

VOLLE FAHRT

VOL.1 / 2015

Das Magazin der steirischen Frächter



Wirtschaftskammerwahl 2015



Listennummer	Bezeichnung der Wählergruppe	Kreuz ankreuzen
Liste 1		<input type="radio"/>
Liste 2		<input type="radio"/>
Liste 3		<input type="radio"/>
Liste 4		<input type="radio"/>

DANKE FÜR IHRE STIMME

WIRTSCHAFTSKAMMERWAHL 2015 – EIN NEUER AUSSCHUSS WURDE GEWÄHLT

TERMINAVISO
TRUCK RACE TROPHY

KFG-ERLASS
FÜR AUSLÄNDISCHE FAHRZEUGE

renault.at f y

COOL & DRIVE PAKET MIT KLIMAAANLAGE,
TEMPOMAT UND EINPARKHILFE UM NUR € 450,- NETTO



RENAULT
Nr. 1
NUTZFAHRZEUGE IN EUROPA

Netto ab € 98,-/Monat¹
Brutto ab € 117,60-/Monat¹

DER NEUE RENAULT TRAFIC

1) Berechnungsgrundlage: Trafic L1H1 2,7 t dCi 90, Angebotspreis netto € 16.930,- (brutto € 20.316,-), Anzahlung netto € 5.079,- (brutto € 6.095,-), Laufzeit 54 Monate, Kilometerleistung 20.000 km p. a., Gesamtbetrag netto € 18.132,- (brutto € 21.759,-). Renault Business Finance Leasing enthält gesetzliche Vertragsgebühr im Gesamtbetrag und Bearbeitungsgebühr in der monatlichen Rate. Fixer Sollzinssatz 1,99%. Freibleibendes Angebot von Renault Finance (RCI Banque SA Niederlassung Österreich) bei allen teilnehmenden Renault Partnern, gültig bis auf Widerruf. Nur für Firmenkunden. *Quelle: ACEA. Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten. Symbolfoto.



DRIVE THE CHANGE

VOGL+CO

Renault Pro+ Business Center
T +43 316 680005-3305 | www.vogl-auto.at



Obmann, Ing. Albert Moder

**Sehr geehrte Damen und Herren!
Liebe Kolleginnen und Kollegen!**

Eine neue Funktionsperiode hat mit der WK-Wahl 2015 begonnen, der neue Ausschuss hat sich konstituiert, welcher die nächsten fünf Jahre um die Belange der steirischen Frächter bemüht sein wird das Beste zu erreichen und die Rahmenbedingungen zu verbessern. Der neue Ausschuss ist ein Mix aus Unternehmern aus allen Teilen der Steiermark und aus allen Bereichen des Transportes. Jedes Segment wird damit vom Ausschuss abgedeckt. Sollten Sie Anregungen und Ideen an den Ausschuss haben, bitte ich höflich um Ihre Mitarbeit. Nehmen Sie einfach mit den Mitgliedern des Ausschusses oder mit dem Fachgruppen-Büro Kontakt auf und deponieren Sie Ihre Vorstellungen. Ich

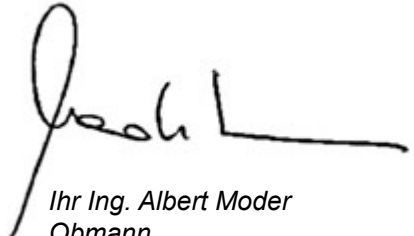
bin gerne bereit, Anregungen aufzunehmen und umzusetzen.

Mein Ziel ist es, den internationalen Verkehr wieder österreichisch zu machen: österreichische Fahrer, österreichische Kennzeichen. Es sollte mehr Steuerleistung im Inland bleiben und nicht ins Ausland abwandern. Ziele sind auch die Rahmenbedingungen bei verschiedenen Verordnungen von Ladegut, Tachograf, Gefahrgut, C-95 zu evaluieren und zu verbessern sowie zu vereinfachen. Einige der Hauptpunkte sind für mich die Förderungen für den Lkw-Tausch zu verlängern und die C-95-Ausbildung ins Ausbildungverbundsystem zu verpacken,

um den Fördertopf der EU-Sozialrichtlinien nutzen zu können.

Ebenfalls wichtige Punkte sind die Aufhebung des Lkw-Nachtsechzigers auf Autobahnen und die Senkung von Lohnnebenkosten.

