 44 Fax: 00 49 (0) 68 25/49 58 46

Die neuen steirischen Feinstaubfahrverbote

ACHTUNG!

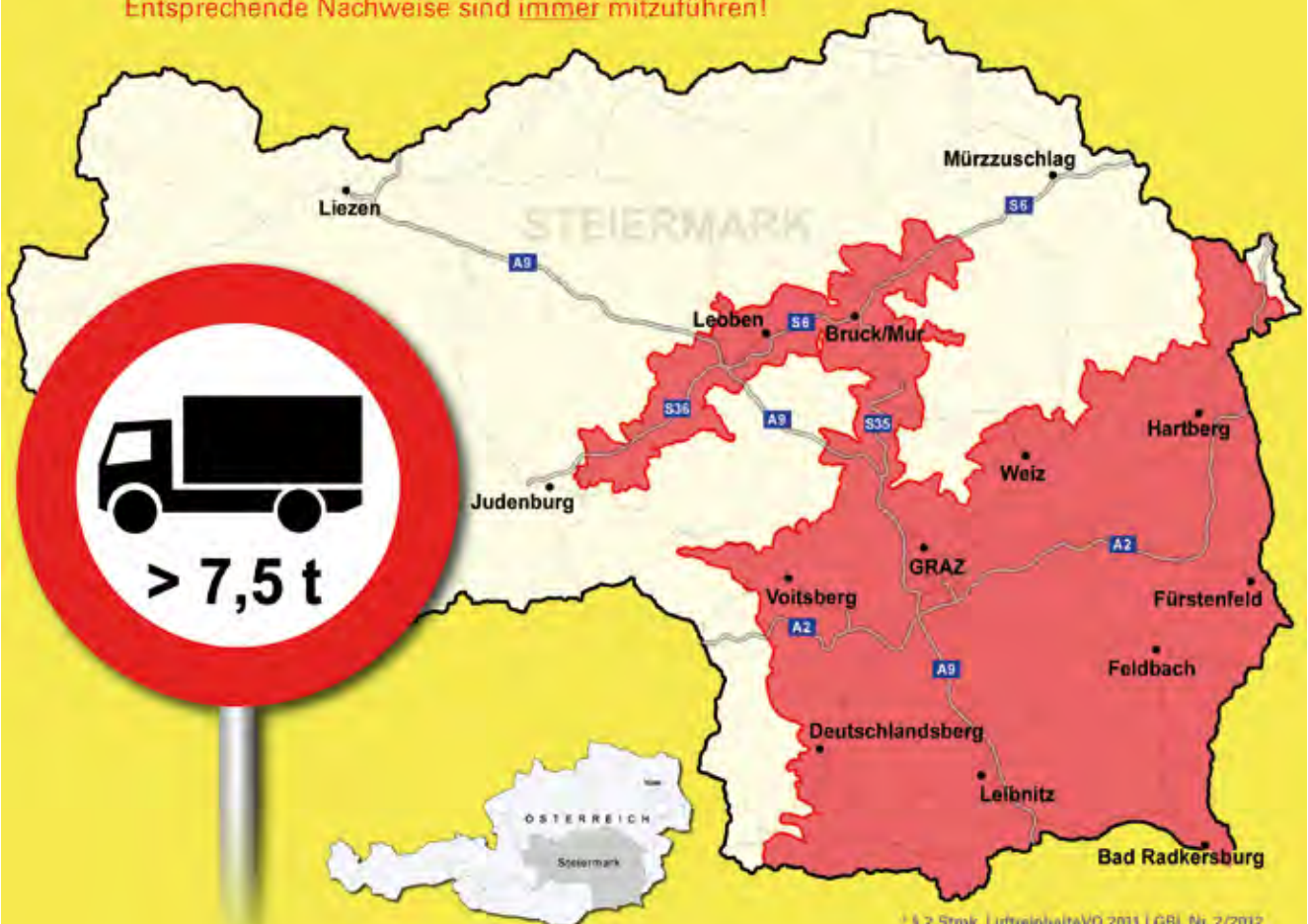
Für alle Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen gelten in den Feinstaubsanierungsgebieten¹ folgende **Fahrverbote**:

- **Ab 1.6.2012: Fahrverbot für LKWs mit Abgaswerten Euro 0**
(Erstzulassung vor dem 1. Jänner 1992)
- **Ab 1.1.2013: Fahrverbot für LKWs mit Abgaswerten Euro I**
- **Ab 1.1.2014: Fahrverbot für LKWs mit Abgaswerten Euro II**

Ausgenommen sind unter anderem:

- Fahrzeuge mit einem Nachweis der Einhaltung der erlaubten Euroklasse
- Fahrzeuge mit kostenintensiven (> EUR 100.000,-) Spezialaufbauten
(z.B. Silo-LKW, Tankwagen, Betonmischwagen), Fahrzeuge nach Schaustellerart

Entsprechende Nachweise sind immer mitzuführen!



¹ § 2 Stmk. LuftreinhalteVO 2011 LGBl. Nr. 2/2012

Weiterführende Informationen erhalten Sie bei folgenden Stellen:

Land Steiermark, FA 13A, Tel.: 0043 316 877 3828
Land Steiermark, FA 17C, Tel.: 0043 316 877 2172 oder 2978
Wirtschaftskammer Steiermark, Tel.: 0043 316 601 638
www.umwelt.steiermark.at



Das Land
Steiermark

480.000 Euro für 56 steirische Transportunternehmen

Im Juni kommt der erste Teil des Feinstaubfahrverbotes. Das Land Steiermark förderte die Anschaffung neuer Lkw, der Topf war in wenigen Tagen geleert. Ansuchen konnten nur Transportunternehmer und keine Werkverkehrsunternehmen.

Um zu vermeiden, dass die geförderten Lkw sofort im Ausland angemeldet werden, wird die Fachgruppe nach 2 Jahren kontrollieren, ob der geförderte Lkw dauerhaft in Österreich zugelassen wurde. Ist dies nicht der Fall ist die Förderung inkl. Zinsen zurückzuzahlen.

Am 1. Juni werden für Lkw und Taxis in 13 Bezirken der Steiermark sowie der Stadt Graz nun Feinstaubfahrverbote konkret. Bei den Fahrverboten für Schwerfahrzeuge für den Güterverkehr gilt ab diesem Zeitpunkt ein Fahrverbot für Lkw, die älter als 20 Jahre sind. Die Landesregierung hat sich nun trotz Sparmaßnahmen entschlossen, die Frächterbranche, für die Anschaffung neuer Lkw, mit 480.000 Euro zu unterstützen. 160.000 Euro davon waren für die Rückgabe von EURO-3-Fahrzeugen gedacht. Beschlossen wurde die Förderung am 26. Jänner 2012 in der Regierungssitzung, damit alle Mitglieder zeitgleich informiert wurden, ging am 27. Jänner ein Rundschreiben mit Informationen

und dem Förderantrag per Post an jedes einzelne Kammermitglied. Am Montag, 30. Jänner, wurde per Mail der Newsletter ausgesandt, der auch auf die Website der Fachgruppe gestellt wurde.

Um eine verbindliche Zusage, und damit Geld aus dem Fördertopf zu erhalten, mussten der Förderantrag mit der Zustimmungserklärung und dem unterschriebenen Kaufvertrag beziehungsweise eine unterschriebene Bestellung oder ein Leasingvertrag beigelegt werden, damit das Ansuchen gereicht werden konnte. Richtlinie war, dass das Kaufvertragsdatum nicht vor dem 26. Jänner liegen durfte. Wer früher bestellt hatte, fiel aus der Förderung heraus.

Der letzte Fördercent wurde am 6. Feber vergeben. Insgesamt haben 56 Transportunternehmen von der Förderung profitiert. Die Mitglieder hatten die Möglichkeit, um 5.000 Euro für bis zu drei Fahrzeuge anzusuchen.

Um zu vermeiden, dass die geförderten Lkw sofort im Ausland angemeldet werden, muss die Fachgruppe nach 2 Jahren kontrollieren, ob der geförderte Lkw dauerhaft in Österreich zugelassen wurde. Ist dies nicht der Fall, ist die Förderung inkl. Zinsen zurückzuzahlen.

Aufgrund der großen Nachfrage haben wir sofort um Aufstockung des Fördertopfes beim Land ange-sucht.



SCHAFLER
HOLZINDUSTRIE

**Europaletten • Ein- und Mehrwegpaletten
Aufsetzrahmen • Großkisten • Schnittholz
Hitzebehandlung nach IPPC-Vorschrift (ISPM 15)**



A-8221 Hirnsdorf • Tel: 03113/2282-0 • Fax: DW 15
www.schafler-holz.at • info@schafler-holz.at

Holzindustrie Schafler – ein starker Partner

Seit Generationen ist die Holzindustrie Schafler ein starker Partner von Land- und Forstwirtschaft, der Industrie und der Transportwirtschaft.

Schafler ist österreichweit einer der größten Produzenten von normgerechten Europaletten, die Ihnen beim Palettentausch maximale Sicherheit bieten. Darüber hinaus werden Sie auch mit Ein- und Mehrwegpaletten in allen Ausführungen sowie Aufsetzrahmen, Großkisten und anderen Holzpackmitteln in österreichischer Qualität bedient.

Vom Rohstoff bis zum Fertigprodukt – durch den modernen und umfassenden Maschinenpark kann auf alle Kundenwünsche rasch und flexibel reagiert werden.

Mehr unter www.schafler-holz.at

Deutschland – Feinstaubbelastung in deutschen Städten steigt trotz Umweltzonen

Die Feinstaubbelastung in den deutschen Städten steigt – trotz Umweltzonen. Dies entbehrt insbesondere im Hinblick auf die Fragen und Ergebnisse der Bürgerbefragung von Bürgermeister Nagl nicht einer gewissen Pikanterie. 58,8 Prozent stimmten für eine

Umweltzone in Graz. Leider hat der Bürgermeister über die Ergebnisse aus Deutschland nicht informiert.

In deutschen Städten steigt die Feinstaub-Belastung

Viele deutsche Städte haben Umweltzonen eingerichtet, um die Feinstaubwerte zu senken. Nach Messungen des Umweltbundesamtes ist die Belastung trotzdem gestiegen.

06. Februar 2012 - 16:48 Uhr



Eine Messstation in Stuttgart

Trotz der Einrichtung von mehr als 50 Umweltzonen steigt die Belastung durch Feinstaub in deutschen Städten. Die Feinstaubwerte lagen im vergangenen Jahr im Mittel sogar über dem Niveau der vorherigen vier Jahre, wie das Umweltbundesamt (UBA) auf Grundlage vorläufiger Messdaten mitteilte. Vor allem an Straßen in Städten und Ballungsräumen seien die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid überschritten worden.

Dem Umweltbundesamt zufolge lagen 42 Prozent der verkehrsnahen Stationen über dem zulässigen Grenzwert. Dieser erlaubt nur 35 Tage mit über 50 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft im Tagesmittel. Beim Stickstoffdioxid lagen den Angaben nach sogar 57 Prozent der verkehrsnahen Stationen über dem erlaubten Jahresmittelwert.

Die als Feinstaub bezeichneten kleinen Rußpartikel, die der Körper kaum herausfiltern kann, gelten als gesundheitsgefährdend.

UBA-Präsident Jochen Flasbarth rief dazu auf, gerade in den Städten noch mehr für eine bessere Luft zu tun. Umweltzonen seien nur ein Teil der Lösung, da Feinstaub und Stickstoffoxide zu großem Teil auch bei Verbrennungsprozessen in Industrie und Haushalten entstünden. Aber Flasbarth sagte auch: „In großen Teilen Deutschlands hat die Luft eine gute Qualität.“

Wetter spielt auch eine Rolle

Die Feinstaub-Belastung ist auch vom Wetter abhängig. Bei sogenannten austauscharmen Hochdruck-Wetterlagen wird die Luft laut Umweltbundesamt weniger durchmischt. Das kann dazu führen, dass die Luft selbst dann schlechter wird, wenn die Emissionen der Autos, Heizungen oder Fabriken gleich bleiben. Im Jahr 2011 gab es gleich mehrere solcher Wetterlagen.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz in Deutschland (BUND) warf der Bundesregierung vor, eine Mitschuld an den hohen Feinstaubwerten zu tragen. Die Regierung habe sich auf EU-Ebene für eine Fristverlängerung für Strafzahlungen eingesetzt. Dies habe den Druck von den Kommunen genommen. Nun sei der Handlungsbedarf umso größer, und die Gemeinden riskierten Millionenstrafen wegen der hohen Werte.

Der Automobilclub ADAC teilte mit, Autofahrer trügen nur neun Prozent zur Feinstaubbelastung bei. Es sei daher „nicht verwunderlich“, dass Umweltzonen bislang keinen Erfolg gebracht hätten. Es sei daher richtig, auch andere Emittenten zu berücksichtigen – etwa die Industrie, Kraftwerke und Heizungen.

COPYRIGHT: ZEIT ONLINE, AFP, dpa, Reuters

Strengere Feinstaubfahrverbote für Lkw in Niederösterreich und Wien geplant – keine Ausnahmen für Ziel- und Quellverkehr

Aufgrund der Luftschadstoffwerte (Feinstaub) hat der Wiener Landeshauptmann bereits 2005 in einer Verordnung das ganze Gebiet der Stadt Wien zu einem Sanierungsgebiet (gem. § 2 Immissionsschutzgesetz Luft) erklärt. Dies hatte zur Folge, dass in einem sogenannten Maßnahmenkatalog verschiedene Pflichten und Verbote festgelegt wurden.

Seit 01.07.2008 gilt in Wien (inklusive der Autobahnen) im Sanierungsgebiet ein Fahrverbot für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die vor dem 01.01.1992

erstmals zugelassen worden sind. Von diesem generellen Lkw-Fahrverbot gab es für gewerbliche Fahrten Ausnahmen:

- zum Zweck einer Ladetätigkeit nach Wien, in Wien und aus Wien heraus



Seit einem halben Jahr ist eine Anpassung des bestehenden Fahrverbotes für ältere Lkw, die vor dem 01.01.1992 zugelassen wurden, im Gespräch.

Wir dürfen Sie informieren, dass Frau Umweltstadträtin Sima das Thema Feinstaub – und damit zusammenhängend auch Fahrverbote für Lkw – wieder in einem Kuriergespräch thematisiert hat. Das Fahrverbot soll ab Winter 2012 gelten. Ex-Lege-Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr soll es nach derzeitigem Stand nicht mehr geben.

© Foto: Franco Di MEO/Fotolia.com

Kollektivverträge 2012 Arbeiter – Löhne steigen um 3,5 %

Im Güterbeförderungsgewerbe wurden bei den Arbeitern die KV-Stundenlöhne, Zulagen und Lehrlingsentschädigungen mit 1. Jänner 2012 um 3,5 Prozent erhöht.

Keine Vereinbarung wurde zu den Ist-Löhnen getroffen. Neuerungen gibt es auch bei der Bemessung von Urlaubs- und Weihnachtsgeld. Die Sonderzahlungen von Urlaubszuschuss und Weihnachtsremuneration (Basis sind KV-Normalwochenlöhne x Faktor 4,33) werden statt bisher um 15 Prozent, künftig um 20 Prozent angehoben.

Vereinbart wurde weiters die Einrichtung einer sozialpartnerschaftlichen Arbeitsgruppe, die sich mit der Erschwerniszulage beim Einsammeln von Abfällen, der

Begriffsbestimmung der Einsatzzeit sowie der Evaluierung des geltenden

Kollektivvertrages und den KV-Lohnkategorien beschäftigen wird.



© Foto: © Tobi82/Fotolia.com

Lohntafel Güterbeförderung 2012

3,50 %

A. Stunden-, Wochen- und Monatslöhne

1. Hilfsarbeiter, Garagenarbeiter, Traktorfahrer, Mitfahrer und Kraftfahrer für LKW bis 3,5 t Gesamtgewicht		Normal-Stundenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2012	Normal-Wochenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2012	Normal-Monatslohn 2011	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2012
a)	Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	7,38	0,26	7,64	295,20	10,40	305,60	1.276,74	44,98	1.321,72
b)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	7,56	0,26	7,82	302,40	10,40	312,80	1.307,88	44,98	1.352,86
c)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	7,75	0,27	8,02	310,00	10,80	320,80	1.340,75	46,71	1.387,46
d)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	7,93	0,28	8,21	317,20	11,20	328,40	1.371,89	48,44	1.420,33
e)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,13	0,28	8,41	325,20	11,20	336,40	1.406,49	48,44	1.454,93

2. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit bis zu 3 Achsen		Normal-Stundenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2012	Normal-Wochenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2012	Normal-Monatslohn 2011	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2012
a)	Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	7,56	0,26	7,82	302,40	10,40	312,80	1.307,88	44,98	1.352,86
b)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	7,75	0,27	8,02	310,00	10,80	320,80	1.340,75	46,71	1.387,46
c)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	7,93	0,28	8,21	317,20	11,20	328,40	1.371,89	48,44	1.420,33
d)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,16	0,29	8,45	326,40	11,60	338,00	1.411,68	50,17	1.461,85
e)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,37	0,29	8,66	334,80	11,60	346,40	1.448,01	50,17	1.498,18

3. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit mehr als 3 Achsen		Normal-Stundenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2012	Normal-Wochenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2012	Normal-Monatslohn 2011	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2012
a)	Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	7,65	0,27	7,92	306,00	10,80	316,80	1.323,45	46,71	1.370,16
b)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	7,84	0,27	8,11	313,60	10,80	324,40	1.356,32	46,71	1.403,03
c)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,05	0,28	8,33	322,00	11,20	333,20	1.392,65	48,44	1.441,09
d)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,28	0,29	8,57	331,20	11,60	342,80	1.432,44	50,17	1.482,61
e)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,45	0,30	8,75	338,00	12,00	350,00	1.461,85	51,90	1.513,75

4. Kraftfahrer für Kraftwagenzüge und Sattelkraftfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Partieführer und Platzmeister		Normal-Stundenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2012	Normal-Wochenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2012	Normal-Monatslohn 2011	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2012
a)	Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	7,75	0,27	8,02	310,00	10,80	320,80	1.340,75	46,71	1.387,46
b)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	7,93	0,28	8,21	317,20	11,20	328,40	1.371,89	48,44	1.420,33
c)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,16	0,29	8,45	326,40	11,60	338,00	1.411,68	50,17	1.461,85
d)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,37	0,29	8,66	334,80	11,60	346,40	1.448,01	50,17	1.498,18
e)	Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,54	0,30	8,84	341,60	12,00	353,60	1.477,42	51,90	1.529,32

5. Kraftfahrer mit Lenkerausbildung aufgrund der §§ 2, 11 und 14 des Gefahrengutbeförderungsgesetzes ...

	Normal-Stundenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2012	Normal-Wochenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2012	Normal-Monatslohn 2011	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2012
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	7,93	0,28	8,21	317,20	11,20	328,40	1.371,89	48,44	1.420,33
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,16	0,29	8,45	326,40	11,60	338,00	1.411,68	50,17	1.461,85
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,37	0,29	8,66	334,80	11,60	346,40	1.448,01	50,17	1.498,18
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,54	0,30	8,84	341,60	12,00	353,60	1.477,42	51,90	1.529,32
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,74	0,31	9,05	349,60	12,40	362,00	1.512,02	53,63	1.565,65

6. Berufskraftfahrer mit Lehrabschlussprüfung

	Normal-Stundenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2012	Normal-Wochenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2012	Normal-Monatslohn 2011	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2012
a) Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit bis zu 3 Achsen									
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	7,75	0,27	8,02	310,00	10,80	320,80	1.340,75	46,71	1.387,46
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	7,93	0,28	8,21	317,20	11,20	328,40	1.371,89	48,44	1.420,33
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,16	0,29	8,45	326,40	11,60	338,00	1.411,68	50,17	1.461,85
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,37	0,29	8,66	334,80	11,60	346,40	1.448,01	50,17	1.498,18
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,54	0,30	8,84	341,60	12,00	353,60	1.477,42	51,90	1.529,32
b) Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit mehr als 3 Achsen									
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	7,97	0,28	8,25	318,80	11,20	330,00	1.378,81	48,44	1.427,25
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,13	0,28	8,41	325,20	11,20	336,40	1.406,49	48,44	1.454,93
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,37	0,29	8,66	334,80	11,60	346,40	1.448,01	50,17	1.498,18
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,56	0,30	8,86	342,40	12,00	354,40	1.480,88	51,90	1.532,78
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,74	0,31	9,05	349,60	12,40	362,00	1.512,02	53,63	1.565,65
c) Kraftfahrer für Kraftwagengzüge und Sattelkraftfahrzeuge									
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,16	0,29	8,45	326,40	11,60	338,00	1.411,68	50,17	1.461,85
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,37	0,29	8,66	334,80	11,60	346,40	1.448,01	50,17	1.498,18
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,54	0,30	8,84	341,60	12,00	353,60	1.477,42	51,90	1.529,32
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,76	0,31	9,07	350,40	12,40	362,80	1.515,48	53,63	1.569,11
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,95	0,31	9,26	358,00	12,40	370,40	1.548,35	53,63	1.601,98

7. Tankwagenfahrer

	Normal-Stundenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2012	Normal-Wochenlohn 2011	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2012	Normal-Monatslohn 2011	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2012
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren									
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,37	0,29	8,66	334,80	11,60	346,40	1.448,01	50,17	1.498,18
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren									
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,54	0,30	8,84	341,60	12,00	353,60	1.477,42	51,90	1.529,32
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren									
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,76	0,31	9,07	350,40	12,40	362,80	1.515,48	53,63	1.569,11
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren									
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,95	0,31	9,26	358,00	12,40	370,40	1.548,35	53,63	1.601,98
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren									
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,13	0,32	9,45	365,20	12,80	378,00	1.579,49	55,36	1.634,85

B. Lehrlingsentschädigung		2011	Erhöhung	2012
Die monatliche Lehrlingsentschädigung beträgt				
im 1. Lehrjahr		544,43	19,06	563,49
im 2. Lehrjahr		772,21	27,03	799,24
im 3. Lehrjahr		1.022,19	35,78	1.057,97
im 4. Lehrjahr (Doppellehre)		1.166,64	40,83	1.207,47

C. 1. Tages- und Nächtigungsgelder im Inland	Taggeld 2011	Erhöhung	Taggeld 2012
Tagesgeld	26,16		26,16
Nächtigungsgeld	15,00		15,00

D. Erschwernis-, Gefahren- und Schmutzzulage	Taggeld 2011	Erhöhung	Taggeld 2012
a) Für das Zutragen und Verladen oder Abtragen und Entladen folgender Gegenstände gebührt pro Stück und Arbeitspartie folgende Zulage:			
Klaviere oder Kassen	14,97	0,52	15,49
Andere Schwergüter von 250 bis 500 kg	12,58	0,44	13,02
Schwergüter ab 500kg, Zulage nach freier Vereinbarung, jedoch mindestens	17,86	0,63	18,49
Für die Durchführung von Autotransporten gebührt beim Einsatz eines Spezialfahrzeuges eine Erschwerniszulage pro Einsatztag (ausgenommen Abschlepp- und Pannendienste)	4,68	0,16	4,84
b) Bei Übersiedlungen gebührt für das Be- und Entladen von Wagen (einmal zur Hand) oder im Lokalverkehr und im Nahverkehr bis 150 km (zweimal zur Hand) pro Arbeitspartie und Wagenmeter ein Metergeld von	8,14	0,28	8,42
Bei Übersiedlungen im Fernverkehr über 150 km (zweimal zur Hand) gebührt pro Arbeitspartie und Wagenmeter ein Metergeld von	14,12	0,49	14,61
c) Beim Transport von Möbel (das sind Einrichtungsgegenstände oder Haushaltsgeräte) gebührt grundsätzlich pro Arbeitnehmer, der mit dem Möbeltransport befasst ist, pro Einsatztag eine Zulage	4,68	0,16	4,84
d) Beim Einsammeln von Abfällen gem. § 2 Abfallwirtschaftsgesetz i. d. F. BGBl. I 102/2002, gebührt pro Arbeitnehmer und Einsatztag eine Zulage von	12,79	0,45	13,24
e) Für das bloße Umräumen (Umstellen) von Klavieren oder Kassen innerhalb betriebsfremder Räumlichkeiten gebührt pro Stück und Arbeitspartie:			
Im gleichen Stockwerk	8,14	0,28	8,42
In verschiedenen Stockwerken	8,14	0,28	8,42
Zuschlag pro Stockwerk			
mindestens	4,68	0,16	4,84
höchstens	11,74	0,41	12,15



www.DIGITACHO.AT



SIE TRANSPORTIEREN?
WIR ARCHIVIEREN TACHODATEN UND SCHULEN FAHRER!