Ich wünsche Ihnen einen guten Geschäftsverlauf 2015


Ihr Ing. Albert Moder
Obmann

Inhalt

Fachgruppe aktuell

Wählen zählt sich aus!	6
Gastkommentar ÖVP-Verkehrssprecher Abg. z. NR Andreas Ottenschläger	12

Verkehrsinformation national



Immissionsschutzgesetz-Luft „Abgasklassenkennzeichnung“	14
IG-L-Fahrverbot auf der A1 in Oberösterreich ab 1. Juli 2015	15
Mauttarifverordnung 2014 – EURO-6-Tarife sinken – Ein Erfolg Ihrer Interessenvertretung!	16
Kollektivvertrag für Arbeiter – Erhöhung um 2 Prozent	18
Erläuterungen zur Neuformulierung „Einsatzzeit“ im KV Güterbeförderung Arbeiter	22
Kollektivvertrag für Angestellte	23
Kollektivvertrag für das Kleintransportergewerbe	23
EU-Verordnung 165/2014 – Kontrollgerätverordnung – Inkrafttreten bestimmter Artikel am 2. März 2015	24
Erfolg der Interessenvertretung: Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960 – Bundesländerübergreifende Bescheidausstellung zu Fahrverboten (Wochenende/Feiertage/Nacht)	25
Arlbergunnel Komplett-Sperre	25
Baustellen-Info für Kärnten	28
Neufassung des Erlasses betreffend Vorgangsweise bei missbräuchlicher Verwendung von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen	30

Verkehrsinformation international

Deutschland:	AISÖ Information: Broschüre „Lkw-Fahrverbote in Europa 2015“ ab sofort erhältlich!	34
	Mindestlohngesetz – Aussetzung bei Transitverkehren	35
	Deutsches Mindestlohngesetz (MiLoG)	35
Italien:	SISTRI – Sanktion seit 1. April 2015	39
Frankreich:	Wochenendruhezeit	40
	Mindestlohn für ausländische Lkw-Fahrer geplant	40
Slowenien:	Fahrverbotskalender für Lkw 2015	40
Ungarn:	Warenlieferungen seit 1. Jänner 2015 mit EKÄER-Nummer	41
	Warenlieferungskontrollsystem EKÄER	42
	Frühlingsregelung der Lkw-Wochenendfahrverbote	43
Tschechische Republik:	Neue Maut-Tarife für das Jahr 2015	44
Russland:	Mögliche neue Maßnahmen für Waren, die der Veterinärkontrolle unterliegen	44
	Bei Carnet-TIR-Problematik weiterhin keine Lösung	45
Türkei:	Verpflichtung zur elektronischen Vorabinformation der Warensendung	45



Transport Service



Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex	46
Aktuelle Inflations-VPI-Entwicklung in Österreich	46
Arbeits- und Sozialrecht-Änderungsgesetz 2014 (ASRÄG 2014)	46
Was hat sich seit dem 1. Jänner 2015 im Sozialbereich geändert?	47
Auflösungsabgabe 2015	47
Betriebliches Impulsprogramm des AMS startet 2015	48
Anwendung der Handwerkerregelung auf Marktfahrer – Erlass	49
Gefahrguttransporte – Änderungen zum ADR-RID-ADN 2015	50



Boxen stopp



Futtermitteltransporte – System pastus+	55
Transporteure auf medialem Überholkurs	56
Gobly-Heigl – ein Transportunternehmer mit Handschlagqualität	58
Aus ganzem Herzen Transporteure – Silvia Hruska	60
Terminavisio: Truck Race Trophy Frächtertagung	61
Kleinanzeigen Markt.Platz für Transporteure	62
Großer Ansturm auf die Holzjobs der Zukunft	63
Mutig in schwierigen Zeiten	65
Kitzlerseminare	66



Impressum:
Volle Fahrt – Ausgabe 33
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@wktmk.at, Internet: http://wko.at/stmk.transporteure;
Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Anzeigenverkauf: TopMedia-Agentur Andreas Bunderla –
Tel. 0664/45 41 124; Fotos: WKO; U1 Fotos © stockpics/Fotolia.com; Druck: Schmidbauer Druckerei GmbH; © Druck- und Satzfehler vorbehalten



Volvo Group Truck Center Unterpremstätten
Rudolf Diesel Straße 13, 8141 Unterpremstätten
Tel.: Verkauf 05 7500 - 33 020, Werkstatt 05 7500 - 34 030
www.volvotrucks.at



Volvo Trucks. Driving Progress

stapla[®]
Vertriebs- und Service GmbH
www.stapla.at

Gewerbepark Gleisdorf - Albersdorf

Rupert - Gutmann - Straße 5, 8200 Gleisdorf

Tel. 03112 / 38802, Fax 03112 / 38802 - 99

verkauf@stapla.at, service@stapla.at

DOOSAN DAEWOO



Ersatzteile, Reparatur, Service, Überprüfung f. alle Staplermarken

!! NEU

HYDRAULIKSCHLAUCH - Center

NEU !!



Wirtschaftskammerwahl 2015 Ein neuer Ausschuss wurde gewählt

Mitbestimmen durch Abstimmen – diesem Motto sind in der Steiermark 47 Prozent der heimischen Unternehmen gefolgt. In der Transportbranche waren es sogar knapp 51 Prozent. Nun stellt sich der neue Ausschuss bestehend aus insgesamt 23 Unternehmerinnen und Unternehmern vor, der sich in den nächsten fünf Jahren für die Anliegen und Bedürfnisse der Frächter und die der Kleintransportbranche einsetzen wird.

Rund 40.000 Stimmen wurden bei der Wirtschaftskammer-Wahl 2015 insgesamt in der Steiermark abgegeben und ließen die Wahlbeteiligung auf die 47-Prozent-Marke schnellen. „In der Güterbeförderungs- und Kleintransporteursbranche haben wir sogar fast 51 Prozent Wahlbe-

teiligung erreicht“, freut sich Albert Moder, wiedergewählter Obmann der steirischen Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe. „Damit sind von den knapp 1500 aktiven Frächtern und Kleintransporteuren in der Steiermark exakt 771 zur Wahl gegangen. Das ist für mich

und meinen neu konstituierten Ausschuss ein klarer Auftrag sich noch mehr für die Belange der Transportbranche einzusetzen, aber auch ein Danke für die geleistete Arbeit der Funktionäre im bisherigen Ausschuss der Fachgruppe“, so Moder weiter.

Ehrung der Ausgeschiedenen

23 Unternehmerinnen und Unternehmer aus den verschiedensten Teilen der Steiermark werden sich nun im frisch konstituierten Ausschuss für die Interessen der Transporteure und Kleintransporteure mit Nachdruck einsetzen. Das sind insgesamt fünf mehr, wie im letzten Ausschuss. 18 Mandate konnte der Wirtschaftsbund in der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe einfahren, vier der Ring der freiheitlichen Wirtschaftstreibenden und ein Mandat entfiel auf den Sozialdemokratischen Wirtschaftsverband Steiermark. Zehn neue Gesichter sind nun im neuen Ausschuss vertreten, während man sechs engagierte Funktionäre aus dem letzten Ausschuss verabschiedete: Allen voran KoR Max Zottler, der nebst Urkunde auch eine goldene Ehrennadel von der Fachgruppe für außerordentliche Verdienste erhalten wird und seit 7. April 1995 Teil des Ausschusses war und von 20. April 1995 bis 14. April 2010 das Amt des Obmann-Stellvertreter bekleidete und als Bezirksvertrauensperson vom 2. Juni 1986 bis 24. Oktober 2000 agierte.

Ebenfalls verabschiedet mit Urkunde: Ing. Johann Moser, im Ausschuss seit 13. Februar 2006, Johannes Eibinger, dem Ausschuss beigezogen von 9. Mai 2000 bis 28. Juni 2002 sowie im Ausschuss seit 29. Juni 2002, sowie Ing. Walter Huber, Ausschussmitglied seit 18. Dezember 2010. Ebenfalls verabschiedet aus dem Ausschuss wurde der kooptierte Kleintransporteur Franz Schlegl, seit 27. Juni 2008 im Ausschuss sowie das jüngste Mitglied Erwin Töffler, seit 1. April 2014 mit dabei.

Der neu konstituierte Ausschuss stellt sich wie folgt zusammen: siehe nebenstehende Aufstellung. Auf den kommenden Seiten stellt sich dieser in Steckbriefform vor.