**DIGITALE TACHOGRAFEN UND FAHRERKARTEN
VOLLAUTOMATISCH AUSLESEN**

BOS EDV GmbH & CoKG

4550 Kremsmünster | Bad Haller Straße 23 | 07583/5566-0 | www.bos.at | office@bos.at

Angestellte – Gehälter steigen um 3,6 %

Gehaltstafeln KV Angestellte im Güterbeförderungsgewerbe 2012

B. Gehaltstafel

- a) bis zu fünf Berufsjahren
- b) mehr als fünf bis zu zehn Berufsjahren
- c) bei mehr als zehn Berufsjahren

Beschäftigungsgruppe 1:

Angestellte mit einfacher Tätigkeit
ohne einschlägige Lehrausbildung

- a) € 1.114,31
- b) € 1.195,64
- c) € 1.259,04

Beschäftigungsgruppe 2:

Angestellte mit einschlägiger
Lehr- oder Schulausbildung

- a) € 1.159,57
- b) € 1.231,62
- c) € 1.433,69

Beschäftigungsgruppe 3:

Angestellte, die nach allgemeinen
Richtlinien oder Weisungen schwierige
Arbeiten selbständig erledigen

- a) € 1.262,08
- b) € 1.439,10
- c) € 1.613,28



Kollektivvertrag Güterbeförderung – Mitgliedschaft bei der BUAK?

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der im Betrieb angewendete Kollektivvertrag nicht über die Zugehörigkeit von Mitarbeitern zur Bauarbeiter-Urlaubs- und Abfertigungskasse (BUAK) bestimmt.

Ob Mitarbeiter in die BUAK gehören ist nach den Kriterien des Bauarbeiter-Urlaubs- und Abfertigungsgesetzes (BUAG) zu beurteilen.

Es kann bei Mischbetrieben (siehe unten) z. B. durchaus nur der Kollektivvertrag Güterbeförderung anwendbar sein und trotzdem können bestimmte Mitarbeiter in die BUAK gehören.

I. Zum anwendbaren Kollektivvertrag

Welcher Kollektivvertrag zur Anwendung kommt, hängt von der Fachgruppenzugehörigkeit bzw. Zugehörigkeit zu einem Arbeitgeberverband ab.

Falls der Arbeitgeber mehrere Gewerbeberechtigungen hat, kommt jener Kollektivvertrag des Bereichs zur Anwendung, der für den Betrieb die wirtschaftlich **maßgebliche Bedeutung** hat.

Diesbezüglich wird etwa zu prüfen sein, in welchem Wirtschaftsbereich die größeren Umsätze erzielt werden. Ist eine solche überwiegende wirtschaftliche Bedeutung eines wirtschaftlichen Bereichs des Betriebes nicht feststellbar, so kommt der Kollektivvertrag desjenigen Wirtschaftsbereiches zur Anwendung, der auf Branchenebene mehr Arbeitnehmer erfasst.

Falls organisatorisch und fachlich getrennte Betriebsabteilungen vorliegen, so findet für die jeweilige Betriebsabteilung derjenige Kollektivvertrag Anwendung, welcher dieser Abteilung fachlich entspricht. Es können in diesem speziellen Fall also mehrere Kollektivverträge im Unternehmen anwendbar sein.

II. Die Frage der Zugehörigkeit zur BUAK

In § 2 BUAG sind die Unternehmen aufgelistet, deren Mitarbeiter unter gewissen Voraussetzungen in die BUAK fallen sollen:

Zum Beispiel: Mitarbeiter von Baumeisterbetrieben, Maurermeisterbetrieben, Bauunternehmungen, Demolierungsbetrieben, Erdbewegungsbetrieben (Deichgräberbetrieben), Erdbaubetrieben und viele weitere.

Betriebe, in denen sowohl Tätigkeiten, die ihrer Art nach in den Tätigkeitsbereich der Betriebe nach § 2 (siehe oben!) als auch Tätigkeiten verrichtet werden, die ihrer Art nach nicht in diese Tätigkeitsbereiche (z. B. Güterbeförderung) fallen sind sogenannte Mischbetriebe. Ausgenommen sind Betriebe, in denen die Tätigkeiten im Sinne des § 2 ausschließlich für den eigenen Betrieb (also nicht für Dritte) vorgenommen werden.

§ 3 BUAG stellt klar, dass Mitarbeiter in Mischbetrieben, in denen keine organisatorische Trennung in Betriebsabteilungen besteht, dann den Bestimmungen des BUAG unterliegen, **wenn sie überwiegend Tätigkeiten verrichten, die ihrer Art nach in den Tätigkeitsbereich**

von Betrieben fallen, die der Bauarbeiterurlaubsregelung unterliegen (unabhängig vom Kollektivvertrag) oder wenn sie ausdrücklich zu solchen Tätigkeiten aufgenommen wurden.

III. Beispiel

Ein Unternehmen hat das Güterbeförderungsgewerbe und auch das Deichgräbergewerbe. Da es in dem Betrieb keine organisatorische Trennung gibt, bestimmt der wirtschaftlich maßgebliche Tätigkeitsbereich den anwendbaren Kollektivvertrag für alle Mitarbeiter. In unserem Beispiel ist das die Güterbeförderung. Alle Mitarbeiter werden nach dem Kollektivvertrag Güterbeförderung entlohnt. Wenn jetzt Mitarbeiter **überwiegend** Tätigkeiten nachgehen, welche typischerweise in den Deichgräberbereich fallen (z. B. Baggerfahrer auf Baustellen) so wären diese Mitarbeiter bei der BUAK anzumelden.





Deutschland: Toll Collect soll Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen erheben

Pressemitteilung der Toll Collect

Toll Collect soll die Maut für Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht künftig auch auf rund 1.000 Kilometern vierspurigen Bundesstraßen erheben. Toll Collect und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) haben sich auf die Inhalte eines Vertrages verständigt. Vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Aufsichtsgremien der Vertragspartner streben beide Seiten einen zügigen Vertragsabschluss an. Mit diesem Schritt setzt der Mautbetreiber ein Signal für die flexible Erweiterbarkeit des satellitengestützten Mautsystems.

Toll Collect soll für den zum 1. August 2012 geplanten Beginn der Mauterhebung auf Bundesstraßen die technischen und organisatorischen Voraussetzungen schaffen. „In den vergangenen sieben Jahren haben wir das Lkw-Mautsystem auf Autobahnen mit höchster Qualität und Zuverlässigkeit betrieben. Die Erweiterung auf Bundesstraßen unterstreicht das beiderseitige Vertrauen in die innovative Technologie sowie in die bewährte Zusammenarbeit

von Toll Collect mit dem Bund“, erklärt Hanns-Karsten Kirchmann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Toll Collect GmbH.

Das seit sieben Jahren bewährte satellitengestützte Mautsystem erfordert keine straßenseitige Erhebungsinfrastruktur. Die meisten mautpflichtigen Lkw — über 700.000 aus ganz Europa — verfügen über ein Fahrzeuggerät, das mit Hilfe der Satellitenortung die zurückgelegte Strecke erfasst und die fälligen Mautbeträge über Mobilfunk an das Rechenzentrum von Toll Collect übermittelt. Das Bundesamt für Güterverkehr hat dem Mautbetreiber für das Geschäftsjahr 2010/2011 eine Erfassungsqualität von 99,9 Prozent bescheinigt. Fahrer, deren Lkw über kein Fahrzeuggerät verfügen, nutzen für die Bundesstraßenmaut das bestehende manuelle Einbuchungssystem.

Toll Collect führt im Auftrag des Bundes regelmäßig Aktualisierungen des mautpflichtigen Streckennetzes durch. Dabei werden neue Streckendaten ebenfalls über Mobilfunk an die Fahrzeuggeräte übermittelt. „Dank

seiner technischen Flexibilität und Leistungsfähigkeit ist das satellitengestützte Mautsystem bestens geeignet, verkehrspolitische Anforderungen unseres Auftraggebers umzusetzen“, betont Kirchmann.

Die Toll Collect GmbH betreibt seit dem 1. Januar 2005 ein satellitengestütztes System zur Erhebung einer streckenbezogenen Maut für Lkw ab 12 Tonnen Gesamtgewicht auf Bundesautobahnen und ausgewählten Abschnitten von Bundesstraßen. Das Mautsystem berücksichtigt bei der Berechnung der Maut sowohl die Schadstoffklasse als auch die Achszahl der Lkw. Es ist ein duales System, das mit einer automatischen und einer manuellen Buchungsvariante sicherstellt, dass alle Lkw-Fahrer aus dem In- und Ausland diskriminierungsfrei das mautpflichtige Straßennetz nutzen können. Seit dem Start des Mautsystems wurden über 25 Milliarden Euro Maut eingenommen. Derzeit sind rund 142.000 deutsche und ausländische Transportunternehmen registriert. Die Toll Collect GmbH hat ihren Sitz in Berlin und beschäftigt rund 520 Mitarbeiter.



Schaffen Sie sich Vorsprung durch Information!

Newsletter abonnieren unter:
jasmin.reitbauer@wkstmk.at



Belgien: höhere Strafen bei Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung

Lkw werden strenger kontrolliert

Seit 03.12.2011 sind verschärfte Strafbestimmungen in der belgischen Straßenverkehrsordnung festgelegt worden:

- Bei Manipulation des Fahrten-schreibers oder Verweigerung einer Kontrolle wurde die Höchststrafe von EUR 3.000,- auf EUR 6.000,- erhöht.
- Für defekte Bremscheiben sind EUR 600,- und für defekte

Bremstrommeln EUR 300,- zu entrichten.

Reparaturen von technischen Gebrechen sind umgehend durchzuführen, das Fahrzeug (Lkw oder Autobus) wird bis dahin vorübergehend stillgelegt.

Verkehrstrafen sind bis dato noch immer bar zu bezahlen.



© Foto: bilderbox/Fotolia.com

AMS

AUTOMOTIVES & INDUSTRIES

Reparatur & Ersatzteil Zentrum LKW | PKW | Hydraulik



Markenersatzteile in O.E. Qualität

Wir bieten für PKW, LKW, Anhänger, Busse, Landmaschinen etc...

Bremsen
Einspritzpumpen
Turbolader
Gelenkwellen
Standheizungen & Klima
Fahrzeugfederung
Lenkungen & Getriebe
ZF - Kundendienst
Verschleißteile

Kupplungen
KFZ - Elektrik
Batterien
Hydraulik
Tachograph
§57a - Prüfstelle
LKW - Spannrollen
Diagnostizieren
u.v.m.

ANSPRECHPARTNER

Manfred Guggi
+43 (0) 664 / 113 84 01
manfred.guggi@amskfz.at

AMS Auto- & Motoren-Service GmbH | 8141 Unterpremstätten, Rudolf-Diesel-Str.3 | Tel: 03136 / 503 -0

mOLL
BATTERIEN



Unser Service
- Batterieprüfung
- Ein- und Ausbau



Frankreich: Lkw-Maut auf Landstraßen im Jahr 2013?

In Frankreich werden 2013 rund 14.000 Kilometer Landstraßen für Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen Gewicht mautpflichtig. Im Unterschied zur Lkw-Maut für 9.000 Autobahnkilometer, bei denen die DSRC-Funktechnologie eingesetzt wird, hat sich bei der Landstraßenmaut eine Technik durchgesetzt, die auf der Positionsbestimmung per Satellit

und der Abrechnung über eine On-Board-Unit (OBU) beruht. Von der Landstraßenmaut werden 600.000 französische Lkw sowie 300.000 ausländische Fahrzeuge betroffen sein. Die Mauttarife werden nach Gewicht und Schadstoffklasse gestuft. Durchschnittlich müssen 0,12 Euro pro Kilometer gezahlt werden. Die französische Regierung erhofft

sich von dieser Maßnahme jährliche Einnahmen von 1,5 Mrd. Euro. Die Landstraßenmaut soll probeweise noch heuer im Elsass für Lkw ab 12 t hzG eingeführt werden. Zahlreiche Lkw benutzen nach Einführung der deutschen Lkw-Maut elsässische Streckenabschnitte. Der landesweite Start der Maut ist für Mitte 2013 geplant.



Deutschland: Änderung der deutschen Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung – Übergangszeit bis 31.03.2012

Mit der Änderung der deutschen Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung, wird nach einer Übergangszeit bis 31.03.2012, die sogenannte Gelangensbestätigung (in Verbindung mit dem Doppel der Rechnung) der Nachweis für Umsatzsteuerzwecke bei innergemeinschaftlichen Lieferungen sein.

Diese Bestätigung hat folgende Angaben zu enthalten:

- den Namen und die Anschrift des Abnehmers,
- die Menge des Gegenstands der Lieferung und die handelsübliche Bezeichnung einschließlich der Fahrzeug-Identifikationsnummer bei Fahrzeugen im Sinne des § 1b Absatz 2 des Gesetzes,
- im Fall der Beförderung oder Versendung durch den Unternehmer oder im Fall der Versendung durch den Abnehmer, den Ort und Tag des Erhalts des Gegenstands im übrigen Gemeinschaftsgebiet und im Fall der Beförderung des Gegenstands

durch den Abnehmer, den Ort und Tag des Endes der Beförderung des Gegenstands im übrigen Gemeinschaftsgebiet,
d. das Ausstellungsdatum der Bestätigung sowie
e. die Unterschrift des Abnehmers.

Bedingt durch diese doch sehr aufwändige Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen haben bereits einige deutsche Firmen ihre österreichischen Transportdienstleister kontaktiert und versuchen, die Verantwortung zur Erbringung der Gelangensbestätigung diesen zu überbinden. Der österreichische Spediteur wird mit dem Wunsch konfrontiert, dass diese Bestätigung (inklusive der Übernahmebestätigung des Abnehmers) vom österreichischen Spediteur besorgt und aufbewahrt werden soll.

Die Wirtschaftskammer Österreich **rät allen Speditions-, Logistik- und Transportunternehmen dringend davon ab, ihren Auftrag-**

gebern eine Zusage oder gar Bestätigung zur Beschaffung dieser Gelangensbestätigung abzugeben, da dies weder in ihrem direkten Einflussbereich liegt noch zu ihren unmittelbaren Pflichten gehört.

Darüber hinaus würden sie sich den zivilrechtlichen Ansprüchen ihrer Auftraggeber aussetzen, falls sie die Verpflichtung zur Einholung der Gelangensbestätigung eingehen und diese nicht beibringen können.

Die Wirtschaftskammer Österreich weist auch darauf hin, dass die Ausfuhrbescheinigung, im Sinne der Randziffer 1083 der österreichischen Umsatzsteuerrichtlinien, die Gelangensbestätigung nicht ersetzt, da die Übernahme der Ware nicht bestätigt wird.

Weitere Fragen richten Sie bitte an
Rechtsservice WK Steiermark
Telefon: +43 (0)316 601 601



Italien: Fahrverbotskalender 2012

Auf unserer Website www.wko.at/stmk/transporteure finden Sie unter: Verkehr allgemein, Internationaler Verkehr, Italien den Fahrverbotskalender für 2012.



Rumänien und Bulgarien: Kabotageverbot ausgelaufen

Mit Ablauf des 31.12.2011 ist das Kabotageverbot für Transporteure aus Bulgarien und Rumänien ausgelaufen. Seit 01.01.2012 dürfen daher auch Transporteure aus diesen Ländern unter den in der

VO (EG) Nr. 1072/2009 vorgesehenen Bedingungen Kabotage in Österreich betreiben.

Die Bundessparte Transport und Verkehr hat daher das Infoblatt 'Kabotage in Österreich im

Güterbeförderungsgewerbe und Entsendung/Ausländerbeschäftigung' entsprechend adaptiert – dieses finden Sie auf unserer Website www.wko.at/stmk/transporteure – Verkehr allgemein – Kabotage.



Deutschland: Verkehre über das Deutsche Eck

Schreiben der Wirtschaftskammer Österreich, Abteilung für Rechtspolitik:

In der Vergangenheit haben wir wiederholt Anfragen österreichischer Transportunternehmen verzeichnet, nachdem die deutschen Behörden österreichische Transporte, deren Ursprung und Ende in Österreich liegen, die aber durch das deutsche Staatsgebiet führen, verstärkt kontrolliert sowie immer wieder mit der Verhängung von Strafen gedroht haben. Begründet wurde dieses Vorgehen mit Art. 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 (welche seit dem 04.12.2011 durch die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ersetzt worden ist): Die deutschen Behörden argumentieren, dass die Gemeinschaftslizenz für diese Verkehre nicht ausreiche, da es sich nicht um grenzüberschreitende Transporte handle, weil Österreich sowohl Ursprungs- als auch Zielland der Beförderungen ist.



Sowohl der aufgrund der Kontrollen entstehende Zeitverlust als auch die durch die Argumentation der deutschen Behörden ausgelöste Verunsicherung stellen für die betroffenen Mitgliedsunternehmen eine inakzeptable Situation dar. Wir haben daher beim Bundesministerium für Verkehr, Technologie und Innovation um eine schriftliche

Darlegung der offiziellen österreichischen Rechtsmeinung, nach der diese Transporte EU-rechtskonform sind, angesucht. Erfreulicherweise haben wir diese Darlegung nun erhalten und übermitteln sie in der Anlage als Hilfestellung für potenziell betroffene Unternehmen bei der Argumentation gegenüber den deutschen Behörden.

Antwort des Verkehrsministeriums auf der folgenden Seite:

**BMVIT - IV/ST7 (Personen- und Güterverkehr)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
 Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 E-Mail: st7@bmvit.gv.at
 Internet: www.bmvit.gv.at

WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH	
-fach	Bilg.
Zuw.	



Bundesministerium
 für Verkehr,
 Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-130.050/0003-IV/ST7/2012 DVR:0000175

Stille und still

An die
 Wirtschaftskammer Österreich
 Abteilung für Rechtspolitik
 Wiedner Hauptstraße 63
 1045 Wien

Wien, am 11. Jänner 2012

Betrifft: Verkehre über das Deutsche Eck („Schlenker – oder Zwischenauslandsverkehre“)

Sehr geehrte Damen und Herren!
 Liebe Victoria!

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 16.12. 2011 wird wie folgt mitgeteilt:

Straßengütertransporte zwischen Ausgangs- und Zielorten in Österreich, die in bestimmten Relationen über deutsches Staatsgebiet durchgeführt werden (Hauptstrecken sind hierbei das sogenannte Kleine und Große Deutsche Eck) fallen sowohl in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs als auch unter die primärrechtlichen Bestimmungen des EU-Rechtes, wobei insbesondere die zwei Grundfreiheiten des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs zu beachten sind.

Somit sind allfällige Beschränkungen dieses Verkehrs unter Bezugnahme auf die oben genannten Rechtsgrundlagen keinesfalls zulässig.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Bundesministerin:
 Mag. Bettina Huber

Ihr Sachbearbeiter:
 Mag. Stefan Rubenz
 Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 5728
 E-Mail: stefan.rubenz@bmvit.gv.at

$$\sqrt[3]{9\alpha\pi} + 12 \sum_1^{24} (\Phi \varepsilon^2) =$$

(PANNENHILFE MUSS NICHT KOMPLIZIERT SEIN)

**Customer Care - Mobilitätsleistungen
Europaweit, 0-24h**

www.service24.at



Transportkostenindex – Kostensteigerung 2011 insgesamt 6,98 %

Auf unserer Website www.wko.at/stmk/transporteure – Zahlen, Daten, Fakten finden Sie immer den aktuellen Transportkostenindex.

01.01.2011	1,51%	436,80
01.05.2011	3,38%	451,57
01.06.2011	0,79%	455,13
01.07.2011	-0,05%	454,91
01.08.2011	0,40%	456,73
01.09.2011	-0,14%	456,09
01.10.2011	-0,12%	455,54
01.11.2011	0,27%	456,77
01.12.2011	0,70%	459,97
01.01.2012	1,59%	467,28
01.02.2012	0,68%	470,46

Inflations- und VPI-Entwicklung in Österreich

Wir wurden vom Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe über die Inflationsentwicklung/Verbraucherpreisindex-Entwicklung in Österreich informiert. Alle Zahlen stammen von der STATISTIK AUSTRIA mit eigener Darstellung.

Zur Erklärung:

VPI und HVPI im Überblick

Der Verbraucherpreisindex (VPI) ist ein Maßstab für die allgemeine Preisentwicklung bzw. für die Inflation in Österreich. Der harmonisierte Verbraucherpreisindex (HVPI) ist die Grundlage für die vergleichbare Messung der Inflation in Europa und für die Bewertung der Geldwertstabilität innerhalb der Euro-Zone. Der VPI wird neben seiner Rolle als allgemeiner Inflationsindikator für die Wertsicherung von Geldbeträgen (z. B.: Mieten, Unterhaltszahlungen) verwendet, er ist aber auch Datenbasis

für Lohnverhandlungen. Damit sind beide Verbraucherpreisindizes wichtige Kennzahlen für österreichische und europäische Datenanwender. Seit 1958 wurde der VPI mit Jahresbeginn 2011 zum achten Mal einer Revision unterzogen. Der bisherige „Verbraucherpreisindex 2005“ wurde durch den „Verbraucherpreisindex 2010“ ersetzt; die Kurzbezeichnung der neuen Indexreihe lautet daher „VPI 2010“. Die Vorgängerindizes werden durch entsprechende Verkettungsfaktoren fortgeführt.

VPI / HVPI – Revision 2010

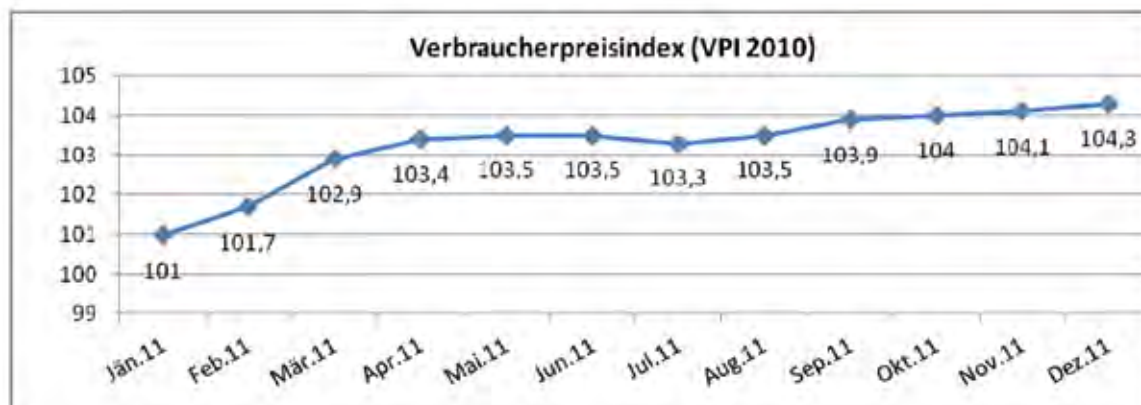
Laut EU-Verordnung (EC Nr. 2494/95), haben Revisionen in 5-Jahres-Intervallen zu erfolgen.

Das Ziel ist es, den Warenkorb repräsentativ für das aktuelle Konsumverhalten der privaten Haushalte zu gestalten. Im Jahr 2010 wurden von Statistik Austria der Warenkorb der beiden Verbraucherpreisindizes VPI und

HVPI und deren Gewichtung überarbeitet und neu erstellt.

Grundlage für die Gewichtungsstruktur sind die Daten des privaten Konsums aus der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung für das Jahr 2009 und die von Anfang April 2009 bis Anfang Mai 2010 durchgeführte Konsumerhebung. Ab dem Wert für Jänner 2011 publiziert die Statistik Austria den neuen Verbraucherpreisindex mit dem Basisjahr 2010. Gleichzeitig wurde bei dieser Revision eine Methodenänderung für den VPI durchgeführt. Wie beim HVPI seit mehreren Jahren üblich, wird nun auch der VPI als Kettenindex berechnet. Ein wichtiger Vorteil zum Festbasisindex besteht darin, dass kleinere Änderungen des Warenkorbes und der Gewichtung nun jährlich durchgeführt werden können.

Die Entwicklungen stellen sich grafisch wie folgt dar:



Quelle: STATISTIK AUSTRIA, eigene Darstellung



VERBRAUCHERPREISINDEX

nächste Veröffentlichung: 29.02.2012

Monat	% zu Vorjahr	VPI 2010	VPI 2005	VPI 2000	VPI 96	VPI 86	VPI 76	VPI 66	VPI I	VPI II	KHPI	LHKI (45)	LHKI (38)
Dez. 10	2,3		110,7	122,4	128,9	168,5	261,9	459,6	585,6	587,5	4434,5	5145,4	4370,3
Ø 10	1,9		109,5	121,1	127,4	166,8	259,0	454,5	579,1	581,0	4385,5	5088,5	4322,0
Jän. 11	2,4	101,0	110,6	122,3	128,7	168,3	261,6	459,0	584,9	586,8	4429,4	5139,4	4365,2
Feb. 11	3,0	101,7	111,4	123,2	129,6	169,4	263,4	462,2	588,9	590,9	4460,1	5175,0	4395,5
Mär. 11	3,1	102,9	112,7	124,6	131,1	171,4	266,5	467,7	595,9	597,8	4512,7	5236,1	4447,3
Apr. 11	3,3	103,4	113,2	125,2	131,7	172,3	267,8	470,0	598,8	600,8	4534,6	5261,5	4468,9
Mai. 11	3,3	103,5	113,3	125,3	131,9	172,4	268,1	470,4	599,4	601,3	4539,0	5266,6	4473,3
Jun. 11	3,3	103,5	113,3	125,3	131,9	172,4	268,1	470,4	599,4	601,3	4539,0	5266,6	4473,3
Jul. 11	3,5	103,3	113,1	125,1	131,6	172,1	267,5	469,5	598,2	600,2	4530,2	5256,4	4464,6
Aug. 11	3,5	103,5	113,3	125,3	131,9	172,4	268,1	470,4	599,4	601,3	4539,0	5266,6	4473,3
Sep. 11	3,6	103,9	113,8	125,8	132,4	173,1	269,1	472,2	601,7	603,7	4556,5	5287,0	4490,6
Okt. 11	3,4	104,0	113,9	125,9	132,5	173,3	269,4	472,7	602,3	604,2	4560,9	5292,0	4494,9
Nov. 11	3,6	104,1	114,0	126,1	132,6	173,4	269,6	473,1	602,8	604,8	4565,3	5297,1	4499,2
Dez. 11 ¹⁾	3,2	104,3	114,2	126,3	132,9	173,8	270,1	474,0	604,0	606,0	4574,1	5307,3	4507,8
Ø 11 ¹⁾	3,3	103,3	113,1	125,0	131,6	172,0	267,4	469,3	598,0	599,9	4528,4	5254,3	4462,8

Q.: STATISTIK AUSTRIA. Erstellt am 16.1.2012

1) Der Indexstand gilt bis zur Publikation des Indexwertes des folgenden Monats als vorläufige Zahl.

VPI 2010 Verbraucherpreisindex 2010, Basis 2010

VPI 2005 Verbraucherpreisindex 2005, Basis 2005

VPI 2000 Verbraucherpreisindex 2000, Basis 2000

VPI 96 Verbraucherpreisindex 1996, Basis 1996

VPI 86 Verbraucherpreisindex 1986, Basis 1986

VPI 76 Verbraucherpreisindex 1976, Basis 1976

VPI 66 Verbraucherpreisindex 1966, Basis 1966

VPI I Verbraucherpreisindex durchschnittlicher Arbeitnehmerhaushalte (I), Basis 1958

VPI II Verbraucherpreisindex vierköpfiger Arbeitnehmerhaushalte (II), Basis 1958

KHPI Kleinhandelspreisindex, Basis: März 1938

LHKI (45) Lebenshaltungskostenindex für eine vierköpfige Arbeiterfamilie, Basis: April 1945

LHKI (38) Lebenshaltungskostenindex für eine vierköpfige Arbeiterfamilie, Basis: April 1938

Rückerstattungsvereinbarung der Weiterbildungskosten von Dienstnehmern

VEREINBARUNG ÜBER DEN RÜCKERSATZ VON WEITERBILDUNGSKOSTEN

Der Arbeitgeber ermöglicht dem Arbeitnehmer den Besuch folgender Weiterbildungsveranstaltung im Sinn der „Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung“ (GWB-VO):

- **Durchgehender Gesamtkurs** (35 Stunden in durchgehendem Kursblock)
 von..... bis
 Kursveranstalter.....
 Kursort
- **Teilkurs im Ausmaß von** Stunden (mindestens 7 Stunden)
 von..... bis
 Kursveranstalter.....
 Kursort

Weitere Informationen finden Sie auf www.wko.at/stmk/transporteure
 Link: Grundqualifikation & Weiterbildung Berufskraftfahrer.

Verdacht auf Preisempfehlung durch ÖKL-Richtlinien – Feststellungsantrag durch den Fachverband Güterbeförderung

Empfehlungen von Wirtschaftsverbänden (Fachgruppen, Landwirtschaftskammer oder Wirtschaftskammer) sind, wenn sie koordinierend in den Wettbewerb der Mitglieder eingreifen oder einzugreifen beabsichtigen, verboten. Dies gilt für Preisempfehlungen; selbst wenn die Preisempfehlungen als unverbindlich bezeichnet werden, sind diese verboten, wenn sich ein erheblicher Teil der Mitglieder daran orientiert. Daher sind die bis 2005 im Kartellgesetz vorgesehenen „unverbindlichen Verbandsempfehlungen“ zur Gänze aus dem Gesetz entfernt worden.

Insoweit Verbandshandlungen zu einer Wettbewerbsbeschränkung beitragen wird auch der Verband – neben den beteiligten Mitgliedern – geldbußenrechtlich verantwortlich. Höchststrafe sind 10 % des weltweiten Gesamtumsatzes; die Berechnung bei Körperschaften mit Pflichtmitgliedschaft ist etwas komplexer. Auch eine rechnerische Anpassung alter Verbandsempfehlungen ist nicht anders zu beurteilen. Es kann sogar schon problematisch sein, wenn einzelne Mitglieder diesen Content „absaugen“ und selbstständig zur Verfügung stellen.

Aus diesem Grund hat der Fachverband Güterbeförderung mit Unterstützung von Dr. Michael Stögerer (Rechtsanwalt) einen Feststellungsantrag beim Kartellgericht hinsichtlich der sog. „ÖKL-Richtlinien“ eingebracht.

Der Fachverband wurde darüber informiert, dass der Feststellungsantrag angenommen wurde und der Antragsgegner, das österreichische Kuratorium für Landtechnik und Landentwicklung, nun vier Wochen Frist zur Stellungnahme dazu hat.

ACHTUNG! Tankkartendiebstahl im Vormarsch

Leider mussten wir in letzter Zeit immer öfter feststellen, dass Lkw aufgebrochen werden und nicht nur – wie alle wissen – sehr viel Diesel gestohlen wird, sondern auch ganze Betrügerbanden hinter Tankkarten her sind.

Wir möchten alle Frächter darauf aufmerksam machen, dass auf Tankkarten ein besonderes Augenmerk gelegt werden sollte. Zum Beispiel die getrennte Aufbewahrung von Tankarte und PIN-Code sowie die tägliche Kontrolle, ob die Tankkarte vorhanden ist. Mit diesen einfachen Mitteln ist nicht unbedingt der Diebstahl zu verhindern, aber doch der daraus resultierende Schaden sehr in Grenzen zu halten. Durch die tägliche Kontrolle

kann eine sofortige Sperre der Karte veranlasst werden. Ab dieser Sperre haftet nicht mehr der Unternehmer für die fälschliche Betankung.

Wir möchten darauf hinweisen, dass in einer Kaskoversicherung kein Versicherungsschutz für den Tankkartendiebstahl aus dem Lkw besteht.

Sprechen Sie mit Ihren Mitarbeiter/-innen – das zahlt sich für Sie aus!

Für nähere Auskünfte steht Ihnen die Firma Veritas Treuhandgesellschaft für Versicherungsüberprüfung und -vermittlung m.b.H., Asperngasse 4/2, 8020 Graz jederzeit gerne zur Verfügung.



Rückfragehinweis:

Prok. Michael Hafner

Veritas Treuhandgesellschaft für
Versicherungsüberprüfung und
-vermittlung m.b.H.

8020 Graz, Asperngasse 4 / 2.Stock
tel. +43 (0)50 - 103 - 565
fax +43 (0)50 - 103 - 74215
mail michael.hafner@aktuell.co.at

Steirisches Konjunkturbarometer – Transport und Verkehr 2012



4 Sparten im Vergleich

■ Derzeitige Geschäftslage

Trotz rückläufiger Tendenz in den Sparten Transport/Verkehr und Handel wird die derzeitige Geschäftslage in allen Sparten überwiegend positiv eingeschätzt. Im Spartenvergleich gestaltet sich die aktuelle Geschäftssituation im Gewerbe/Handwerk am besten (Saldo: 41,0 %) und im Handel am schlechtesten, hier hat sich der Geschäftslagensaldo von 21,6 % auf 11,5 % beinahe halbiert. In den Sparten Information/Consulting und Tourismus/Freizeitwirtschaft schätzen die UnternehmerInnen die derzeitige Geschäftslage besser ein als noch bei der Sommerumfrage, wobei vor allem im Tourismus der Aufwärtstrend mit der beginnenden Wintersaison zusammenhängt. Die derzeitige Geschäftslage im Gewerbe/Handwerk bleibt gegenüber der Juni-Umfrage nahezu unverändert.

■ Geschäftslage in 6 Monaten

Bei den Erwartungen für das kommende halbe Jahr ist gegenüber der Sommerumfrage ein klarer Abwärtstrend zu erkennen: Die UnternehmerInnen aller Sparten blicken deutlich pessimistischer als im Juni 2011 dem nächsten Halbjahr entgegen. Während die Salden der Sparten Information/Consulting, Tourismus/Freizeitwirtschaft und Gewerbe/Handwerk trotz negativem Trend noch durchwegs positiv sind, sind die Perspektiven für die kommenden 6 Monate im Handel und besonders im Verkehr getrübt. Die Erwartungssalden beider Sparten rutschen in den negativen Bereich ab, womit die Zahl der Pessimisten vor allem im Verkehr klar überwiegt.

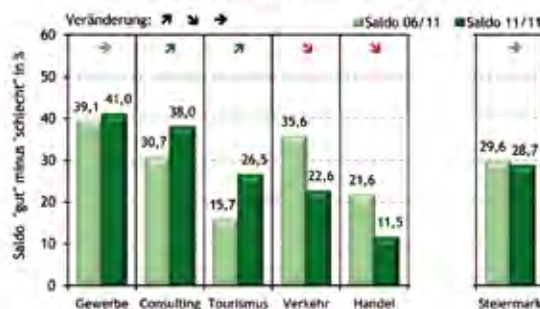
■ Derzeitiger Auftragsstand

Die Auftragslage im November 2011 ist in Summe in allen Sparten überwiegend gut, obwohl vor allem der Handel mit einem Geschäftslagensaldo von 16,0 % den anderen Sparten hinterherhinkt. Eine leicht negative Tendenz beim derzeitigen Auftragsstand ist im Gewerbe/Handwerk (-4,0 Prozentpunkte) zu beobachten, eine (sehr) deutlich negative Tendenz ist in der Transportwirtschaft (-20 Prozentpunkte) und im Handel (-7,9 Prozentpunkte) erkennbar. Bergauf ging es lediglich im Tourismus (+11,1 Prozentpunkte), die Sparte Information/Consulting bleibt mit einem Auftragsstandsaldo von 52,0 % auf dem guten Niveau der Sommerumfrage.

■ Auftragsstand in 6 Monaten

Hinsichtlich der Erwartungen für das kommende Halbjahr ist über alle Sparten hinweg eine klare Abwärtstendenz zu erkennen: Am zuversichtlichsten bezüglich des Auftragsstandes in 6 Monaten zeigen sich die Betriebe der Sparten Information/Consulting sowie Tourismus/Freizeitwirtschaft, auch wenn die Erwartungssalden von 24,0 % bzw. 11,8 % deutlich unter den Juni-Werten liegen. Überwiegend optimistische Erwartungen hegt auch das Gewerbe/Handwerk (Saldo: 10,5 %), knapp optimistisch gibt sich der Handel (Saldo: 1,5 %). Einzig im Transport/Verkehr fallen die Einschätzungen mehrheitlich negativ aus. Hier fällt der Saldo auf -12,9 %.

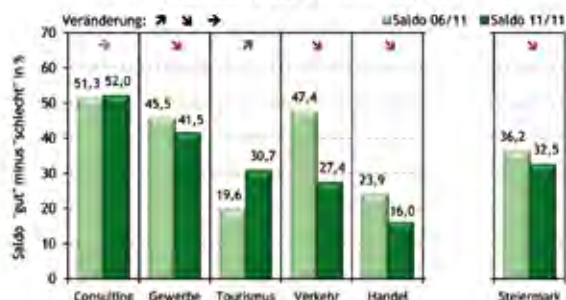
Derzeitige Geschäftslage nach Sparten
Salden 06/11 und 11/11 im Vergleich



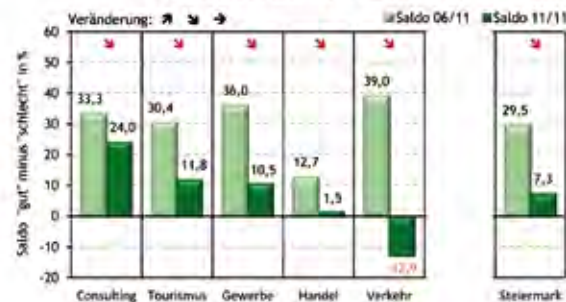
Geschäftslage in 6 Monaten
Salden 06/11 und 11/11 im Vergleich



Derzeitiger Auftragsstand nach Sparten
Salden 06/11 und 11/11 im Vergleich



Auftragsstand in 6 Monaten
Salden 06/11 und 11/11 im Vergleich

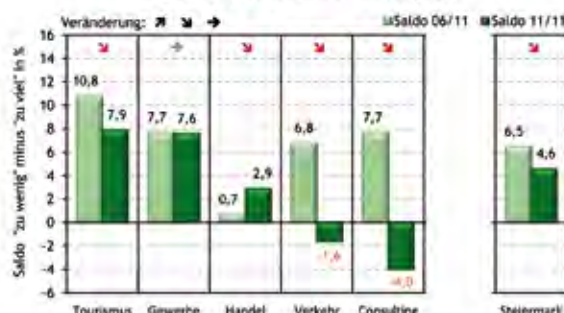


Derzeitiger Personalstand

Die überwiegend positive Stimmung am steierischen Arbeitsmarkt, die noch im Juni 2011 deutlich spürbar war, beginnt gegen Jahresende teilweise zu kippen: Während die KMU der Sparten Tourismus/Freizeitwirtschaft, Gewerbe/Handwerk und Handel noch überwiegend angeben, zurzeit zu wenig Personal zu beschäftigen, ist im Transport/Verkehr und im Bereich Information/Consulting ein leichter Personalüberhang zu verorten. Die Personalstandsalden der beiden letztgenannten Sparten verlieren deutlich gegenüber der Juni-Umfrage und rutschen mit -1,6 % bzw. -4,0 % in den negativen Bereich ab.

Derzeitiger Personalstand nach Sparten

Salden 06/11 und 11/11 im Vergleich



Personalstand in 6 Monaten

Der Ausblick für die kommenden 6 Monate ist alles andere als rosig: Treffen die Erwartungen der Unternehmerinnen zu, so wird die Nachfrage nach Arbeitskräften steiermarkweit zurückgehen. Speziell in den Betrieben der Sparten Gewerbe/Handwerk (Erwartungssaldo: -3,3 %), Handel (-5,8 %) und Transport/Verkehr (-16,1 %) wird vorwiegend ein sinkender Personalbedarf prognostiziert. Nur im Tourismus und im Consulting liegen die Erwartungssalden noch im positiven Bereich, womit hier mehr Unternehmen damit rechnen, Personal aufzustocken als abzubauen, wenngleich deutlich weniger als vor 6 Monaten.

Personalstand in 6 Monaten

Salden 06/11 und 11/11 im Vergleich



Die Ergebnisse der gesamten Studie senden wir Ihnen auf Anfrage gerne zu.

Mehr Neuzulassungen von Sattelzugfahrzeugen und schweren Lkw

Bei den schweren Nutzfahrzeugen stiegen die Erstzulassungen zwei Jahre hindurch deutlich an. Bei Sattelfahrzeugen erhöhten sich im Jahr 2011 die Erstzulassungen um 74,4 Prozent auf 3.785 Fahrzeuge gegenüber 2010. Nach einem Rückgang vor zwei Jahren um 55 Prozent und einem Anstieg um 26 Prozent im Vorjahr liegt diese Fahrzeugkategorie fast wieder auf Vorkrisenniveau 2008. Die schweren Lastkraftwagen lagen 2011 mit 3.592 Fahrzeugen bzw. 16,6 Prozent Zuwachs ebenfalls über dem Niveau 2010, befinden sich jedoch noch 24,2 Prozent unter Vorkrisenniveau 2008. Bei Kleintransportern stiegen die Zulassungen um 16,2 Prozent auf 32.531 Fahrzeuge,

was Vorkrisenniveau entspricht. Omnibusse wurden im vergangenen Jahr 602 Stück zugelassen, gegenüber 760 Bussen im Jahr 2010, die Zulassungen bei Bussen schwanken in der Regel stärker.

INFOBOX

Weitere Informationen finden Sie auf: www.statistik.at unter: Statistik, Verkehr, Straße, Kraftfahrzeuge Neuzulassungen.





VOGL+CO Renault PRO+ Business Center

Das maßgeschneiderte Angebot für Firmenkunden

Als Marktführer in Europa seit bereits 13 Jahren auf dem Gebiet der leichten Nutzfahrzeuge setzt Renault mit der Einführung des Markenzeichens **Renault PRO+ Business Center** seine Absatzstrategie bei Firmenkunden weltweit fort.

Mit dem Markenzeichen Renault PRO+ bringt Renault und VOGL+CO nun verstärkt seinen Willen zum Ausdruck, Fahrzeuge, Fuhrparklösungen und Dienstleistungen anzubieten, die speziell für Firmenkunden maßgeschneidert sind, und praktische und effiziente Lösungen für jedes Problem ermöglichen.

Mit dem neuen VOGL+CO PRO+ Business Center ist es uns möglich,

für Firmenkunden eine umfangreiche und qualitativ hochwertige Fahrzeugpalette, sowie individuelle Nutzfahrzeuflösungen für alle Branchen anzubieten.

Die aktuelle Renault Lkw-Palette mit den Modellen **Clio Express, Kangoo Express, Trafic (als Kastenwagen, Doppelkabine und 9er-Sitzer-Bus) und Master (als Kastenwagen, Doppelkabine, Pritsche, Koffer- und Kipperaufbau, und als 9er- und 17er-Sitzer-Bus)** ist in verschiedensten Motorisierungs- und Ausstattungsvarianten verfügbar.

Mit Renault PRO+, bietet Renault seinen Firmenkunden sowohl in den Bereichen Verkauf von Neu- und Gebrauchtwagen und



Vertriebsleiter Flotten- und Nutzfahrzeuge, Mag. Siegfried Szabo

Finanzierungsangeboten als auch durch die rasche Bereitstellung technischer Mittel im Bereich Kundendienst ein umfassendes Angebot an Lösungen.

VOGL+CO
PRO+ Business Center
Wiener Straße 301, 8051 Graz
Tel.: 0316/680005
Fax: 0316/680005/3399
www.vogl-auto.at



ÖAMTC Fahrtechnik Lang-Lebring und Kalwang

Investitionen in PRAXISnahe Ausbildung rechnen sich in kürzester Zeit!

Gut ausgebildete Berufskraftfahrer bedeuten Sicherheit im Straßenverkehr und wirtschaftlichen Erfolg für jedes Unternehmen.

Für Buslenker gilt sie bereits seit 2008, für Lkw-Lenker ist sie seit 2009 in Kraft – die Grundqualifikations- und Weiterbildungs-Verordnung für Berufskraftfahrer. In ganz Europa dürfen seit In-Kraft-Treten nur mehr jene Fahrer als Berufskraftfahrer im Personen- und Güterbeförderungsgewerbe unterwegs sein, die über eine entsprechende Ausbildung verfügen und sich alle 5 Jahre mindestens 35 Stunden weiterbilden. In der Verordnung ist auch geregelt, wer ausbilden und wo ausgebildet werden darf. Die Weiterbildungen dürfen nur in behördlich anerkannten Ausbildungsstätten durchgeführt werden. „Die ÖAMTC-Fahrerakademie kann und darf zurzeit, als eine der ganz wenigen berechtigten Ausbildungsstätten bundesweit, diese Weiterbildung theoretisch und praktisch durchführen“, sagt Peter Bauregger, Leiter der ÖAMTC Fahrtechnik Lang-Lebring.

Praxisnahe Ausbildung österreichweit in allen neun ÖAMTC Fahrtechnikzentren

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bestehen die Berufskraftfahrer-Weiterbildungskurse aus fünf Trainingstagen. Die Kurse werden im Rahmen der gesetzlichen

Vorgaben zielgruppenorientiert auf die unterschiedlichen Anforderungen abgestimmt. Die einzelnen Module können in beliebiger Reihenfolge absolviert werden. Ein Trainingstag muss mindestens sieben Stunden dauern. Es gibt keine Vorgaben, wann die Kurse innerhalb der vorgeschriebenen 5 Jahre absolviert werden müssen. „Der Idealfall ist aber natürlich ein Ausbildungstag pro Jahr. So ist gewährleistet, dass der Berufskraftfahrer kontinuierlich weitergebildet wird“, empfiehlt ÖAMTC-Experte Bauregger.

Die vorgeschriebenen Themenbereiche sind Brems- und Sicherheitstechnik, wirtschaftliche Fahrweise, Ladungssicherung für Lkw (Führerscheinklassen C+C1) und für Busse (Führerscheinklasse D), Anwendung der Vorschriften für Lkw und Anhänger (C, C+E, C1, C1+E) und für Busse und Anhänger (D, D+E), sowie Gesundheit, Ergonomie und Umweltsicherheit. Wer die vorgeschriebene Weiterbildung nicht nachweisen kann, behält zwar die Lenkerberechtigung, darf aber nicht im gewerblichen Personen- und Güterverkehr tätig sein.

Investition in gute Ausbildung rechnet sich nach kurzer Zeit

Der ÖAMTC führt bereits seit über 20 Jahren österreichweit freiwillige Weiterbildungskurse auf hohem Niveau für Bus- und Lkw-Fahrer durch. „Unsere Erfahrung zeigt, dass gezielte Weiterbildungsmaßnahmen die Anzahl der Unfälle drastisch verringern“, unterstreicht Bauregger die Kompetenz und Erfahrung

des Clubs in diesem Bereich. Auch bei Economy-Trainings kann der ÖAMTC bereits auf Erfolge verweisen. So haben 2006 österreichweit 2.800 ÖBB-Postbus-Fahrer Economy-Trainings in den ÖAMTC Fahrtechnikzentren absolviert. Das Ergebnis für die gesamte ÖBB-Postbus-Flotte war eine nachhaltige Sprit-Ersparnis von zwei Millionen Litern Kraftstoff jährlich. Das sind 5 % des Gesamtverbrauchs.

Trotz positivem Trend der Unfallstatistik im Lkw- und Bus-Bereich: Verantwortung verpflichtet – Training für Profis am Steuer

Wer mit 50 Passagieren unterwegs ist, trägt große Verantwortung. Allein in Österreich werden jedes Jahr 50 Millionen Gäste im Reiseverkehr befördert, im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr sind es mehr als 550 Millionen Menschen. 75.000 schwere Lkw transportieren jährlich ca. 315 Millionen Tonnen Güter im Inland. Entsprechende Qualifikationen von Berufskraftfahrern sollen mithelfen, das EU-Ziel – eine drastische Reduktion der im Straßenverkehr Getöteten – zu erreichen. „Die ÖAMTC-Fahrerakademie bietet schon seit Jahren eine praxisnahe Ausbildung auf freiwilliger Basis an. Dieses erfolgreiche Fahrertraining zeigt nachhaltig Wirkung. Das Investment rechnet sich unmittelbar – von der Motivation für den Mitarbeiter, über Spriteinsparung bis zur Reduktion von Unfällen und die oft unterschätzten Folgekosten bei Schäden“, sagt Peter Bauregger abschließend.



Informationen über die Berufskraftfahrer-Weiterbildung erhalten Sie jederzeit in den beiden steirischen Fahrtechnikzentren:
ÖAMTC Fahrtechnik Kalwang: 03846/200 90 • ÖAMTC Fahrtechnik Lang-Lebring: 03182/401 65



Scania Euro 6

MAßSTÄBE SETZEN.

Kompromisslose Wirtschaftlichkeit, unerreichte Leistung und nahezu unbegrenzte Fahrzeugoptionen. Scania begegnet den strengsten Emissionsvorschriften weltweit mit marktführender Technologie in einer kompakten und kundenfreundlichen Lösung. Mit Scania Euro 6.

Mit zwei Motoren, die auf der globalen, modularen Scania Motorenplattform basieren, sind Ihre Möglichkeiten nahezu unbegrenzt. Scania Euro 6 ist verfügbar für alle Modelle der G- und R-Serie in einer Vielzahl von Achskonfigurationen.

www.scania.at





Scania Euro 6

Umweltfreundlich und sparsam

Scania zählt zu den technologisch führenden Nutzfahrzeugherstellern. Im März vergangenen Jahres hat Scania die neuen Euro 6-Fahrzeuge vorgestellt, die der bisher strengsten Abgasnorm entsprechen. Nutzen Sie diese Entwicklung und die daraus für Sie resultierenden Vorteile:

- Profitieren Sie von geringeren Mautgebühren
- Erleben Sie dieselbe erstklassige Leistung und Kraftstoffeffizienz wie bei Euro 5
- Investieren Sie in zukunftsichere Technologien mit höherem Wiederverkaufswert

Wir sind bereit für Euro 6... und Sie?

SCANIA

Studie: Ist eine Mineralölsteuererhöhung zur Budgetsanierung geeignet? Analyse MÖSt-Erhöhen

Institut für Transportwirtschaft
und Logistik

Wirtschaftsuniversität Wien



Ergebnisse der Studie:

„Ist eine Mineralölsteuererhöhung zur Budgetsanierung geeignet?“

- Analyse MÖSt-Erhöhen im Jahre 2011

Im Auftrag von



Autoren

Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer
Dipl.-Vw. Dr. Hans-Joachim Schramm
Mag. Maria Dieplinger
Mag. Sabine Lenzbauer

Wien, 15.01.2012

Management Summary

Obwohl die **Fahrleistung** in Österreich 2011 deutlich **gestiegen** ist (Jan.-Aug. Fahrzeuge > 3,5t hzG + 7,7 %; Fahrzeuge ≤ 3,5t hzG + 2,2 %) ist der **Mineralölabsatz** im gleichen Zeitraum **gesunken** (Diesel – 0,7 %; Benzin – 2,7 %). Die Differenz ist nur auf den starken Rückgang des Tankens ausländischer LKW + PKW zurückzuführen.

Korrigiert man die MÖSt-Einnahmen um die gestiegene Fahrleistung, gesunkene USt-Zahlungen der ausländischen privaten Fahrzeuge und LKWs, die keine USt-Rückerstattung beantragen sowie weitere indirekte Effekte, so betragen die Mehreinnahmen nur ca. EURO 100 Mio.

Die **MÖSt** ist für die österreichischen Steuerzahler die **teuerste Steuererhöhung**. Aufgrund des starken Rückgangs der Mineralöl- und USt-Steuerzahlungen der Ausländer (Tanktouristen), müssen die Österreicher für EURO 100 Mio. Mehreinnahmen ca. EURO 350 Mio. mehr bezahlen. Von einem EURO MÖSt kommen also weniger als 30 Cent beim Staat an.

Eine **nochmalige Erhöhung** um 5 Cent hätte eher **noch stärkere negative Wirkungen**, da – vorausgesetzt die anderen Länder heben nicht auch die MÖSt – dann der Dieselpreis nur noch in Italien höher wäre als in Österreich. Dies würde nicht nur zu einem Einbruch des Tanktourismus führen, sondern auch dazu, dass österreichische PKW und LKW im Ausland tanken und dort Steuern zahlen würden. Beim Benzin wären nur noch Deutschland und Italien teurer, allerdings würde sich der Abstand auch verringern.

Wird die MÖSt um 5 Cent pro Liter Diesel und Benzin erhöht, so ergeben sich Mehreinnahmen in Höhe von EURO 481,6 Mio. Berücksichtigt man die MwSt. auf diesen Betrag, so sind Einnahmen von EURO 517,1 Mio. möglich.

Diesen stehen Einnahmeverluste in der Höhe von EURO 859,53 Mio. gegenüber.

Dies bedeutet, dass eine österreichische MÖSt-Erhöhung um 5 Cent zu einer **Reduktion der Steuereinnahmen von EURO 342,42 Mio.** führt.

1 Die MÖSt-Erhöhung zum 1.1.2011 hat zu dem vorhergesagten relativ starken Rückgang des Tanktourismus geführt

Im Zuge der Sanierung des Budgets wurde zum 1.1.2011 die MÖSt für **Benzin um 4 Cent** und für **Diesel um 5 Cent** erhöht. Die Regierung erhoffte sich dadurch Steuermehreinnahmen in der Höhe von 417 Mio. Euro. Wie schon in der Studie Kummer/Schramm (2010) gezeigt¹, bedeutet jedoch nicht jede Erhöhung der Steuer automatisch auch höhere Einnahmen für den Staat. In der Tat wurde 2011 in Österreich trotz der – aufgrund der sehr guten Konjunktur - gestiegenen Fahrleistung

Anzahl Kfz Zählstellen ASFINAG	Steigerung 2010/2011	
	Jan-Aug.	Jan-Nov
Durchschnittliche Kfz > 3,5t hzG	+ 7,7 %	+7,9 %
Durchschnittliche Kfz <= 3,5t hzG	+ 2,2 %	+ 2,4 %

Tabelle 1: Die Entwicklung der Fahrleistung in Österreich (Quelle: eigener Vergleich der Zählstellen der ASFINAG 1-11.2010 mit 1-11-2011)

weniger Treibstoffe verkauft!

Treibstoffabsatz in Österreich	Steigerung 2010/2011
	Jan-Aug.
Diesel	- 0,7 %
Entwicklung des Absatzes an Benzin	- 2,7 %

Tabelle 2: Mineralölabsatz in Österreich (Quelle: WKÖ)

Bei der Beurteilung der Daten muss man berücksichtigen, dass die neuen LKW mit höheren EURO-Schadstoffklassen nicht weniger, sondern ggf. leicht mehr Diesel verbrauchen als die bisher weit verbreiteten EURO 3 LKW. Auch aus dem PKW-Bereich ist bekannt, dass die Einsparungen durch neue Motoren zu einem großen Teil durch den Einsatz schwerer Fahrzeuge mit einer besseren Ausstattung verloren gehen und der durchschnittliche Verbrauch pro Fahrzeug kaum sinkt. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die gesamte Differenz zwischen den erhöhten Fahrzeugkilometern und dem gesunkenen Treibstoffabsatz auf einen Rückgang des Tanktourismus zurückzuführen ist. Auch der Umsatzrückgang von Tankstellen in Grenznähe zeigt, dass die MÖSt-Anhebung zu einem Rückgang des Tanktourismus geführt hat.

¹ Kummer, S. und Schramm, H.-J.: Kurzstudie Analyse der finanziellen Auswirkungen einer Mineralölsteuererhöhung im Zuge der Budgetsanierung 2010, Wien 2010

2 Die Mehreinnahmen liegen – berücksichtigt man die aufgrund der guten Konjunktur stark gestiegenen Fahrzeugkilometer - deutlich unter den Erwartungen!

Um die Wirkung der MÖSt-Erhöhung zum 1.1.2011 zu modellieren, wurden auf Basis des Dieselsabsatzes und der Fahrleistungen von 1.1.-31.8.2011 die MÖSt-Einnahmen² hochgerechnet und um

- die aufgrund der guten Konjunktur stark gestiegenen Fahrzeugkilometer,
- USt-Steuer-Verluste privater Tanktouristen und ausländischer LKW, die keine USt-Rückvergütung beantragen sowie
- (vorsichtig geschätzten) weitere negative indirekte Effekte

korrigiert.

	Hochrechnung MÖSt Mehreinnahmen 2011
Geschätzte Mehreinnahme MÖSt (netto, also um die gestiegene Fahrleistung bereinigten Effekt)	EURO 190.842.611
USt-Steuer-Verlust wegen geringerer Treibstoffmengen	EURO - 36.777.835
Geringere USt-Einnahmen Reisebedarf	EURO - 10.200.000
Insolvenzen und Abbau Fahrzeuge	EURO - 500.000
Tankstelleninsolvenzen und -schließungen	EURO - 5.000.000
Kompensationszahlungen (Erhöhung der Pendlerpauschale am 1.1.2011 um 10 %)	EURO - 30.000.000
Um Mengeneffekte und indirekte Wirkungen korrigierte Mehreinnahmen	EURO 108.364.776
Schätzung MÖSt-Studie Kummer 2010	EURO 109.990.000
Abweichung der MÖSt-Studie Kummer 2010 Schätzung von den korrigierten MÖSt-Einnahmen 2011	EURO -1.625.224

Tabelle 3: Berechnung der um Mengeneffekte und indirekte Wirkungen korrigierte Mehreinnahmen der MÖSt-Erhöhung zum 1.1.2011

2 Die Berechnung unterschätzt die tatsächlichen Einnahmen ein wenig, da die Fahrleistung im zweiten Halbjahr aufgrund des Weihnachtsgeschäfts im LKW-Bereich ohnehin stärker ist. Außerdem zeigen die Daten für die Fahrzeugkilometer einen weiterhin steigenden Anstieg der Fahrzeugkilometer.

3 Aufgrund des Rückgangs der Steuereinnahmen von Ausländern (Tanktouristen) zahlt bei der MÖSt-Erhöhung der österreichische Steuerzahler für jeden EURO Staatseinnahmen mehr als das 3 fache!

Die MÖSt ist für die österreichischen Steuerzahler die teuerste Steuererhöhung. Aufgrund des starken Rückgangs der Mineralöl- und USt-Steuerzahlungen der Ausländer (Tanktouristen), müssen die Österreicher für EURO 108 Mio. Mehreinnahmen, ca. EURO 352 Mio. mehr MÖSt bezahlen³.

Von einem EURO MÖSt kommen also ca. 30 Cent beim Staat an.

4 Eine erneute MÖSt-Erhöhung um 5 Cent beim Diesel und Benzin wird nahezu zu einem völligen Erliegen des Tanktourismus führen und österreichische PKW und LKW werden dann verstärkt im Ausland betankt werden

Trotz der Erhöhung der MÖSt am 1.1.2011 hat Österreich von den umliegenden EU-Ländern die niedrigsten Dieselpreise. Lediglich in Slowenien liegt der Dieselpreis mit 1,269 EUR je Liter knappe 11 Cent unter dem österreichischen Niveau. Jedoch verfügen auch Tschechien mit einem um 0,5 Cent pro Liter und die Slowakei mit einem um 0,9 Cent pro Liter höheren Dieselpreis über ein annähernd gleiches Niveau. Bei einer Erhöhung der MÖSt um 5 Cent (= 6 Cent inklusive USt) hätte nur noch Italien höhere Dieselpreise

	Dieselpreis in € pro 1.000 Liter 2011	Differenz in € pro 1.000 Liter 2011	Dieselpreis in € pro 1.000 Liter 2012	Differenz in € pro 1.000 Liter 2012
Austria	1.378,00		1.438,00	
Slowakei	1.387,00	9,00	1.387,00	-51,00
Slowenien	1.269,00	- 109,00	1.269,00	- 169,00
Ungarn	1.414,00	36,00	1.414,00	-24,00
Deutschland	1.410,00	32,00	1.410,00	-28,00
Italien	1.529,00	151,00	1.529,00	91,00
Tschechien	1.383,00	5,00	1.383,00	-55,00

Tabelle 3: Vergleich Dieselpreise und Dieselpreisdifferenzen der EU-Nachbarländer⁴

³ Österreichische PKW und LKW mussten für die Fahrleistung aus 2010 EURO 352.276.839 mehr bezahlen. Dieser Betrag reduziert sich nur wenig durch die Entlastungen, vor allem die Pendlerpauschale, und beträgt netto ca. EURO 320 Mio.

⁴ Vgl. BMWFJ (2011a), <http://www.bmwfj.gv.at/>

Im Gegensatz zu 2010 hat Österreich im Vergleich mit den umliegenden Ländern 2011 nicht mehr die niedrigsten Benzinpreise. Eine erneute Erhöhung der MÖSt würde dazu führen, dass auch in Tschechien das Benzin günstiger wäre. Es käme dann mit Slowenien, Tschechien und Ungarn zu einem umgekehrten „Benzin-Tanktourismus“.

	Benzinpreis in € pro 1.000 Liter 2011	Differenz in € pro 1.000 Liter 2011	Benzinpreis in € pro 1.000 Liter 2012	Differenz in € pro 1.000 Liter 2012
Austria	1.353,00		1.413,00	
Slowakei	1.456,00	103,00	1.456,00	43,00
Slowenien	1.320,00	- 33,00	1.320,00	- 93,00
Ungarn	1.328,00	- 25,00	1.328,00	- 85,00
Deutschland	1.509,00	156,00	1.509,00	96,00
Italien	1.575,00	222,00	1.575,00	162,00
Tschechien	1.394,00	41,00	1.394,00	-19,00

Tabelle 5: Vergleich Benzinpreise und Benzinpreisdifferenzen der EU-Nachbarländer⁵

5 Analyse der Wirkungen einer MÖSt-Erhöhung

5.1 Direkte und Indirekte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung

Eine Erhöhung der MÖSt hat vielfältige Auswirkungen. Im Folgenden soll zwischen direkten und indirekten Auswirkungen unterschieden werden. Unter direkten Auswirkungen werden jene Folgen einer MÖSt-Erhöhung subsummiert, die unmittelbar zu Preis- oder Mengenänderungen führen. Indirekte Auswirkungen sind Konsequenzen, die nicht direkt sondern nur als Folge der direkten Auswirkungen entstehen.

Eine Erhöhung der MÖSt wirkt sich auf die Nachfrage nach Mineralöl in Österreich wie folgt aus:

- die Nachfrage nach Treibstoffen durch Inländer (Rückgang der Binnennachfrage) geht zurück. Dies geschieht einerseits kurzfristig durch weniger Fahrten, langfristig durch Anschaffung kraftstoffsparender Neufahrzeuge oder auch teilweise durch Umstieg auf mit Erdgas betriebene Fahrzeuge.⁶

⁵ Vgl. BMWFJ (2011a), <http://www.bmwfj.gv.at/>

⁶ siehe u.a. Brons et al. (2008), sie kommen über eine Metaanalyse von Studien aus einer Vielzahl von Ländern zum Schluss, dass die kurzfristige Preiselastizität der Binnennachfrage -0,34 ist, die langfristige hingegen -0,84. Entsprechend würde eine Preiserhöhung von 1% kurzfristig -0,34% Nachfragerückgang bedeuten und langfristig -0,84%. Da die Beurteilung der MÖSt-Erhöhung nicht unter einer kurzfristigen Perspektive erfolgen soll, auf der anderen Seite aber sich die Bedingungen mittelfristig wieder ändern können wurde bei der Berechnung Mittelwert von -0,59% angesetzt.

- der grenznahe PKW Tanktourismus nimmt ab bzw. kann sich sogar umkehren, indem die Menschen in grenznahen Gebieten nach der MÖSt-Erhöhung im Ausland zu niedrigeren Treibstoffpreisen tanken.
- das Tankverhalten österreichischer LKW ändert sich, denn es ist anzunehmen, dass österreichische Frächter auch für Auslandsfahrten Diesel in Österreich tanken, solange sich hieraus ein Preisvorteil ergibt.
- das Tankverhalten ausländischer LKW ändert sich, da sie während des Transits in Österreich tanken bzw. sogar aufgrund der Mautkosten und der niedrigen Dieselpreise Umwege über Österreich in Kauf nehmen (insbesondere Brenner vs. Schweizer Alpentransit) und in Österreich tanken.⁷

Eine MÖSt-Erhöhung hat aber auch zahlreiche indirekte negative Auswirkung auf die Staatseinnahmen:

- in dem Maße in dem PKW-Nutzer (insbesondere Pendler), trotz der höheren Treibstoffpreise, Mehrausgaben für Treibstoff haben, steht ihnen weniger Budget für andere Ausgaben zur Verfügung. Entsprechend fallen andere Ausgaben weg. Der Staat verliert in diesem Fall die USt, sowie ggf. andere Steuern, die aufgrund der geringeren Ausgaben der PKW-Nutzer nicht getätigt werden.
- Tanken ausländische PKW oder LKW weniger oder gar nicht mehr in Österreich, so verlieren die Tankstellen nicht nur Einnahmen aus dem Verkauf von Treibstoffen, sondern aus dem für sie in den vergangenen Jahren sehr bedeutsam gewordenen sonstigen Verkäufen (insbesondere Reisebedarf). Hier von sind vor allem Tankstellen in grenznahen strukturschwachen Gebieten betroffen, aber eben auch Tankstellen, entlang der Transitrouten. Aufgrund der vielen Grenzgebiete und Transitrouten in Österreich sind große Teile des österreichischen Tankstellennetzes betroffen.
- Mineralölsteuererhöhung führt bei den österreichischen Straßengütertransportunternehmen außerdem zu einer Kostensteigerung, die, da diese nicht so einfach 1:1 an die Kunden weitergegeben werden kann und da die wirtschaftliche Lage vieler Betriebe immer noch angespannt ist, durchaus bedrohlich ist.⁸
- Die MÖSt-Erhöhung wird – je nachdem wie groß diese ausfällt – zu Insolvenzen bzw. Schließungen von Tankstellen führen. Dadurch entstehen dem Staat Mindereinnahmen und volkswirtschaftliche Kosten.
- Die MÖSt-Erhöhung wirkt direkt (Kraftstoffpreis) und indirekt (Erhöhung der Produktpreise aufgrund höherer Transportkosten) preisstärkend.
- Gegebenenfalls muss der Staat – aus politischen und ggf. sozialen Gründen - Kompensationszahlungen für Pendler oder andere stark betroffene Gruppen leisten. Dies wiederum geht direkt zu Lasten möglicher Mehreinnahmen durch die MÖSt-Erhöhung.

⁷ siehe hierzu insbesondere BAG (2009), S.9f.

⁸ Unternehmen der Österreichischen Verkehrswirtschaft wiesen 2007/08 Gewinn aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit von 1,08% aus – Vorperiode war auch nur 1,71% siehe WKÖ (2009), S.75.

5.2 Finanzielle Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent

Wie oben dargestellt würde eine MÖSt-Erhöhung um 5 Cent zu einem starken Rückgang und an vielen Grenzen zu einem umgekehrten Tanktourismus führen. Dadurch würden erhebliche Schäden für den österreichischen Staat entstehen.

Verminderung der Einnahmen (direkte Auswirkungen)	Mio. €
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs der Binnennachfrage	-82,86
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs der Binnennachfrage	-11,20
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs des Tanktourismus	-525,11
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs des Tanktourismus (nur PKW)	-80,70
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund der Umkehrung des Tanktourismus (vor allem Slowakei)	-104,50
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund der Umkehrung des Tanktourismus (vor allem Slowakei)	-14,45
Summe der Einnahmenrückgänge bei einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent	-818,82

Tabelle 4: Verminderung der MÖSt- und USt-Einnahmen nach einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent

Die indirekten Kosten wurden vorsichtig geschätzt und würden bei einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent wie folgt entstehen

Indirekte Auswirkungen	Mio. €
Geringere USt-Einnahmen aufgrund geringerer Käufe der "Tanktouristen" von Reisebedarfen und sonstigen Gütern an Tankstellen und Einzelhandel (vorsichtige Schätzung)	-26,26
Volkswirtschaftliche Kosten einer MÖSt-Erhöhung aufgrund von Insolvenzen und Abbau von Fahrzeugen sowie Arbeitsplätzen im gewerblichen Straßengüterverkehr (vorsichtige Schätzung)	-4,82
Volkswirtschaftliche Kosten einer MÖSt-Erhöhung aufgrund von Tankstelleninsolvenzen und -schließungen (vorsichtige Schätzung)	-9,63
Summe der indirekten Auswirkungen bei einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent	-40,70
Summe der Einnahmenrückgänge durch direkte und indirekte Auswirkungen bei einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent	-859,53

Tabelle 7: Indirekte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent

Bei den zusätzlichen Einnahmen einer MÖSt-Erhöhung für Benzin und Diesel gehen wir davon aus, dass ohne eine MÖSt-Erhöhung im Jahre 2012 9632,1 Mio. Liter verkauft würden.

Wird die MÖSt um 5 Cent pro Liter Diesel und Benzin erhöht, so ergeben sich MÖSt-Mehreinnahmen in Höhe von EURO 481,6 Mio. Berücksichtigt man die MwSt auf diesen Betrag, so sind Einnahmen von EURO 517,1 Mio. möglich.⁹ Diesen theoretisch möglichen Mehreinnahmen stehen Einnahmenverluste in der Höhe von EURO 859,53 Mio. gegenüber, so dass der Nettoeffekt mit EURO 342,42 Mio. deutlich negativ ist.

Dabei ist allerdings zu beachten, dass diese Mehreinnahmen vor allem durch Österreicher und österreichische Unternehmen gezahlt werden, der Wegfall der Einnahmen vor allem auf den Rückgang des Tanktourismus zurückzuführen ist.

6 Handlungsempfehlungen

Die MÖSt-Erhöhung hat zu einem erheblichen Rückgang der Steuerzahlungen von ausländischen LKW und PKW-Fahrern geführt. Die Österreicher mussten für jeden EURO Steuereinnahmen fast 3,5 EURO bezahlen. Eine nochmalige Anhebung der MÖSt um 5 Cent würde aufgrund des Wegfalls der Steuerzahlungen der ausländischen Fahrer bei einer Mehrbelastung der Österreicherinnen und Österreicher zu einem Steuerrückgang führen und sollte unbedingt unterlassen werden!

7 Literaturverzeichnis

BAG (2009) Marktbeobachtung Güterverkehr: Tankverhalten deutscher Transportunternehmen 2008/2009, Bundesamt für Güterverkehr, Köln

BMWFJ (2011), Treibstoffpreismonitor – Bruttopreise Dieselmotorkraftstoff, in: <http://www.bmwfj.gv.at/EnergieUndBergbau/Energiepreise/Seiten/MonitorTreibstoff.aspx?Report=3>, (abgerufen am 9.12.2011)

BMWFJ (2011b), Treibstoffpreismonitor – Bruttopreise Eurosuper 95, in: <http://www.bmwfj.gv.at/EnergieUndBergbau/Energiepreise/Seiten/MonitorTreibstoff.aspx?Report=5>, (abgerufen am 9.12.2011)

Brons, M., Nijkamp, P. Pels, E., Rievel, P. (2008) A meta-analysis of the price elasticity of gasoline. A SUR approach, Energy Economics Vol.30, S. 2105-2122

⁹ Berücksichtigt man die MwSt, so muss man unserer Einschätzung nach berücksichtigen, dass die Unternehmen Vorsteuerabzugsfähig sind.

Die Bauern verlieren den steuerbegünstigten Agrardiesel

Mit dem neuen Sparpaket verlieren die Bauern ihren steuerbegünstigten Agrardiesel. Viel wird dabei nicht eingespart. Auch die MÖSt-Erhöhung vom Vorjahr war kein Sparerfolg.

Im Zuge des Sparpaketes fällt der Agrardiesel für Bauern. Mit der Abschaffung dieser Vergünstigung verliert ein Bauer im Durchschnitt 250 Euro pro Jahr, für den Staat bedeutet es Einsparungen von 50 Mill. Euro. Seitens der Landwirtschaftskammer wurden die Maßnahmen anfangs noch als „schmerzhaft, aber vertretbar“ bezeichnet. Nun legt der Bauernbund doch ein Schäuflin nach: In Österreich würden 500 Millionen Euro Mineralölsteuerbefreiung ausgegeben. Davon beträfen 50 Mill. die Bauern, 450.000 Mill. Euro würden auf Flugbenzin, Schiffsdiesel und auf die Rückerstattung der Energieabgaben an die Wirtschaft fallen.

Einbruch Tanktourismus hat geschadet

Sparen ist ja grundsätzlich nichts Schlechtes — vorausgesetzt, die Maßnahmen sind gut durchdacht. In Sachen Mineralölsteuer hat sich die Bundesregierung vor einem Jahr jedenfalls ordentlich verschätzt. Mit einer Erhöhung um fünf Cent beim Diesel und vier Cent beim Benzin rechnete man mit rund 417 Mill. Euro Mehreinnahmen. Ein Jahr später zieht Prof. Stefan Kummer vom Institut für Transportwirtschaft — der übrigens schon vor einem Jahr mangels genügend Einsparpotenzials von der Erhöhung abgeraten hat — Resümee: Obwohl die Fahrleistung

im Vorjahr in Österreich deutlich gestiegen ist — bei schweren Fahrzeugen sogar um 7,7 Prozent — ist der Mineralölabsatz beim Diesel um 0,7 Prozent und beim Benzin um 2,7 Prozent zurückgegangen. Der Grund: ausländische „Tanktouristen“ sind ausgeblieben.

Prof. Kummer kommt in seiner Untersuchung zum Schluss, dass wenn man die MÖSt-Einnahmen um die gestiegene Fahrleistung, die gesunkenen USt-Zahlungen der ausländischen privaten Fahrzeuge und Lkw, die keine USt-Rückerstattung beantragen sowie weitere indirekte Effekte korrigiert, die Mehreinnahmen durch die MÖSt-Erhöhung im Vorjahr nur 100 Mill. Euro betragen haben. Damit ist die MÖSt-Erhöhung die teu-

erste Steuererhöhung. Wegen des Ausbleibens der Tanktouristen müssen Herr und Frau Österreicher für 100 Mill. Euro Mehreinnahmen 350 Mill. Euro mehr bezahlen.

Weitergedacht warnt Kummer vor einer weiteren Erhöhung der MÖSt. Fünf Cent mehr und Diesel wäre nur mehr in Italien teurer. Dies würde zu einem kompletten Einbruch des Tanktourismus führen und dazu, dass österreichische Fahrzeuge bei jeder Gelegenheit ins Ausland zum Tanken fahren würden. Eine Erhöhung um fünf Cent bei Diesel und Benzin würde einnahmenseitig 482 Mill. Euro, inkl. Mehrwertsteuer sogar 517 Mill. Euro bringen. Demgegenüber stehen Einnahmeverluste von 860 Mill. Euro.



Belastung des Transportunternehmers und die Maut als Standortfaktor

Steuer- und Mautbelastung der inländischen Güterbeförderungsunternehmen*

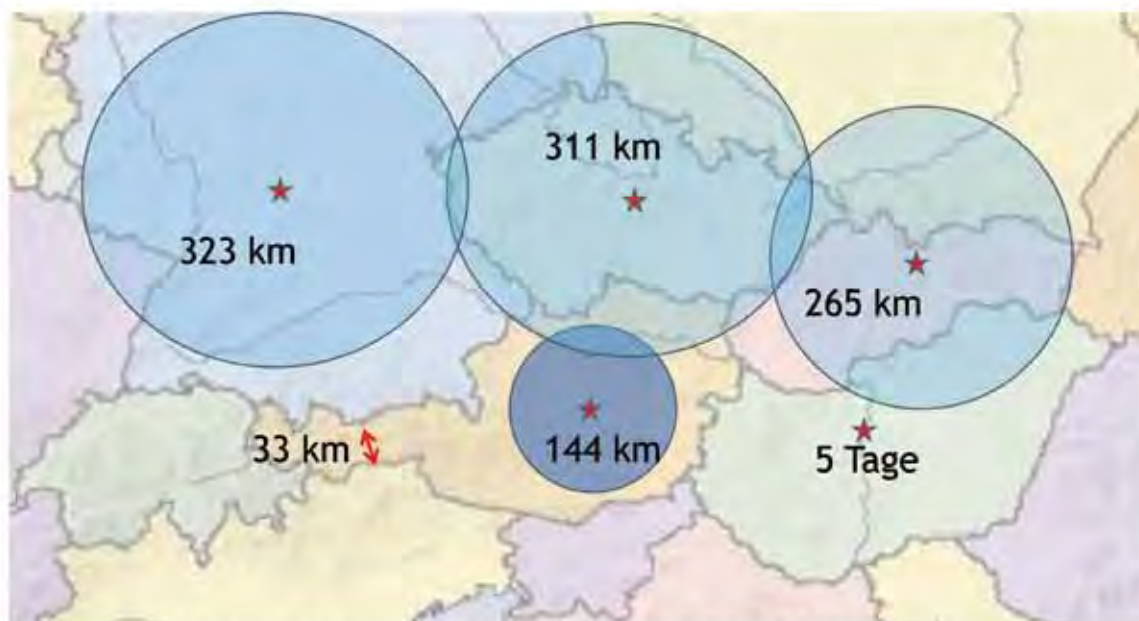
Mineralölsteuer	304 Mio.
Maut für Autobahnen/Schnellstraßen	337 Mio.
Kfz-Steuer	21 Mio.
Summe	ca. 662 Mio.

*) ohne Kleintransporteure

	MÖSt	Kfz-Steuer	A+S Maut	Gesamtbelastung 2012
40 Tonnen Sattelzug im Fernverkehr	€ 17.800	€ 880	€ 36.400	€ 55.080
18 Tonnen LKW im Verteilverkehr	€ 5.100	€ 410	€ 1.800	€ 7.310

Maut als Standortfaktor

Wie weit kommt ein 40t Lkw* mit 50 €?



*Quelle: WKÖ BSTV: eigene Berechnung für 40t Lkw, EURO V mit 5 Achsen, tagsüber

Dieses Bild wurde unter GNU-Lizenz für freie Dokumentation veröffentlicht. Es ist erlaubt, das Bild zu kopieren, verbreiten und/oder zu modifizieren, unter den Bedingungen der GNU-Lizenz für freie Dokumentation, Version 1.3 oder einer späteren Version, veröffentlicht von der Free Software Foundation. Es gibt keine unveränderlichen Abschnitte, keinen vorderen Umschlagtext und keinen hinteren Umschlagtext. Angabe ohne Gewähr

Geht's der Wirtschaft gut, geht's uns allen gut.

MÖSt-Erhöhung brächte Kosten für Steuerzahler, dem Staat wenig

Die Erhöhung der Mineralölsteuer per 1. Jänner 2011 war für den heimischen Steuerzahler sehr teuer, hat aber gleichzeitig nur geringe Mehreinnahmen für den Staat erzielt.

Von 1 Euro MÖSt-Steuern kommen weniger als 30 Cent im Budgetsäckel an, warnt Alexander

Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr, vor einem weiteren Drehen an der Steuerschraube. Die Erhöhung der Mineralölsteuer Anfang 2011 hat zu einer spürbaren Verteuerung der Treibstoffe geführt, was nicht nur die österreichischen Steuerzahler belastet, sondern sich auch negativ auf

den Tanktourismus auswirkt. Eine nochmalige Steuererhöhung um 5 Cent je Liter würde die Situation verschärfen und auch die Österreicher vermehrt zum Tanken ins Ausland locken. Der Dieselpreis sei von den EU-Nachbarstaaten Österreichs nur noch in Italien teurer, in allen übrigen Staaten günstiger.

Geld- und Werttransport – Abgrenzung zwischen Bewachungsgewerbe und Güterbeförderungsgewerbe

Ist § 129 (5) Z 3 GewO dahingehend auszulegen, dass bis 3,5 Tonnen die Geld- und Werttransporte dem Bewachungsgewerbe vorbehalten sind und darüber hinaus zusätzlich eine Konzession für das Güterbeförderungsgewerbe notwendig ist?

Antwort:

Zu unterscheiden sind zwei Fälle:

a) Geld- und Werttransport mit Kfz bis max. 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht (hzG): Der Geld- und Werttransport mit Kfz bis max. 3,5 t hzG ist dem Bewachungsgewerbe vorbehalten. Es ist keine Gewerbeberechtigung gemäß dem GütbefG notwendig. Die Ausübung im Rahmen des freien Gewerbes „Kleintransportunternehmen“ ist nicht zulässig.

Begründung:

Die Literatur bezeichnet das gegenständliche Recht als Vorbehaltsrecht der Bewacher (z. B. Grabler/Stolzlechner/Wendl, § 129 RZ 27).

Die Erläuterungen zur Gewerbe-rechtsnovelle 1988 führen aus, dass es wegen in der Praxis aufgetauchter Zweifelsfragen angezeigt erschiene, eine beispielsweise Aufzählung von für das Bewachungsgewerbe „typischen Tätigkeiten“ zu geben (Gruber/Pallege-Barfuß, § 129, FN 20). Typische Kerntätigkeiten sind aber dem betreffenden Gewerbe vorbehalten und gelten jedenfalls nicht als einfache Tätigkeit, die den Befähigungsnachweis nicht voraussetzt und im Rahmen eines freien Gewerbes ausgeübt werden kann (§ 31 Abs. 1 GewO 1994).

Synonym dem Begriff Wertgegenstand ist der Begriff Wertsache. Ein Anhaltspunkt für die Zuordnung bestimmter beweglicher Sachen zu den Wertsachen ergibt sich u. a. aus den Allgemeinen Bedingungen

für die Haushaltsversicherung 2001 (ABH 2001) des Versicherungsverbandes. Danach gelten als Wertsachen insbesondere: Bargeld, Valuten, Sparbücher, sonstige Inhaberpapiere, Schmuck, Edelsteine, Edelmetalle, Briefmarken und Münzensammlungen.

b) Geld- und Werttransport mit Kfz über 3,5 t hzG: Für den Geld- und Werttransport ist eine Konzession nach dem Güterbeförderungsgesetz notwendig. Eine Gewerbeberechtigung für das Bewachungsgewerbe ist nur dann notwendig, wenn über die Beförderung hinaus ausdrücklich auch eine Bewachung Vertragsgegenstand ist. Ohne zusätzliche Gewerbeberechtigung darf der Güterbeförderer den Transport selbst oder durch seine Mitarbeiter oder durch einen befugten Bewacher überwachen. Grundsätzlich ergibt sich nämlich die Verpflichtung zur besonderen Obsorge, betreffend die

zu befördernden Wertgegenstände, aus den zivilrechtlichen Pflichten eines Verwahrers.

Begründung:

Die Durchführung von Geld- und Werttransporten mit Fahrzeugen des Straßenverkehrs, soweit diese Tätigkeit nicht der Konzessionspflicht nach dem Güterbeförderungsgesetz unterliegt, wurde mit der GRNov 1988 durch Neufassung des § 318 dem Bewachungsgewerbe zugeordnet (siehe § 318 Abs. 2 Z 3 leg. cit.). Grund hierfür war, dass die Güterbeförderung mit Kfz mit einer Nutzlast bis 600 kg Gegenstand des freien Kleintransportgewerbes war. Geldtransporter im Nahverkehr haben wegen der Panzerung oft ein hohes Eigengewicht, aber eine geringe Nutzlast, wie eben von max. 600 kg. Da damit die Durchführung von Geld- und Werttransporten in diesem Rahmen als freies Gewerbe möglich gewesen wäre, der Gesetzgeber

aber die Zuverlässigkeit als Grundbedingung für diese Tätigkeit sah, wurde die dem an sich freien Kleintransportgewerbe zustehende Transporttätigkeit dem damals konzessionierten Bewachungsgewerbe zugeordnet. Dem ebenfalls die Zuverlässigkeit erfordernden Güterbeförderungsgewerben verblieb die Beförderung von Geld- und Werttransporten mit Lkw über 600 kg Nutzlast.



Allerdings war es aufgrund der damaligen Formulierung des GütbefG möglich, im Rahmen einer Güterbeförderungskonzession auch Lkw einzusetzen mit einer Nutzlast von nur 600 kg, wodurch sich eine Überschneidung mit dem Bewachungsgewerbe ergab. Erst aufgrund der GütbefGNov 1995 war es nicht mehr möglich auch Kleintransporte im konzessionierten Güterbeförderungsgewerbe zu betreiben, sondern wäre eine zusätzliche Gewerbeanmeldung für das Kleintransportgewerbe erforderlich gewesen (s. TOP 49, staatl. Gewerbereferenten 1997). Damit ist die Durchführung von Geld- und Werttransporten mit einem Kfz bis 3,5 t dem Bewachungsgewerbe vorbehalten.

Keinesfalls steht dem Bewachungsgewerbe eine Transporttätigkeit mit Kfz von mehr als 3,5 t hzG zu, weil dies eindeutig eine Berechtigung nach dem GütbefG erfordert.

Tirol – Aufhebung sektorales Fahrverbot

Mit Verordnung des Tiroler Landeshauptmannes vom 17. Jänner 2012 wurde das sektorale Fahrverbot (A12) nun auch formell aufgehoben.

Konzessionsprüfung – Anrechnung von kaufmännischen Qualifikationen – Ausbildungen erschwert

Nach Mitteilung des BMVIT können ab sofort einige bestimmte Ausbildungen nicht mehr auf die Prüfung der fachlichen Eignung

für das Güterbeförderungsgewerbe angerechnet werden. Angerechnet werden nur BWL-Studium und Handelswissenschaften und HTL.

Diese Entscheidung stößt auf großes Unverständnis und es wird von uns mit allem Nachdruck versucht die alte Rechtslage wieder herzustellen.

Fachgruppentagung, Samstag 7. Juli 2012



Die heurige Fachgruppentagung findet am Samstag, 7. Juli 2012, in der Grazer Messe statt.

Seit 2002 ist die Stadthalle Graz aus dem Veranstaltungskalender der

Murmetropole nicht mehr wegzudenken. In den Jahren 2002 bis 2011 fanden an 1.360 Veranstaltungstagen insg. 860 Veranstaltungen statt, die mehr als 4 Mio. Besucher in die

Stadthalle Graz lockten. Unsere Einladung zur Fachgruppentagung erhalten Sie rechtzeitig per Post.

Merken Sie sich den Termin gleich im Kalender vor!

Schwerfahrzeuge – 50 m Sicherheitsabstand

Das Einhalten eines Sicherheitsabstandes von mindestens 50 Metern zwischen zwei Schwerfahrzeugen (§ 18 Abs. 4 StVO 1960) dient der Vermeidung von Auffahrunfällen und soll Pkw-

Lenkern einerseits ein etappenweises Überholen von längeren Fahrzeugen und andererseits ein ungefährliches Ab- und Zufahren von/auf der/die Autobahn im Bereich der Anschlussstellen ermöglichen.





SCHWERFAHRZEUGE – 50 m SICHERHEITSABSTAND

Das Einhalten eines Sicherheitsabstandes von **mindestens 50 m** zwischen zwei Schwerfahrzeugen (§ 18 Abs 4 StVO 1960) dient der Vermeidung von Auffahrunfällen und soll PKW-Lenkern einerseits ein etappenweises Überholen von längeren Fahrzeugen und andererseits ein ungefährliches Abfahren von der Autobahn und Zufahren auf die Autobahn im Bereich der Anschlussstellen ermöglichen.



Auf der Inntal- und Brennerautobahn finden sich immer wieder entsprechende Hinweise.



Folgen bei Nichteinhaltung der gesetzlichen Bestimmungen:

- Anzeige an die Bezirksverwaltungsbehörde, Einhebung einer Sicherheitsleistung (Kaution), **Strafrahmen bis zu € 2.180,-**; unter Umständen liegt auch ein Vormerkdelikt vor oder es ist mit dem Delikt ein Führerscheinentzug verbunden, Unterbrechung der Weiterfahrt bis die Kaution erlegt ist.

Die Tiroler Polizei wird die Einhaltung des Mindestabstandes rigoros und laufend kontrollieren und appelliert an alle LenkerInnen von Schwerfahrzeugen, zu einem vorausfahrenden Lkw, Kraftwagenzug, Omnibus oder Fzg mit Wohnanhänger einen Mindestabstand von 50 m unbedingt einzuhalten.

MEHR ABSTAND = MEHR SICHERHEIT

Weiterbildungsmodule mit dem ÖAMTC – AISÖ-Angebot

Es freut uns berichten zu können, dass Ihnen die AISÖ in Kooperation mit der ÖAMTC Fahrtechnik folgende attraktive Kursangebote, im Rahmen der sog. „Grundqualifikation- und Weiterbildung“, anbieten kann:

1. Wirtschaftliche Fahrweise (gem. § 12 (3) GWB Anlage 1 - Zi. 1 lit c))

Ziel des Moduls „Wirtschaftliche Fahrweise“ ist es, den Teilnehmern die Fähigkeit zur Optimierung des Kraftstoffverbrauchs in einem zusammenhängenden theoretischen und praktischen Unterrichtsblock zu vermitteln, um durch die grundlegende Vermittlung der Kenntnisse der Eigenschaften der kinematischen Kette für eine optimierte Nutzung des Fahrzeuges, die wirtschaftliche Fahrweise in Bezug auf die Verringerung von Umweltschäden, verschleißminimierendes und kraftstoffsparendes Fahren bei zumindest gleicher Fahrzeit oder sogar bei kürzerer Fahrzeit zu ermöglichen.

- ➔ Preis: € 205,- statt € 267,50 (Listenpreis, exkl. USt.)
- ➔ Dauer: 7 Stunden
- ➔ Bescheinigung über eine Weiterbildung gem. GWB § 12 (3)

HINWEISE zum Training „Wirtschaftliche Fahrweise“:

Die Teilnehmer müssen ihren gültigen Führerschein und ihre Fahrerkarte (bei digitalem Kontrollgerät) zum Training mitnehmen. Die Fahrzeuge müssen für das Training mit einem „Bordcomputer mit

Durchschnittsverbrauchsanzeige“ ausgestattet sein. Die Fahrzeuge müssen für das Training mit einer „Go-Box“ ausgestattet sein und vom jeweiligen Teilnehmer gestellt werden!

2. Fahrsicherheitstraining (gem. § 12 (3) GWB Anlage 1 - Zi. 1 lit a) und b))

Ziel des Moduls „Fahrsicherheitstraining“ ist die Vermittlung der Kenntnisse der Eigenschaften der kinematischen Kette für eine optimierte Nutzung unter Einbeziehung der Motor- und Getriebekennzahlen. Kennenlernen und Nutzen der Sicherheitsausstattung, sowie der verschiedenen Bremsanlagen im Zusammenhang mit verschiedenen Einsatzmöglichkeiten.

- ➔ Preis € 171,- statt € 197,50 (Listenpreis, exkl. USt.)
- ➔ Dauer: 7 Stunden
- ➔ Bescheinigung über eine Weiterbildung gem. GWB § 12 (3)

HINWEISE zum Training „Fahrsicherheit“:

Es wird mit unbeladenen Lkw aus dem Fuhrpark Ihres Unternehmens trainiert. Daher müssen die Teilnehmer, wenn dieses Training in Anspruch genommen werden soll, auch mit dem jeweiligen Firmen-Lkw zum Training erscheinen. Fahrer aus gleichen Firmen können sich in Doppelbesetzung das jeweilige Fahrzeug teilen.

ACHTUNG:

- Wenn Sie dieses Angebot zum ausgewiesenen Preis in Anspruch nehmen wollen, dann müssen Buchungen ausschließlich über die AISÖ erfolgen (office@aisoe.at oder via Fax an 01/961 63 75)!

Bei Fragen steht Ihnen die AISÖ unter der Tel. 01/961 63 63 bzw. via E-Mail office@aisoe.at gerne zur Verfügung!



Protokollstelle für unverhältnismäßige Geldbußen & Sanktionen – Lenk und Ruhezeiten – AISÖ Arbeit – IRU Initiative:

„Wurden Sie betreffend die Einhaltung der Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten kontrolliert, sind jedoch mit der Sanktion nicht einverstanden? Dann können Sie dies auf der Webseite vermerken und angeben, wie wir Ihrer Meinung nach – zusammen mit den Kontrollbehörden der EU – die Durchführung der Kontrollen verbessern können.“

Die Regeln für Lenk- und Ruhezeiten sind in ganz Europa die gleichen. Die Auslegung, Anwendung und Sanktionierung der Bestimmungen können jedoch von Land zu Land verschieden sein, was in einigen Fällen die Bestimmungen untergraben kann.

Ihre Informationen über Ihre Erfahrungen bezüglich Kontrollen

helfen Euro Contrôle Route – das europäische Gremium für Kontrollbehörden und wichtiger Partner der IRU – besser zu verstehen, wie die europäischen Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten derzeit durchgesetzt werden und was dabei schiefgehen kann. Euro Contrôle Route protokolliert die Problembereiche und leitet diese Informationen an die Länder weiter, damit Lösungen gefunden werden können. So können wir zusammen in Richtung verbesserte Durchsetzung in der ganzen EU arbeiten.

Wir weisen Sie darauf hin, dass dies kein Beschwerde- oder Einspruchsverfahren ist und Ihre Sanktion deshalb nicht überprüft oder aufgehoben wird. Das Protokollieren Ihrer Erfahrungen kann uns potenziell dabei helfen Wege

zu finden, die Wahrscheinlichkeit zu verkleinern, dass Ihnen das Gleiche zukünftig noch einmal passiert. Für Beschwerde- und Einspruchsverfahren verweisen wir Sie auf die Instanzen, die Ihnen die Sanktion auferlegt haben.“

Ihre Meldungen können von nun an unter folgendem Link eingetragen werden:

www.iru.org – Services – Unfair Complaints Desk .

Helfen Sie mit Ihren Meldungen, dieses Thema auch auf breiter europäischer Ebene diskutieren zu können. Ihre Mitarbeit ist wichtig!

Statistik Austria – Möglichkeit der elektronischen Meldung bei Erhebungen zum Straßengüterverkehr

Folgende Vorteile bietet Ihnen dieser Service:

Der Fachverband macht Sie darauf aufmerksam, dass Ihnen die STATISTIK AUSTRIA auch die Möglichkeit der elektronischen Beantwortung der Erhebungen zum Straßengüterverkehr bietet. Diese Möglichkeit besteht dann, wenn Sie von der STATISTIK AUSTRIA, mit der Bitte um Übermittlung von statistischen Daten zum Straßengüterverkehr, kontaktiert werden.

- Reduktion Ihres Meldeaufwandes
- Einfache Bedienung auf einer übersichtlichen Benutzeroberfläche
- Durch „Speichern“ jederzeitige Unterbrechung und Fortsetzung ohne Datenverluste möglich
- Informationspunkte unterstützen Sie bei der Meldung
- Hilfefunktion per Mausklick verfügbar
- Reduzierung von Rückfragen durch Eingabeprüfungen
- Einsparung des Postwegs
- Elektronische Archivierung von Meldungen
- Ein kompetenter HelpDesk unterstützt Sie in technischen Fragen
- Schneller, sicherer Datentransfer mittels verschlüsselter Datei oder gesicherter Datenleitung

Ihre elektronische Meldung Straßengüterverkehrserhebung mittels „eQuest/Web Neu“



Die Abgabe einer Meldung mittels elektronischem Fragebogen trägt zu einer Kostenreduktion mit gleichzeitiger Zeitersparnis bei und führt darüber hinaus zu einer Effizienzsteigerung und verbesserten Qualität der abgegebenen Meldungen. Mit Beginn des Jahres 2012 wurde die elektronische Meldung auf den neuen und benutzerfreundlicheren elektronischen Fragebogen „eQuest/Web Neu“ umgestellt.



Ihre Vorteile bei der elektronischen Meldung

- Reduktion Ihres Meldeaufwandes
- Einfache Bedienung auf einer übersichtlichen Benutzeroberfläche
- Durch „Speichern“ jederzeitige Unterbrechung und Fortsetzung ohne Datenverluste möglich
- Informationspunkte unterstützen Sie bei der Meldung
- Hilfefunktion per Mausklick verfügbar
- Reduzierung von Rückfragen durch Eingabeprüfungen
- Einsparung des Postwegs
- Elektronische Archivierung von Meldungen
- Ein kompetenter HelpDesk unterstützt Sie in technischen Fragen
- Schneller, sicherer Datentransfer mittels verschlüsselter Datei oder gesicherter Datenleitung

Wir unterstützen Sie gerne bei Ihrer elektronischen Meldung

Für allgemeine Fragen zur Erhebung

Tel.: (01) 711 28 / DW 7272

E-Mail: gvk@statistik.gv.at

Bei technischen Problemen HelpDesk

Tel.: (01) 711 28 / DW 8009

E-Mail: helpdesk@statistik.gv.at

Wie können Sie Ihre elektronische Meldung durchführen?

Den elektronischen Fragebogen finden Sie unter www.statistik.at → Fragebögen → Unternehmen → Erhebung des Straßengüterverkehrs



Nach dem Einstieg mit Benutzernamen und Passwort (finden Sie auf dem Deckblatt) erscheint folgender Bildschirm:



Bitte überprüfen Sie hier Ihre Unternehmensdaten. Für eventuelle Rückfragen unsererseits bitten wir Sie im Reiter **Info/Änderungen** um Ihre Kontaktdaten.

Ausfüllhilfe zum elektronischen Fragebogen

Bearbeiten der Fahrzeugdaten

Im Reiter **Fahrzeuge** finden Sie die Liste Ihrer meldepflichtigen Fahrzeuge. Geben Sie hier die Daten zu den Fahrzeugen ein.



Über den Button „Fahrten dieses Fahrzeuges bearbeiten“ gelangen Sie in den Reiter **Fahrten**. Dort können Sie die Fahrten zu den Fahrzeugen eintragen.

Hinzufügen der Fahrten eines Fahrzeuges

Im Reiter **Fahrten** wählen Sie nun die Art der Fahrt aus. Nach der Auswahl erscheinen die Eingabefelder für die Daten dieser Fahrt.



Nach Eingabe der Fahrtdaten klicken Sie auf „Touren dieser Fahrt bearbeiten“ und gelangen dadurch in den Reiter **Touren**. Hier fügen Sie Detailangaben zu dieser Fahrt hinzu.

Hinzufügen der Touren zu einer Fahrt

Im Reiter **Touren** können Sie nun Angaben zur Ladung, zum Start- und Zielort, zum Grenzübertritt usw. machen.



Wurden mit einem Fahrzeug mehrere ähnliche Touren durchgeführt, so können diese kopiert und angepasst werden, um sich doppelte Eingaben zu ersparen. Ebenso können ganze Fahrten kopiert und geändert werden.

Tipps zum Ausfüllen

- Bitte vergessen Sie nicht, **regelmäßig zu speichern**, um einen Datenverlust zu vermeiden.
- Erst nach Betätigung des Buttons „**Senden an STAT**“ (ganz rechts unten) wird der Fragebogen an die Statistik Austria weitergeleitet. Bitte vergewissern Sie sich, dass Sie den Fragebogen vollständig ausgefüllt haben, bevor Sie den Button betätigen.
- Nutzen Sie auch unsere **grünen Infofelder** , die hilfreiche Informationen zur Eingabe beinhalten.
- Um spätere Rückfragen unsererseits zu Ihren Eingaben zu vermeiden, gibt es links unten auf jeder Seite die Buttons „Seite prüfen“ und „Alles prüfen“. Werden diese betätigt, dann wird eine erste **Prüfung auf Vollständigkeit und Plausibilität** der Daten durchgeführt und Sie werden auf etwaige fehlende oder womöglich fehlerhafte Eingaben hingewiesen.

Änderung Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz

Gerne übermittelt Ihnen die Fachgruppe das Bundesgesetzblatt, mit dem das Kraftfahrzeughaft-

pflchtigversicherungsgesetz 1994, das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, das Gaswirtschafts-

gesetz 2011, das Reichshaftpflichtgesetz und das Rohrleitungsgesetz geändert wurde, auf Anfrage.

Angabe des kollektivvertraglichen Mindestentgelts in Stelleninseraten/Verwaltungsstrafen ab 01.01.2012

Seit 01.03.2011 sind alle Arbeitgeber (unabhängig von der Betriebsgröße) sowie private Arbeitsvermittler verpflichtet, in ihren Stelleninseraten das kollektivvertragliche Mindestentgelt anzugeben und (wenn eine solche besteht) auf die Bereitschaft zur Überzahlung hinzuweisen.

Die Verpflichtung zur Angabe im Stelleninserat trat zwar mit 1. März 2011 in Kraft. Die Sanktionierung eines Verstoßes gegen diese Verpflichtung erfolgt jedoch erst mit 1. Jänner 2012.

Seit 01.01.2012 erfolgt beim ersten Verstoß eine Ermahnung durch die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde. Im Wiederholungsfall ist die Verhängung einer Verwaltungsstrafe bis zu 360 Euro vorgesehen. Antragsberechtigt sind der Stellenwerber und die Gleichbehandlungsanwaltschaft. Die Strafe ist eine Verwaltungsstrafe und wird von der Bezirksverwaltungsbehörde verhängt.

Der Gesetzestext im Gleichbehandlungsgesetz lautet konkret wie folgt:

§ 9 wird folgender Abs. 2 angefügt:
„(2) Der/die Arbeitgeber/-in oder private Arbeitsvermittler/-in gemäß den §§ 2 ff des Arbeitsmarktförderungsgesetzes oder eine mit der Arbeitsvermittlung betraute juristische Person öffentlichen Rechts ist verpflichtet, in der

Ausschreibung des für den ausgeschriebenen Arbeitsplatz geltende kollektivvertragliche oder das durch Gesetz oder andere Normen der kollektiven Rechtsgestaltung geltende Mindestentgelt anzugeben und auf die Bereitschaft zur Überzahlung hinzuweisen, wenn eine solche besteht.“

ACHTUNG: Zu beachten ist, dass nach § 14 GIBG Bundesförderungen nur für Unternehmen vorgesehen sind, die diese Gleichbehandlungsbestimmungen beachten.

Formulierungsbeispiele für Stelleninserate:

- Ist die Angabe des KV-Mindestentgeltes gewünscht, empfiehlt sich folgende Formulierung:
„Wir suchen Mitarbeiter/-in ab EUR brutto pro Monat [Angabe des konkreten Bruttogehaltes laut Kollektivvertrag], Überzahlung abhängig von beruflicher Qualifikation und Erfahrung möglich.“

- Im Falle der Bereitschaft einer Überzahlung des Kollektivvertrages ist die Angabe eines marktkonformen Jahresbruttogehaltes ebenso mit einer „ab-Klausel“ möglich:

„Wir suchen Mitarbeiter/-in ab EUR brutto pro Jahr [Angabe des konkreten Betrages Jahresbruttogehaltes] (exkl. Zulagen und Überstunden ...) abhängig von beruflicher Qualifikation und Erfahrung.“

In Zusammenarbeit zwischen WK und BMASK wurde folgender Fragen- Antwortkatalog zur richtigen Gestaltung der „Inserate/ Stellenausschreibungen mit KV-Mindestentgeltangaben“ gemäß Gleichbehandlungsgesetz erarbeitet.

**Weitere Fragen richten Sie bitte an den Rechtsservice
Tel: 0316/601-601**



Fahrerhandbuch 2012



Ein Exemplar des Fahrerhandbuches 2012 haben Sie bereits mit der Zeitschrift „Straßengüterverkehr“ übermittelt bekommen. Dieses Handbuch bietet einen Überblick über alle wesentlichen Bestimmungen betreffend Lenk- und Ruhezeiten, Lenkpausen, Einsatzzeit und Benützung des Kontrollgerätes (Sozialvorschriften

im Straßenverkehr) sowie eine Zusammenstellung der wichtigsten Dokumente, die im Lkw mitzuführen sind. Darüber hinaus wurde es erstmals um das Thema Ladungssicherung erweitert. Falls Sie weitere Exemplare benötigen, bitten wir Sie, Ihre Bestellung direkt an die LogCom (www.logcom.org) zu richten.

„map&guide“-Angebot für LogCom-Mitglieder

Die LogCom hat gemeinsam mit dem Österreich Partner, der PTV AG, ein exklusives Angebot für alle LogCom-Mitglieder ausgearbeitet.

Im März 2012 wird das neue „map&guide-internet“ europaweit vorgestellt. LogCom-Mitglieder können ab sofort und exklusiv als erste die neue Software gratis ausprobie-

ren oder kaufen und das mit einem Dauerrabatt für Mitglieder von minus 25 %.

Weitere Informationen finden Sie auf www.logcom.org – Neuigkeiten.

WIFI Kurstermine für Transporteure auf einen Blick!



Auf der neu gestalteten Website des WIFI Steiermark im Bereich Verkehr finden Sie sämtliche Kurstermine und zahlreiche Informationen.

Der Vorbereitungskurs für die Konzessionsprüfung und die Weiterbildungskurse der Berufskraftfahrer

zählen ebenso zum Angebot, wie auch die Gefahrgutausbildung und vieles mehr.

Nehmen Sie sich ein paar Minuten Zeit und gönnen Sie sich den Blick in die Zukunft der Aus- und Weiterbildung im Transportbereich!

Anfragen richten Sie bitte gerne an:
WIFI Steiermark
Körblergasse 111–113
Tel.: 0316 602 1234 oder
info@stmk.wifi.at

www.stmk.wifi.at/verkehr

Rollende Innovation

Der ökologische Fußabdruck wird auch im Transport immer wichtiger. Christoph Jöbstl über seine neuesten Erkenntnisse.

Ein Knopfdruck genügt und man ist im Bilde, etwa über spritfressendes Fahr(er)verhalten, CO₂-Effizienz, Tachographendaten und vieles mehr... „Ein Kraftstoffmanagementsystem von Shell macht es möglich“, sagt Christoph Jöbstl, Geschäftsführer der Jöbstl-Holding. Er ist u.a. Herr über eine 60 Fahrzeuge starke Flotte, die im Fernverkehr eingesetzt wird. „20 davon sind bereits mit dem Analysesystem von Shell ausgestattet, zehn weitere werden noch heuer folgen“, verrät er. Neuanschaffungen würden ohnehin automatisch mit dem System ausgestattet. Ziel ist es laut Jöbstl, dass in eineinhalb bis zwei Jahren alle Fahrzeuge seiner Flotte per Knopfdruck Daten ausspucken.

SYSTEMCHECK

On Board mit Shell sind Effizienzanalysen (u.a. Kraftstoffverbrauch, CO₂-Effizienz, Fahrer- und Fahrzeugleistung), Track and Trace (Fahrzeuge orten und nachverfolgen), Alarmmeldungen, Abgleich Kraftstoffenerwerb- und Verbrauch, Fernzugriffsdownload von Tachographendaten.

Schwarz auf weiß

Dass sich diese „Black Box“ auszahlt, ist nicht nur Jöbstls Überzeugung: „Anfangs, als ich vor eineinhalb Jahren mit dem Testbetrieb startete, war ich skeptisch. Denn ich hatte bereits einige andere Systeme getestet. Aber diese Ergebnisse können sich sehen lassen.“ Mit wenig Aufwand habe man sehr viel erreicht, wie etwa eine Kraftstoffersparnis

von 1,5 Litern pro 100 Kilometern.

„Auch erfahrene Fahrer haben durch das System wertvolle Erkenntnisse gewonnen“, so Jöbstl. „Mittlerweile warten sie schon auf die Berichte und sind gespannt, ob sie sich verbessert haben.“

Für den innovativen Geschäftsmann ist die Investition, die er als Tagesmiete abrechnet, in mehrfacher Hinsicht von Vorteil: „Die Tachographendaten sind leichter abzurufen, aber auch die CO₂-Bilanz ist unkompliziert verfügbar.“ Viele Geschäftspartner aus dem Ausland benötigen die Daten für den ökologischen Fußabdruck ihre Güter.

Transporteure auf medialem Überholkurs

Die abgedruckten Beiträge bieten einen Überblick zum Mediengeschehen der letzten Wochen und Monate und zeigen einen Auszug der Ergebnisse aus den Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit.

30 · Verkehr · Nr. 9 · 9. März 2012
Steirische Wirtschaft

Staatlicher Preisregulator gegen den „Spritpreishorror“



Frächter fordern wie beim Stahl eine staatlich automatisierte Preisanpassung, wenn die Dieselskosten nach oben gehen.

Die Fahrt zur Zapfsäule gleicht für viele Autofahrer mittlerweile einem Horrortrip. Kaum ein Tag, an dem nicht eine neue Rekordmarke durchbrochen wird. Darum haben sich Vertreter der Wirtschaft und die Pendlerinitiative nun auch zu einer Allianz gegen den „Spritpreishorror“ zusammengeschlossen (wir berichteten).

Gefordert wird eine spürbare Entlastung, etwa in Form einer Deckelung der Mineralölsteuer

nach Luxemburger Modell. Denn der größte Nutznießer steigender Treibstoffpreise ist Vater Staat. Er kassiert 50 Prozent beim Diesel, bei Eurosuper sind es 55 Prozent.

Kein Wunder, dass da auch dem Obmann der steirischen Frächter, Albert Moder, der Kragen platzt: „Transporte sind nicht mehr kalkulierbar. Der Diesel macht 30 bis 40 Prozent der Kosten aus, bei den derzeitigen Preisschwankungen müssten wir eigentlich mit den Kunden jedes Monat neu verhandeln.“ Das aber geht nicht, darum fordert Moder nun über die Deckelung hinaus die Einführung eines staatlichen Preisregulators. „Bei Stahl gibt es so etwas auch. Hier steigt der Baustellenpreis au-

tomatisch, wenn die Stahlkosten nach oben gehen“, so Moder. Ein solches Modell würde den finanziellen Druck, der auf den Frächtern lastet, mildern. Dass dieser schon jetzt bei vielen an die Substanz geht, zeigt die Entwicklung bei den Mitgliedszahlen, die in den vergangenen Jahren deutlich gesunken sind (Grafik oben).

Von den Rekordpreisen an den Zapfsäulen sind aber natürlich auch noch weitere Branchen

betroffen. So etwa die Fahrschulen, der Logistikbereich oder das Autobusgewerbe. Vertreter dieser Bereiche machen nun ebenfalls mobil (siehe unten) und fordern unisono „dringende Maßnahmen“.

Schreiben Sie uns!

Was sagen Sie zu den hohen Treibstoffpreisen? Schreiben Sie uns Ihre Meinung per E-Mail an redaktion.stwi@wskstmk.at.

Anzahl der Transportunternehmer
Aktive Mitglieder



Quelle: Wirtschaftskammer Steiermark

DAS SAGEN BRANCHENVERTRETER ZUM „SPRITPREISHORROR“



Foto Fischer

Kein Spielraum

Manfred Fuchs (Obmann Autobusgewerbe): „Unsere Hauptauftraggeber sind Reisebüros, andere Gewerbetreibende, Vereine und Schulen. In den Katalogen sind die Preise für Monate fixiert – hier gibt es so gut wie keinen Spielraum für Preiserhöhungen unter der Zeit.“



Foto Fischer

Höhere Preise

Alfred Ferstl (Obmann Spedition & Logistik): „Der Spediteur als Anbieter von Gesamtlösungen ist natürlich wesentlich von dieser Marktentwicklung betroffen und ebenfalls gezwungen, diese Erhöhungen im Rahmen der Kalkulation an die Kunden weiterzugeben.“



Foto Fugler

In der Kostenfalle

Johann Matzold (Fahrschulen): „Selbstverständlich sind die stetig steigenden Treibstoffpreise auch für die Fahrschulen ein Problem. Durch den leider immer härteren Wettbewerb gelingt es aber nur schwer, die steigenden Kosten an die Kunden weiterzugeben.“



Foto Mitteregger

Nicht kalkulierbar

Albert Moder (Obmann Frächter): „Kostet der Kilometer am Vormittag etwa noch einen Euro, kann er am Nachmittag schon 1,20 Euro kosten. Mit diesen willkürlichen Erhöhungen gefährden die Ölkonzerne das Transportgewerbe ernsthaft.“

Mehr saubere Lkws für die Steiermark

Das Land Steiermark unterstützt die heimischen Frächter mit 480.000 Euro beim Umstieg auf neue, feinstaubfreundlichere Lkws. „Eine erfreuliche Aktion nach einem Jahr der Kostenexplosionen in unserer Branche“, sagt der Obmann der steirischen Frächter, Ing. Albert Moder.

Einen wichtigen Impuls gegen die Feinstaubbelastung setzt das Land Steiermark, in dem sie die steirischen Frächter beim Ankauf von emissionsarmen Neu-Lkws finanziell unterstützt. Insgesamt stellt das Land 480.000 Euro zur Verfügung. Gefördert wird der Ankauf von Euro-6- bzw. Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (EEV)-Fahrzeugen mit je 5000 Euro pro Lkw für maximal drei Fahrzeuge pro Unternehmen. Rund hundert neue Lkws können mit der Fördersumme angeschafft werden. „Zuletzt hörten wir Frächter in der Feinstaubdebatte immer nur das Wort ‚Fahrverbot‘. Es ist für uns Frächter nach einem Jahr der enormen Kostenbelastungen unter anderem durch die exorbitant gestiegenen Dieselpreise nun sehr erfreulich, wenn wir finanzielle Unterstützung erhalten, um unsere Fuhrparks mit noch umweltschonenderen Fahrzeugen auszustatten“, betont Ing. Albert Moder, Obmann der Fachgruppe Güterbeförderung.

„Den Feinstaub zu reduzieren ist aktuell eine der wichtigsten Aufgaben der Politik. Und hierzu setzt das Land Steiermark nun Taten“, erklärt Dr. Gerhard Kurzmann, Landesrat Umwelt und Verkehr. „Diese Förderung ist eine Möglichkeit, die heimischen Frächter zu einem vorzeitigen Umstieg auf schärfstoffärmere Fahrzeuge zu unterstützen.“

Im Jahr 2010 wurde eine ähnliche Förderung angeboten, die in nur eineinhalb Monaten ausgeschöpft war. Damals wurden hundert neue, feinstaubfreundliche Lkws gekauft. Von den Anschaffungskosten von rund 120.000 Euro pro Lkw hat das Land Steiermark pro Fahrzeug 4000 Euro übernommen. „Eine tolle Sache, nicht nur für uns Frächter. 2010 hat die Aktion auch der heimischen Wirtschaft 12 Millionen Euro gebracht. Diesmal dürften es sogar 14 Millionen Euro werden“, so Fachgruppenobmann Moder.



↑ Mehr saubere Lkw für die Steiermark
Presseaussendung d. Fachgruppe

Steirische Frächter gegen alte Lkw und Pkw

Der Obmann der steirischen Frächter befürwortet strengere Regeln beim Fahrverbot für „technisch überholte“ Lkw. Für wirksamen Umweltschutz müssen allerdings auch alte Pkw und Hausbrand stärker eingeschränkt werden.

Ab 1. Juni 2012 gelten in Graz und in allen sogenannten Luftsanierungsgebieten Fahrbeschränkungen für Lkw der Euroklasse 0. Betroffen ist hier das Güterbeförderungsgewerbe sowie Teile des Werkverkehrs“, konkretisiert Albert Moder, Obmann der Fachgruppe Güterbeförderungsgewerbe der WK Steiermark. „Doch auch die Landwirtschaft und der private Bereich sollten hier mitziehen.“

Das Fahrverbot umfasst flächendeckend fast die ganze Steiermark. Moder befürwortet die neue Verordnung und spricht sich sogar offen für noch strengere Regeln bei alten Lkw aus: „Der Großteil der steirischen Transporteure investiert ohnehin ständig in neue, moderne und umweltschonende Fahrzeuge“, sagt Moder. Die derzeitigen technischen Standards sind die Euroklassen 5 und 6. „Die neue Verordnung trifft also nur noch einzelne Unternehmer, deren Fahrzeuge sehr wenig Wert haben, in der Steiermark sind das fünf Prozent der angemeldeten Lkw im Transportgewerbe. Wenn es ehrlicherweise um den Umweltschutz geht, dann gibt es ganz andere, schwerwiegende Baustellen“, erklärt Moder.

Gemeint sind alte Pkw und Lkw im privaten und öffentlichen Verkehr, der Landwirtschaft sowie der Hausbrand. Alles zusammen macht in Graz und den Feinstaubsanierungsgebieten einen Großteil des aufkommenden Feinstaubes aus. „Es wäre an der Zeit, dass Politiker und Beamte Mut zeigen und diesen Tatsachen ins Auge sehen“, findet Moder klare Worte. Alte Vorurteile gegenüber stinkenden Lkw sind schließlich überholt. Stattdessen gehen steirischen Frächter mit gutem Beispiel voran und sind dem Gesetzgeber in Sachen Umweltschutz weit voraus. „Doch das Gleiche müsste auch für andere Bereiche gelten. Denn sonst bleiben solche Verordnungen nichts anderes als wirkungslose Placebos“, so Moder.

⇒ Steir. Frächter gegen alte Lkw und Pkw
Presseaussendung d. Fachgruppe

↓ Steirische Autofahrer „bluten“
Kronen Zeitung, 6. März 2012

1 Liter Spirit kostet bald 1,50 Euro • Transportfirmen fürchten um ihre Existenz

Steirische Autofahrer „bluten“



Die Wut auf die Ökonomen wird immer größer: Nicht nur die Autofahrer, auch die Wirtschaftsführer des Landes sind über die Wahnsinnsspiralpreise. Die wöchentlichen Erhöhungen gefährden das Transportgewerbe ernsthaft, kritisiert die steirische Wirtschaftskammer. Zu Ostern könnte die 1,50-Euro-Marke fallen.

Die Ökonomen klammern in immer neuen Rekordhöhen, kritisiert Albert Moder, der Obmann der steirischen Frächter. „Kostet der Liter nur noch 1,50 Euro, dann ist das ein Problem.“

Freigabe für die Ennstalstraße
Graz Frächter um die die D-20 (Ennstalstraße) drückt. Als letzte Welle ist vorwiegend ein Problem bei der Gründung des neuen Verkehrsverbundes (VVO) zu sehen. Auf der G. 1. (Kronenzeitung) befindet sich ein Bericht vom Montag, der die Situation im Transportgewerbe darstellt.

Täglicher Schock an der Zapfpumpe – der Spirit wird immer teurer
Kampf um die steirischen Mandate geht in die heiße Phase:
Die Ärzteswahl zieht sich bis Ende März
Dann zwischen Präsidenten und 100

„MÖSt ist für österreichische Steuerzahler die teuerste Steuererhöhung“

UWI: WKO-Klacska: Studie: weitere Besteuerung würde Wirtschaftsmotor ins Stottern bringen - Belastungen der Verkehrswirtschaft setzen Standortqualität Österreichs aufs Spiel

Wien (OTS/PWK026) - Mineralölsteuer (MÖSt), Maut, Kfz-Steuer: Die Belastungen im Straßengüterverkehr sind hoch und haben Auswirkungen auf die Standortqualität Österreichs. Laut Berechnungen der Bundespartei Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKO) betragen die Steuerbelastungen für schwere Lkw mehr als 660 Mio. Euro pro Jahr. „Das ist eine der größten Steuerbelastungen im Land“, betonte Bundesparteiobmann Alexander Klacska am Dienstag bei einer Pressekonferenz.

Wie der Vergleich mit Österreichs Nachbarländern zeigt, ist die Mautbelastung der heimischen Transportwirtschaft hoch: Mit 50 Euro Budget für Maut kommt man etwa in Deutschland 323 km weit, in Ungarn kann man sogar 5 Tage unterwegs sein. In Österreich schafft man mit 50 Euro Mautgebühren hingegen nur 144 km. „Maut ist ein Standortfaktor. Dabei sprechen wir nicht über den betriebswirtschaftlichen Erfolg eines Frächters, sondern von der Standortqualität unseres Wirtschaftsstandortes“, betonte der Bundesparteiobmann und forderte Transparenz im Mautsystem, insbesondere bei der Ökologisierung. Klacska: „Die Investition in einen Fuhrpark ist für einen Unternehmer eine langfristige. Wir brauchen hier mehr Planungssicherheit für die Unternehmer - und auch das Gefühl, dass wir nicht über den Tisch gezogen werden.“

Die Erhöhung der Mineralölsteuer per Anfang 2011 brachte nicht nur eine Mehrbelastung der heimischen Transportwirtschaft, sondern weit weniger Einnahmen für den Fiskus als erhofft, wie eine Studie von Universitätsprofessor Sebastian Kummer von der WU Wien belegt. Obwohl die Fahrleistung in Österreich 2011 deutlich gestiegen ist (Jänner bis August, Fahrzeuge über 3,5 Tonnen: + 7,7%; Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen: + 2,2 %) ist der Mineralölabsatz im gleichen Zeitraum gesunken (Diesel: minus - 0,7%; Benzin: minus 2,7%). Die Differenz ist nur auf den starken Rückgang des Tankens ausländischer Lkw und Pkw zurückzuführen. Kummer: „Die MÖSt ist für die österreichischen Steuerzahler die teuerste Steuererhöhung. Aufgrund des starken Rückgangs der Mineralöl- und USt-Steuerzahlungen der Ausländer, also Tanktouristen, müssen die Österreicher für 108 Mio. Euro Mehreinnahmen ca. 350 Mio. Euro mehr bezahlen. Von einem Euro MÖSt kommen also weniger als 30 Cent beim Staat an.“

Kummer warnt vor einem weiteren Drehen an der Steuerhebel: Eine nochmalige Erhöhung um 5 Cent hätte eher noch stärkere negative Wirkungen, da - vorausgesetzt, andere Länder haben nicht auch die MÖSt - dann der Dieselpreis nur noch in Italien höher wäre als in Österreich. Dies würde nicht nur zu einem Einbruch des Tanktourismus führen, sondern auch dazu, dass österreichische Pkw und Lkw im Ausland tanken und dort Steuern zahlen würden. Beim Benzin wären nur noch Deutschland und Italien teurer, allerdings würde sich der Abstand auch verringern.

„Eine österreichische MÖSt-Erhöhung um 5 Cent würde zu einer Reduktion der Staatseinnahmen von 342,42 Mio. Euro führen. Aus fiskalpolitischen Gesichtspunkten ist dies sehr kritisch. Der Spielraum an MÖSt-Erhöhlungen ist aus derzeitiger Sicht ausgeschöpft“, so der WU-Experte.

Spartenobmann Klacska fasste zusammen: „Die Energie des Wirtschaftskreislaufes ist der Diesel. Wenn wir diesen weiter besteuern, kommt der Wirtschaftsmotor ins Stottern, und das können wir uns nicht leisten.“

Ein weiterer Appell der Bundespartei an die Politik betrifft die die Flugabgabe, die per Jahresbeginn in Österreich eingeführt wurde. Klacska: „Diese ist aus unserer Sicht sehr problematisch. Denn damit gibt es eine neue, weitere Besteuerung der CO₂-Entwicklung. Wie sich schon jetzt abzeichnet, hat dies massiv negative Auswirkungen auf unsere Regionalflughäfen, die dadurch mit Passagierrückgängen zu kämpfen haben. Wir fordern daher die Abschaffung der Flugabgabe, um nicht zweimal dasselbe zu besteuern und unsere Airports wettbewerbsfähig in Europa zu halten.“

Zur aktuellen Lage der Transportwirtschaft hielt Klacska fest, dass die Krise sich derzeit nicht in der heimischen Transportwirtschaft manifestiert. „Solange die Industrieproduktion funktioniert, läuft die Transportwirtschaft. Die Aussichten der Unternehmen in Bezug auf Aufträge und Beschäftigung sind nach wie vor positiv. Nach wie vor ist der Fachkräftemangel für die Betriebe ein akutes Problem. Die Wirtschaftskammerorganisationen versuchen hier, aktiv bei der Personalsuche zu unterstützen.“ (PM)

↑ MÖSt ist für die österr. Steuerzahler die teuerste Steuererhöhung
OTS, 17. Jänner 2012

Preissprünge beim Diesel bringen Frächter in Gefahr

Rekordpreise für Diesel und Preissprünge pro Tag um bis zu 10 Cent machen Kalkulationen von steirischen Frächtern zum riskanten Ratespiel. Ihr Obmann, Albert Moder kritisiert das Vorgehen der Ölkonzerne scharf: „Am Vormittag ist der Preis tief, am Nachmittag hoch – mit den willkürlichen Erhöhungen gefährden sie das Transportgewerbe ernsthaft.“ Gefordert werden gedeckelte Treibstoffpreise.

Der Dieselpreis an steirischen Tankstellen ist derzeit so hoch wie noch nie. Gleichzeitig steigen die Preise für den Treibstoff mittags um bis zu 10 Cent pro Liter. Für die Frächterbranche bedeutet das mittlerweile kaum deckbare Kosten und große Unsicherheit bei der Preiskalkulation. „Kostet der Kilometer am Vormittag etwa noch einen Euro, kann er am Nachmittag schon 1,20 Euro kosten. Bei diesem Spielchen würden früher oder später zwei unterschiedliche Tagestransportpreise entstehen. Wobei schon jetzt der Kunde kein Verständnis für unterschiedliche Monatspreise hat“, erklärt Albert Moder, Obmann der steirischen Frächter. Das Vorgehen der Ölkonzerne hält Moder sogar für grob fahrlässig. „Wirtschaftliches Arbeiten wird dadurch so gut wie unmöglich. Es gleicht einem Ratespiel, ob der Preis heute steigt oder morgen wieder sinkt beziehungsweise ob der angebotene Preis letztlich dem Transport entspricht. Schließlich kostet Brot am Nachmittag auch nicht mehr als am Vormittag.“ Der Umgang mit den Treibstoffpreisen ist für Moder insbesondere ärgerlich, als dass Mineralölkonzerne wie OMV gleichzeitig Gewinnsteigerungen und höhere Dividenden melden. Der Sprecher der steirischen Transporteurs in der Wirtschaftskammer fordert daher gedeckelte Monatsdieselpreise. „Jenen Unternehmen, die auf Treibstoff angewiesen sind, soll so wieder ein vernünftiges Kalkulieren ermöglicht werden. „Ansonsten laufen österreichische Transportunternehmen ernsthaft Gefahr, unter die Räder zu kommen“, warnt Moder.

↑ **Preissprünge beim Diesel bringen Frächter in Gefahr**
Presseausendung d. Fachgruppe

Frächter machen gegen die Dieselpreise mobil
Graz. Rekordpreise für Diesel und Preissprünge pro Tag um bis zu 10 Cent machen Kalkulationen von steirischen Frächtern zum riskanten Ratespiel. Ihr Obmann, Albert Moder kritisiert das Vorgehen der Ölkonzerne scharf: „Am Vormittag ist der Preis tief, am Nachmittag hoch – das ist gefährlich für die Branche.“ Gefordert werden gedeckelte Treibstoffpreise.

⇒ **Frächter machen gegen die Dieselpreise mobil**
Österreich, 7. März 2012

Ein Jahr MöSt-Erhöhung: Hohe Kosten für Steuerzahler, niedrige Einnahmen für Staat

WKÖ-Spartenobmann Klacsk: Kein weiteres Drehen an der Steuerschraube – von 1 Euro MöSt-Steuern kommen weniger als 30 Cent beim Staat an

Zu Jahresanfang 2011 wurde die Mineralölsteuer (MöSt) bei Diesel um 5 Cent je Liter und bei Benzin um 4 Cent je Liter erhöht. Jetzt – ein Jahr nach dieser Erhöhung – liegen erste Ergebnisse zu den Auswirkungen vor, die aus Sicht der Bundespartei Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) massiv gegen eine etwaige weitere Erhöhung der MöSt sprechen. Nach einer aktuellen Studie des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschaftsuniversität Wien war die Erhöhung der Mineralölsteuer per 1. Jänner 2011 für den heimischen Steuerzahler sehr teuer, hat aber gleichzeitig nur geringe Mehreinnahmen für den Staat erzielt. Wenn die Mengeneffekte und indirekte Auswirkungen miteinkalkuliert werden, kann der Staatshaushalt Mehreinnahmen von etwa 100 Mio. Euro für 2011 verbuchen. Durch den Rückgang des Tanktourismus verschiebt sich jedoch die Steuerlast stärker auf die österreichischen Steuerzahler: Diese bezahlen ca. 350 Mio. Euro mehr an Steuern für 100 Mio. Euro Mehreinnahmen. Von einem Euro MöSt-Steuer kommen also weniger als 30 Cent beim Staat an.

Neuerliche Erhöhung der MöSt hätte fatale Folgen

Alexander Klacsk, Obmann der Bundespartei Transport und Verkehr in der WKÖ, warnt vor einem weiteren Drehen an der Steuerschraube: „Wir sprechen uns deutlich gegen weitere Belastungen aus. Die Erhöhung der Mineralölsteuer zu Jahresbeginn 2011 hat zu einer spürbaren Verteuerung der Treibstoffe geführt, was nicht nur die österreichischen Steuerzahler belastet, sondern sich auch negativ auf den Tanktourismus auswirkt. Dieser Rückgang sollte nicht auch noch auf den österreichischen Steuerzahler überwälzt werden. Eine nochmalige Steuererhöhung um 5 Cent je Liter würde die Situation verschärfen und auch die Österreicher vermehrt zum Tanken ins Ausland locken.“ Der Dieselpreis sei in den EU-fachhandelsstaaten Österreichs nur noch in Italien steuer, in allen übrigen Staaten günstiger.

In der Beispielkalkulation der WKÖ stehen Mehreinnahmen in der Höhe von 515 Mio. Euro. Einnahmeverluste von 860 Mio. Euro gegenüber, das einer Steuererhöhung um 5 Cent beträgt der Nettoeffekt also 345 Mio. Euro. Trotz der insgesamt negativen Effekte würden die Österreicher und österreichischen Unternehmen jedoch mehr zahlen, weil der Wegfall der Einnahmen vor allem auf den Rückgang des Tanktourismus zurückzuführen ist.

Inflationstreiber Diesel

Zusätzlich trägt die gestiegene Mineralölsteuer zur hohen Inflation bei. Der Dieselpreis hat sich – auch aufgrund der gestiegenen Mineralölsteuer – im letzten Jahr um mehr als 15% erhöht, Superbenzin um 9%. Klacsk: „Dies belastet die Bürger (innen und vor allem die heimische Transportwirtschaft), da Diesel ein wesentlicher Kostenfaktor der Unternehmen darstellt.“ (PM)

↑ **Ein Jahr MöSt-Erhöhung**
WKÖ-Aussendung

Die Einführung von Fahrverboten für alte Taxis und Lkw in Graz...

Die Einführung von Fahrverboten für alte Taxis und Lkw in Graz verzögert sich – darauf einigten sich Wirtschaftskammer und Verkehrslandesrat Gerhard Kurzmann (FP). Statt am 1. Februar werden sieben alte Taxis erst per 1. März aus dem Verkehr gezogen. Alte Lkw-Stinker dürfen auch noch länger fahren – nämlich bis zum 31. Mai.

↑ **Die Einführung von Fahrverboten für alte Taxis und Lkw in Graz ...**
Kronen Zeitung, 1. Feber 2012

↓ **Feinstaubfahrverbote verzögern sich**
Radio Steiermark-Journal, 31. Jänner 2012, 7:30 Uhr

Radio Steiermark-Journal 07:30 (07:30) – Feinstaubfahrverbote verzögern sich

Parteien FPÖ/Parteien Grüne
Wagner Susanne (ORF) Um den Feinstaub in Graz zu bekämpfen, hätten ab morgen Fahrverbote für alte Taxis und LKW gelten sollen. Hätten. Denn der zuständige Verkehrslandesrat Gerhard Kurzmann hat die Frist nach hinten verschoben. Taxis, die älter als 20 Jahre sind, sollen jetzt ab erstem März aus dem Verkehr gezogen werden. Für andere Alt-Fahrzeuge gilt das Fahrverbot sogar erst mit 2013. So haben die Unternehmen länger Zeit, um sich neue Fahrzeuge anzuschaffen, berichtet Ulli Enzinger.
Enzinger Ulli (ORF) Die steirische Luftreinhalteverordnung ist erst am 21.ten Jänner in Kraft getreten. Schon 10 Tage später hätten an die 50 Taxis in Graz nicht mehr fahren dürfen. Zu kurzfristig, sagt Peter Lackner von der Taxiinnung in der Wirtschaftskammer.
Lackner Peter (Wirtschaftskammer Steiermark) Taxiunternehmen – selbst wenn er wollte – hätte er überhaupt keine Chance mehr gehabt, jetzt innerhalb dieser kurzen Zeit ein Taxi zu bestellen. Also da bin ich jetzt natürlich schon froh, dass wir da jetzt Möglichkeiten gefunden haben.
Enzinger Ulli (ORF) Eine Taxi-Flotte sei nicht innerhalb weniger Wochen umstellbar. Ein Argument, das auch den zuständigen Verkehrs- und Umweltlandesrat Gerhard Kurzmann überzeugt hat. Die Regelung tritt nun verzögert in Kraft. Mit erstem März werden 7 Taxis in Graz aus dem Verkehr gezogen – und zwar jene, die älter als 20 Jahre sind. Ab Jänner 2013 trifft es dann aber fast 200 Taxis. Nämlich die Euroklassen 1 bis 3. Das würde auch Unternehmen aus der gesamten Steiermark treffen, die Krankentransporte nach Graz fahren.
Lackner Peter (Wirtschaftskammer Steiermark) Da sind natürlich sehr viele Unternehmen im Umland, die ihre Fahrzeuge auch länger im Einsatz haben, die gut gewartet sind, die speziell für solche Patientenbeförderungen vorgesehen sind.
Enzinger Ulli (ORF) Auch das Fahrverbot für alte LKW verzögert sich. Sie dürfen noch bis zum 31.ten Mai im Großraum Graz unterwegs sein. Die Branche sei – laut Wirtschaftskammer – erleichtert. Das Fahrverbot käme einem Berufsverbot gleich, denn die Anschaffung neuer LKW um 150 000 Euro wäre für viele Unternehmen nicht leistbar gewesen. Aus dem Büro der Grünen Vizebürgermeisterin Lisa Rücker heißt es, man sei wenig überrascht, dass Kurzmann jetzt für die Umsetzung dieser Feinstaubmaßnahme keinen Mut habe.

Alte Taxis und Lkw stinken länger

Die Feinstaubwerte klettern derzeit auf Höchstniveau. Doch Umweltlandesrat Kurzmann verschiebt die Fahrverbotsfrist für alte Taxis und Lkw. Grüne rügen „fehlenden Mut“ Kurzmanns.

HELMUT BAST

Die Feinstaubwerte klettern in Graz derzeit wieder auf Höchstniveau an. Laut Luftgüteüberwachung des Landes rangierten sie gestern auf fast 200 Prozent des Grenzwertes. Und dennoch verkündet FP-Umweltlandesrat Gerhard Kurzmann eine Hiobsbotschaft für die vom Feinstaub Geplagten: Mit 1. Februar hätten laut der jüngst in Kraft getretenen Luftreinhalteverordnung eigentlich alte Grazer Taxis mit einem bestimmten Schadstoffausstoß nicht mehr fahren dürfen.

Doch weil laut Büro Kurzmann vonseiten des Taxigewerbes „massiv interveniert“ wurde, wird dieses Vorhaben nun verworfen: Zum einen dürfen sieben „Stinker“ mit Typengenehmigung Euro 0 (20 Jahre alt) noch bis März fahren. „Die Zeit von der Begutachtung der Verordnung im Dezember bis zum jetzigen Fahrverbot war zu kurz. Niemand hätte in dieser Zeit ein neues Taxi bestellen können. Ich bin froh, dass Kurzmann das eingesehen hat“, sagt Peter Lackner seitens der Wirtschaftskammer. Mit Jänner 2013 soll es dann aber auch den Typen Euro 1 bis Euro 3 (es handelt sich in Graz um 170 Autos) an den Kragen gehen.

3000 Lkw ausmustern

Ähnliches gilt auch für die Lkw. Das Fahrverbot der Typen „Euro 0“ kommt ab dem 1. Juni 2012, steiermarkweit trifft es 817 Fahrzeuge. Ab Jänner 2013 sind dann die 613 Lkw des Typs Euro 1 dran – ein Jahr später dürfen auch die 1519 Euro-2-Fahrzeuge nicht mehr auf die Straße. Laut Oliver Käfer von den Frächtern in der Wirtschaftskammer sind das viele Fahrzeuge, die im Großraum Graz unterwegs sind. Im Fernverkehr seien ohnehin die neuesten Lkw im Einsatz. Daher sei dies für viele kleinere Unternehmen gleichsam ein Berufsverbot. Die Frächter ärgert auch, dass diese Maßnahme nur sie trifft und etwa der Werksverkehr im Gewerbe ausgenommen werde.

Auch die Förderung für den Neufahrzeugkauf sei zu gering. Das Gesamtvolumen beträgt 480.000 Euro, mit maximal 5000 Euro pro Lkw. Damit seien nur 96 Lkw gefördert, aber nötig seien Förderungen für rund 3000 auszumustern Lkw. „Schon nach zwei Tagen wurden 240.000 Euro Förderung abgeholt“, so Käfer.

Kein gutes Haar an Kurzmanns Fahrverbotsverzögerung lassen auch die Grünen. „Wir waren froh, dass Kurzmann endlich einmal zu Feinstaubmaßnahmen beim Verkehr ansetzt und dann gibt es wieder Verzögerungen“, ist man im Büro von Umwelt- und Verkehrsreferentin Lisa Rücker sauer. Kurzmann fehle es an Umsetzungspraxis und Mut. Die Verzögerung gehe zulasten der Gesundheit der Grazer.

↑ **Alte Taxis und Lkw stinken länger**
Kleine Zeitung, 1. Feber 2012



„Würde mir mehr Partnerschaft mit Exekutive wünschen“

Hannes Holzer führt sein Transportunternehmen in Mürzhofen in dritter Generation. Eigentlich mit Begeisterung. Außer er muss sich über übertrieben hohe und häufige Polizeistrafen ärgern oder über Politiker, die stets Frächter zu Sündenböcken machen.

Wie so oft im Leben, führte bei der heutigen Hannes Holzer GmbH & Co KG der Zufall Regie: Als im Jahr 1924 die Eisenbahner streikten und die Milch nicht wie sonst von der Bahnstation Allerheiligen/Mürzhofen nach Kapfenberg transportiert werden konnte, fragten die Bauern den Pferdegespannbesitzer Valentin Pichler, ob er nicht die Milch in die Molkerei Kapfenberg

bringen könne. Was dieser tat. Die Bauern erkannten den Vorteil der Hofabholung und ließen von Pichler auch dann die Milch abholen, als die Züge längst wieder fuhren. Das Milchtransportunternehmen Pichler wurde 1950 von Sohn Franz Holzer übernommen, auf Motorisierung umgestellt und das Angebot verbreitert. Zum Milchgeschäft kamen Kippertransporte.

Heute ist der Betrieb in den Händen des Enkels, Hannes Holzer. Der heute 40-Jährige hat 1990 an der HTL Kapfenberg maturiert und noch im selben Jahr den Betrieb übernommen. Es folgten die Unternehmerschule und Konzessionsprüfung, der Großvater hat ihn dabei stets unterstützt. Seit 2009 ist Holzer verheiratet und hat zwei Töchter mit drei und vier

Jahren. Gattin Heike, die auch den Führerschein für Lkw nachgemacht hat, hilft im Unternehmen mit, ebenso wie Mutter Margret.

Die Milchtransporte sind geblieben, seit 2000 ist die Hannes Holzer GmbH & Co KG auch im Baubereich tätig. So wird etwa mit der Strabag AG zusammengearbeitet und für die Maschinenhof Hainzl GmbH werden Spezialtransporte durchgeführt. „Dafür habe ich eine Sondergenehmigung für Transporte bis 58 Tonnen Gesamtgewicht und darf sogar Sprengstoff transportieren“, erklärt Holzer. Selbstverständlich haben seine Fahrer eine Gefahrengutausbildung. Insgesamt beschäftigt er fünf Mitarbeiter und hat sechs Fahrzeuge mit eigener Werkstatt. Die Werkstatt mit Hallenkran ermöglicht auch aufwendige Reparaturen selbst durchzuführen.

Doch Zeit für nostalgische Erinnerung bleibt dem Frächter ohnehin nicht viel. Obwohl er ein gutes Team hat und ausreichend Aufträge, wird die Arbeit immer schwieriger. Nicht zuletzt, weil strenge Gesetze und extrem häufige Kontrollen sein Leben nicht unbedingt einfacher machen, wie Holzer betont. „Ich würde mir hier mit der Exekutive mehr Partnerschaft wünschen. Mir ist bewusst, dass es auch schwarze Schafe gibt, aber ein kleiner Betrieb der brav seine Steuern zahlt, sollte nicht immer der Sündenbock sein und abgezockt werden“, ärgert sich Holzer, der vor allem bei den



Schwertransporten immer wieder die Härte des Gesetzes zu spüren bekommt. Dass die Branche auch bei den Politikern stets als Sündenbock erhalten muss, nervt Holzer zusätzlich. „Dort sollte mal nachgedacht werden, was passiert, wenn die Lkw eine Woche nicht fahren. Wir führen schließlich keine Transporte durch, die nicht sein müssen.“

Ob er schon einmal überlegt hat, den Job sein zu lassen? „Ja, natürlich kommt einem hin und wieder der Gedanke alles hinzuschmeißen.“ Aber das Pflichtbewusstsein und die Liebe zur Heimat sind doch größer.

Holzer lebt gern in Mürzhofen, ist dort vernetzt und verwurzelt. Wenn ihn der Job zu sehr ärgert, geht der 40-jährige Unternehmer laufen und am liebsten in die Berge.

INFOBOX

H & H Transport GmbH & Co KG

Hannes Holzer, Grazer Straße 18
8644 Mürzhofen

Tel.: 03864/2383 oder
0676/73 60 611

holzer.hannes@aon.at

Sehr geehrte Kleintransportkollegen/-innen!

Endlich in der Zielgeraden: Befähigungsprüfung light

Was von den steirischen Kleintransporteuren schon lange Zeit gefordert wird, liegt nun seit Ende Jänner im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur Begutachtung: eine Novelle, die Zulassungsprüfungen für Kleintransporteure vorsieht.

Im der 17-seitigen Stellungnahme der Wirtschaftskammer Österreich zur Straßenverkehrsnovelle des Ministeriums ist unter anderem ausgeführt, dass der Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe mit mehrheitlichem Beschluss eine Befähigungsprüfung „light“ und die Schaffung von qualifizierten Zugangskriterien für das Kleintransportgewerbe (bis 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht) und damit die Abkehr vom freien Gewerbezugang wünscht.

Der Fachverband fordert dabei für die Berufsausübung folgende Antrittsvoraussetzungen:

- Zuverlässigkeit
- finanzielle Leistungsfähigkeit
- fachliche Eignung (Befähigungsnachweis)
- geschäftliche Niederlassung in Österreich
- erforderliche Anzahl an Abstellplätzen

Zuverlässigkeit in diesem Zusammenhang ist definiert, dass nicht schwerwiegend gegen Handelsrecht, Insolvenzrecht, Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Branche, Straßenverkehr, Berufshaftpflicht

sowie Menschen- und Drogenhandel verstoßen wird.

In diesem Entwurf ist zudem festgehalten, dass keine Unternehmerprüfung braucht, wer in einem Zeitraum von zehn Jahren ein Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen geleitet hat.

Gesundheitsprogramm der SVA

Gerade der Beruf der Kleintransporteure ist stressig, was nicht selten gesundheitliche Folgen hat. Die Sozialversicherungsanstalt der gewerblichen Wirtschaft (SVA) appelliert deshalb an ihre Versicherten, das Thema „Vorsorge“ ernster zu nehmen und gibt dazu auch einen finanziellen Bonus.

Dabei stehen die gesundheitlich stets kritischen Bereiche Blutdruck,

Gewicht, Bewegung, Tabak- und Alkoholkonsum im Mittelpunkt eines ausführlichen Gesundheitschecks bzw. einer Vorsorgeuntersuchung beim Arzt. Gemeinsam mit diesem wird ein Plan erstellt mit dem Ziel, in einem Zeitraum von rund sechs Monaten in diesen fünf Bereichen gesundheitliche Verbesserungen zu erreichen. Gesundheitsziele können etwa mehr Bewegung, eine Raucherentwöhnung oder eine Blutdruckeinstellung sein. Nach Ablauf des vereinbarten Zeitraums gibt es ein Evaluierungsgespräch, bei dem überprüft wird, ob die gesetzten Gesundheitsziele erreicht wurden. Ist dies der Fall, wird der Selbstbehalt von 20 Prozent auf zehn reduziert. Bei Nichterreichen werden weitere Gesundheitsziele vereinbart und im Rahmen von weiteren Evaluierungsgesprächen überprüft.

Wenn Sie Fragen oder Anliegen haben, kontaktieren Sie uns, wir werden mit Rat und Tat zur Verfügung stehen.

Die Sprecher der steirischen Kleintransporteure:



Franz Schlegl
Mobil : +43 6643009557 oder
E-Mail: schlegl.franz@aon.at

Franz Schlegl



Christoph Hötzl
Mobil : +43 6645179480 oder
E-Mail: christoph.hoetzl@binder-auto-bedarf.at

Christoph Hötzl

Kollektivvertrag für das Kleintransportgewerbe

- Der Kollektivvertrag 2012 tritt mit Wirksamkeit **01.03.2012** in Kraft.
- Die KV-Stundenlöhne werden linear um **€ +0,23** erhöht.
- Verlängerung des Durchrechnungszeitraumes der Normalarbeitszeit – der Durchrechnungszeitraum wird von jetzt: 3 Wochen auf neu: 4 Wochen verlängert (Art. V Zi. 2.)
- Verkürzung der Behalte/Verwendungsfrist von Lehrlingen – Der Lehrberechtigte muss den ausgelernten Lehrling **nur mehr 3 Monate** (anstatt bisher 6 Monate) weiterverwenden (Art. XIII, Zi. 2.),
- Die KV-Gehälter werden rückwirkend per 01.01.2012 **um +3,6 Prozent** erhöht (keine Vereinbarung zu Ist-Gehältern).

	KV-Stundenlöhne	KV-Normalwochenlöhne	KV-Monatslöhne
a)	6,86	274,40	1.186,78
b)	6,98	279,20	1.207,54
c)	7,10	284,00	1.228,30
d)	7,26	290,40	1.255,98
e)	7,44	297,60	1.287,12

AUTOVERLEIH ★★★★★ **PKW & LKW**

Schnedlitz EST. 1988 **rent a car**
24-H-STD.-SERVICE

8020 Graz, Karlauerstraße 29

Telefon: 0316/71 37 41
Fax: 0316/72 26 41
E-Mail: office@schnedlitz.at
Internet: www.schnedlitz.at

rent a car
LKW & PKW



Liste der vorsteuerabzugsfähigen Kraftfahrzeuge

Auf der Website: www.bmf.gv.at/Steuern/Fachinformation/Umsatzsteuer finden Sie die immer wieder aktualisierte Liste der vorsteuerabzugsfähigen Kraftfahrzeuge.



© Foto: N-Media-Images/Fotolia.com



Ein ganz Großer unter den Kleinen

Die Putrih Paketlogistik GmbH fährt mit 75 Fahrzeugen exklusiv für die Post bis zu 13.500 Pakete am Tag aus. Das Unternehmen hat vor kurzem erst den vierten Standort eröffnet und hat schon weitere Ausbaupläne.

Mit 75 Fahrzeugen und 90 Mitarbeitern zählen Harald und Ingrid Putrih zu den Großen unter den Kleinen.

2001 startete das Ehepaar ihr Kleintransportunternehmen mit einem Auto, erweiterte kurz danach auf fünf Autos. Nachdem für zwei

Auftraggeber gefahren wurde, gründete man eine zweite Firma. Vor drei Jahren entstand die GmbH.

Seit sechs Jahren fährt die Putrih Paketlogistik GmbH exklusiv für die Post. Heute hat das Unternehmen Standorte in Kalsdorf

und Poggersdorf, von wo aus der Kärntner Raum abgedeckt wird, in Kapfenberg und vor kurzem ist der vierte Standort Linz dazugekommen. Mit fünf Autos wurde dort gestartet, in etwa eineinhalb Jahren will man insgesamt 15 Arbeitsplätze schaffen.

Unterstützung im Büro haben Harald Putrih und Gattin Ingrid seit dem Vorjahr von Tochter Natalie. Die 25-Jährige ist gelernte Speditionskauffrau sowie Speditionslogistikerin und hat im elterlichen Unternehmen nun Prokura. Selbst hinter dem Steuer sitzen die Putrihs nicht mehr oder nur mehr selten. Mit den Aufträgen, die von 90 Mitarbeitern ausgeführt werden, heißt es für die Familienmitglieder, den administrativen Aufwand zu erledigen. Heute habe sich alles gut eingespielt, ein Rund-um-die-Uhr-Arbeiten wie in den ersten sechs Jahren gebe es heute nicht mehr, erzählt Putrih. „Damals sind wir alle selbst gefahren, auch die Tochter. Am Wochenende haben wir die Büroarbeit gemacht. Aber diese sechs Jahre waren genug. Man schafft es nicht ewig, von fünf Uhr morgens bis acht Uhr abends zu fahren.“

Harald Putrih ist mit dem Geschäft zufrieden. An Spitzentagen, etwa zur Weihnachtszeit, liefert das Unternehmen 13.500 Packerl täglich aus. „Das Paketgeschäft wird immer mehr. Doch wie alle ande-

ren, haben wir mit dem Spritpreis zu kämpfen“, betont er. Mit der Post habe man einen verlässlichen Partner, wenn man auch dort Frachtpreiserhöhungen immer ausdauernd argumentieren und diskutieren müsse. Doch Qualität hat seinen Preis, und auf Qualität legen die Putrihs viel Wert: „Beispielsweise beim EMS schauen wir, dass jedes Paket zeitgerecht zugestellt wird. In 99 Prozent der Fälle klappt das auch.“ Und das, obwohl die Post einen hohen Privatkundenanteil hat, der viel arbeitsaufwändiger ist als bei einem Lieferservice im B2B-Bereich. Doch die Putrihs können sich auf ihre Mitarbeiter verlassen, dass das klappt. Mittlerweile sind sogar hin und wieder Urlaube für die Chefleute drin. Im Sommer helfen die beiden Söhne, die Jus bzw. Volkswirtschaft studieren und die es, wie es derzeit aussieht, wohl eher nicht in die Frächterbranche zu verschlagen scheint.

Das Glücksrittertum unter den Kleintransporteuren sieht auch Harald Putrih mit Skepsis. Was ist sein Erfolgsrezept? „Ich habe stets eng kalkuliert und meinen

Auftraggebern gesagt, dass es den Preis halt kostet. Und ich mache beispielsweise nicht den Fehler, die Hinfahrt zum Startpunkt des Kurses nicht zu kalkulieren, detto die Rückfahrt vom Kursendpunkt.“

Ärgern muss sich Harald Putrih, dass heute viel mehr als früher gestraft wird. „Wenn man keinen Gewerbeschein dabei hat, kostet das schnell mal 500 Euro“, weiß der Unternehmer. Wer nicht alle vorgeschriebenen Unterlagen dabei hätte – in Kärnten müsse der Fahrer sogar die Krankenkassenanmeldung vorzeigen können –, müsse zahlen. Besonders grotesk findet der Unternehmer, dass bei einem Verstoß der Fahrer, er und seine Gattin als Geschäftsführer/-in eine Strafe bekämen. „Mir ist klar, dass ich als Geschäftsführer für die Fahrzeugsicherheit verantwortlich bin. Aber ich habe 75 Fahrzeuge und kann mir morgens nicht jedes einzelne anschauen. Diese Form der Bestrafung ist, als würde man dem Staplerfahrer und Herrn Stronach eine Strafe schicken, weil ein Magna-Stapler einen Patschen hat.“

Rooooollen Sie gemeinsam mit uns
und Ihrer Botschaft auch 2012 ohne Umwege
zu Ihren neuen Kunden:

Steirische Frächter-Zeitung

Info: 0664/45 41 124
Andreas Bunderla

Johannes Matzhold im Wordrap

Johannes Matzhold, 49 Jahre, Frächter in Unterfladnitz, Lebensgefährtin Dagmar, Kinder Tanja (30), Sophie (10), Ines (4 1/2). 84 Beschäftigte. Lebensmotto: „Gut vorbereitet, ist der Weg zum Sieg.“



1. Drei Gründe, warum Ihnen Ihr Job Spaß macht ...

o Er ist sehr abwechslungsreich und eine Herausforderung, es macht Spaß, mit verschiedenen Nationen zu arbeiten, Lkw weckten bei mir schon als Kind großes Interesse und deshalb sehe ich meinen Job als Hobby.

2. Drei Gründe, sich einen anderen Job zu suchen ...

o Dass wir von allen Bevölkerungsschichten als Übel gesehen werden, die Arbeitszeit und dass man ohne Frächtereiein sorgenfreieres Leben führen könnte.

3. Wäre ich kein Frächter, wäre ich ...

o Rechtsanwalt, aber meine Eltern konnten sich mein Studium nicht leisten.

4. Sie treffen auf Infrastrukturministerin Doris Bures und Finanzministerin Maria Fekter. Was möchten Sie ihnen sagen?

o Frau Bures, dass es an der Zeit ist, Infrastrukturmaßnahmen so zu setzen, dass zwischen Bahn und Lkw eine Gleichberechtigung herrscht. Und: Straßenbau statt politische Diskussionen. Frau Fekter, dass der Finanzhaushalt Österreichs wie ein Unternehmen geführt werden muss, um die Zukunft der Unternehmen und somit Arbeitsplätze zu sichern. Das bedeutet Wohlstand für unser Land. Sparen für die Politik heißt, Steuern zu erhöhen, ich persönlich habe Sparen anders in Erinnerung.

Politiker müssten wie jeder Unternehmer für Entscheidungen privat haften, ich denke da an das Unternehmerstrafrecht.

5. Ihr originellstes Erlebnis bei einer Verkehrskontrolle?

o Meine Tochter hatte mir einen Sticker in meinen Führerschein geklebt und der Beamte machte große Augen. Er zog seine Dienstwaffe und zeigte mir den Griff, auf dem ebenfalls Sticker seiner Tochter waren. Mit den Worten „Ja, ja, die Töchter“ war die Kontrolle zu Ende und wir wünschten uns noch einen schönen Tag.

6. Was ärgert Sie am meisten beim Fahren?

o Die meisten klopfen nur große Sprüche, gefahren wird nur am Gasthaustisch perfekt.

7. Das dümmste Vorurteil gegen Frächter oder Lkw-Fahrer, das Sie je gehört haben?

o „Die fahren umsonst durch die Gegend.“

8. Die höchste Strafe, die Sie jemals bekommen haben? Wofür?

o 150 Euro, weil ich angeblich einen Beamten beleidigt habe.

9. Das unnötigste Fortbewegungsmittel, das jemals gebaut wurde?

o Mopedautos

10. Ihre Lieblingsmusik beim Fahren?

o CCR Creedence Claerwater Revival

11. Eine Fracht, die Sie nie mitnehmen würden?

o lebende Tiere, Waffen

12. Die heikelste Fracht, die Sie jemals transportiert haben?

o Handys

13. Eine Eigenschaft, die ein Frächter/Lkw-Fahrer auf keinen Fall haben sollte ...

o Lügen

14. Die wichtigste Eigenschaft, die ein Frächter/Lkw-Fahrer haben sollte ...

o Er sollte ehrlich und korrekt sein.

15. Welche Persönlichkeit des öffentlichen Lebens würden Sie nie an das Steuer Ihres Lkw lassen?

o Werner Faymann

16. Wen würden Sie hingegen gerne mitnehmen?

o Voves und Schützenhöfer

17. 2050 werden Ihrer Meinung nach Frachten mit welchen Fortbewegungsmitteln befördert?

o Wenn es uns dann noch gibt und die Prognosen stimmen, tippe ich auf Elektro- und Gasfahrzeuge, aber höchstwahrscheinlich sind es Pferdefuhrwerke.

RINNHOFFER

Rinnhofer Transport- und Handelsgesellschaft m.b.H.
8665 Langenwang, Wiener Straße 86 A

Telefon: +43 (0)3854 6107, Fax DW 31
E-Mail: office@rinnhofer.at
www.rinnhofer.at

LKW

DAF 85.460 3-Achs-3-Seiten-Kipper mit Kran, Bj. 09
Mercedes 3343 3-Achs-SZM, Retarder, Hydr, Bj. 02
Mercedes 2540 3-Achs-Baustoffpritsche mit Kran, Bj. 00
Mercedes 2648 3-Achs-Baustoffpritsche mit PK 29002, Bj. 99 + 07
MAN 18.284 2-Achs-Kipper mit HIAB 122, Bj. 01
MAN 18.310 2-Achs-Kipper mit HIAB 085, Bj. 03
MAN 18.440 2-Achs-SZM, Euro 5, Bj. 07
MAN 18.480 2-Achs-SZM, Bj. 03
MAN 19.350 2-Achs-Allradkipper, Hydro-Drive, Bj. 06
MAN 26.440 3-Achs-Kipper-SZM, Bj. 07
MAN 26.430 3-Achs-Hackgut-Kipper-Lkw, 6x2, Bj. 05
MAN 26.460 3-Achs-Sattelzugmaschine, 6 x 4, Kipphydraulik, Bj. 03
MAN 33.410 3-Achs-3-Seiten-Kipper, Bj. 04
MAN 33.463 3-Achs-Kipper, Bj. 97 mit Frontkranabstand
IVECO 190 S 45 2-Achs-Kipper, 4 x 2, Retarder, Bj. 07
IVECO 260 E 35 3-Achs-Kipper Fahrgestell, Bj. 02
IVECO 260 T 45 3-Achs-Baustoffpritsche, Euro 5, HIAB 166-5, Bj. 07
IVECO 380 T 44 3-Achs-Kipper, Bj. 06 mit Kran, Bj. 97
Volvo FH 480 3-Achs-Wechselpritsche, 6x2, Euro 5, Bj. 09 + 08
Volvo FMX 460 4-Achs-3-Seiten-Kipper, 8 x 4, NEU

Auflieger • Anhänger

3-Achs-Kippsattel, Stahlmulde, Meiller, 24 m³, NEU
3-Achs-Satteltiefader, gelenkt, doppelte
hydr. Rampen, Bj. 96
2-Achs-Planenanhänger, Luftfeder, Bj. 98
2-Achs-3-Seiten-Kipp-Anhänger, Fliegl, Bj. 07

Baumaschinen • Motoren • Getriebe • Achsen

Mercedes Getriebe
Radlader Neuson Kramer Type 750, Bj. 05
Radlader Neuson Kramer Type 620, Bj. 98

**Finanzierung: Leasing oder Kredit
sind über unsere Hausbank möglich.**

stapla

Vertriebs- und Service GmbH
www.stapla.at


Doosan Infracore
Forklifts

DOOSAN DAEWOO

**vom Deichselstapler bis zum Schwerlaststapler
und Vierwegestapler**

**Gebrauchtgeräte – Service – Ersatzteile – Miete
Finanzierung – Outsourcing**

stapla

Vertriebs- und Service GmbH
www.stapla.at

**neu in
Gleisdorf**

8200 Gleisdorf-Albersdorf
Rupert-Gutmann-Straße 5

Gewerbepark Gleisdorf
Albersdorf

Tel.: 03112 / 388 02 – 00
E-Mail: verkauf@stapla.at

Fax: 03112 / 388 02 – 99
service@stapla.at

SICHER ERFOLGREICH



**Umfassender maßgeschneiderter Versicherungsschutz
für alle Bereiche des Speditions- und Frachtwesens.**

- Kfz-Versicherung
- CMR-Versicherung
- Transportversicherung
- Betriebsversicherung

Der Kundennutzen steht im Zentrum unserer Überlegungen!

Aktuell – Der Versicherungsspezialist für Frächter und Spediteure



**Gerne erarbeiten wir für Sie die optimale
Lösung für Ihren Versicherungsbedarf:**

- unabhängig davon, ob Sie lokal agieren,
österreichweit tätig sind oder Ihre Aktivitäten auf
Europa bzw. die ganze Welt ausdehnen
- vom Einzelvertrag bis zum globalen Konzept
für alle Gefahrenbereiche

Aktuell Raiffeisen Versicherungs-Maklerdienst Gesellschaft m.b.H.

Veritas Treuhandgesellschaft für Versicherungsüberprüfung und -vermittlung m.b.H.

büro A-1010 Wien, Looshaus, Eingang Herrengasse 2–4

A-8020 Graz, Asperngasse 4/2. Stock

A-4020 Linz, Am Winterhafen 1/2. Stock

tel +43 (0)50 103 **email** office@aktuell.co.at

IHR VERSICHERUNGSMAKLER
DIE BESTE VERSICHERUNG