Transport und Verkehr: o6 FG Güterbeförderungsgewerbe		
Zu vergebende Mandate	23	
Anzahl ungültiger Stimmen	33	
Anzahl Mandate 5% Klausel	0	
Abgegebene Stimmen	780	
Davon gültige Stimmen	747	
Wahlrechte	1489	
Wahlbeteiligung	52,38%	
Liste der Wählergruppen	Gültige Stimmen	Mandate
STEIRISCHE WIRTSCHAFT - Team HERK MODER - Wirtschaftsbund	550	18
Bewerber	Listennummer	Gewählt
Ing. Moder Albert	1	
DI Schauperl Gerhard	2	
Mag. Friedmann-Körver Nicole	3	
Allmer Peter	4	
Golob Gottfried	5	
Fahrner Peter	6	
Jöbstl Christoph	7	
Leitner Franz	8	
Maier Josef	9	
Müller-Mezin Daniela	10	
Amtmann Roland	11	
Ing Tieber Franz	12	
Ofner Helmut	13	
Dr. Huber Johann	14	
Ing. Brandl Herbert	15	
Rohrer Isabella	16	
Poschamegg Sandra	17	
Peinhopf Jürgen	18	
Sozialdemokratischer Wirtschaftsverband Steiermark (SWV) und Parteifreie	52	1
Bewerber	Listennummer	Gewählt
Hruska Silvia Ingeborg	1	
* Änderung der Reihung durch Vorzugsstimmen		
Freiheitliche Wirtschaftstreibende und Unabhängige - RfW	117	4
Bewerber	Listennummer	Gewählt
Dr. Schoklitsch Erich	1	
Hötzl Christoph	2	
Mayer Georg	3	
Dohr Alexander Peter	4	
* Änderung der Reihung durch Vorzugsstimmen		
Grüne Wirtschaft (GRÜNE)	28	0
Übersicht Mandate		



Der neu konstituierte Ausschuss

Obmann

Name: Ing. Albert Moder
Geburtsdatum: 22. März 1963
Ort des Firmensitzes: 8811 Scheif-
ling

• **Seit wann in der Transport-
branche?** Seit 22.03.1963
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Der Lkw bringt, was Sie und wir täglich
brauchen.
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Für bessere
Rahmenbedingungen im Transportgewerbe
• **Ihre Vision:** Österreichische Fahrer - mit österreichischen
Kennzeichen



Name: Peter Allmer
Geburtsdatum: 26. Mai 1957
Ort des Firmensitzes: 8670 Krieglach

• **Seit wann in der Transportbranche?** 1977
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Der Transport ist ein Teil
des Wirtschaftsgefüges, um die Ansprüche
unserer Gesellschaft abzudecken.
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss
einsetzen?** Ich möchte positive Verände-
rungen für unsere Branche erreichen, auferlegte Hürden durch
gemeinsames Vorgehen abschwächen bzw. aus dem Weg räumen.
Ein wichtiger Aspekt ist für mich auch die Verbesserung des Im-
ages in der Öffentlichkeit.
• **Ihre Vision:** Der Transport bekommt in der Politik, in den Medi-
en und in unserer Gesellschaft den Stellenwert und die Bedeu-
tung, die ihm zustehen.



Name: Christof Jöbstl
Geburtsdatum: 20. Jänner 1977
Ort des Firmensitzes: 8471 Spielfeld,
8142 Wundschuh

• **Seit wann in der Transportbranche?** Von
Geburt an - aber erinnern kann ich mich nur
an die letzten 25 Jahre!
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Der Transport ist das
Grundgerüst einer funktionierten Wirtschaft!
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss
einsetzen?** earth friendly (freundlich zur Erde) gemeinsam statt
einsam (Partnerschaften)
• **Ihre Vision:** Ökonomie, Ökologie und Soziales in Balance zu
halten, ist für uns der Schlüssel, einen erfolgreichen Spedi-
tions-, Transport- und Logistikbetrieb zu führen. Wir schaffen
einen Mehrwert für alle drei Bereiche, indem wir sie in Einklang
bringen.



Name: Daniela Müller-Mezin
Geburtsdatum: 30. März 1963
Ort des Firmensitzes: 8200 Gleisdorf


• **Seit wann in der Transportbranche?** 1987
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Ohne Transporte kein
Überleben - daher wünsche ich mir mehr
Akzeptanz von vielen Seiten!
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss
einsetzen?** Für Öffentlichkeitsarbeit & Marketing und dafür, wo
man mich braucht
• **Ihre Vision:** Wer kein Ziel hat, kommt nirgendwo an.



Obmann-Stellvertreter

Name: DI Gerhard Schauerpl
Geburtsdatum: 16. März 1964
Ort des Firmensitzes: 8330 Feldbach

• **Seit wann in der Transportbranche?** 1992
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Meines Erachtens ist
Transport eine Stütze der Wohlstandsgesell-
schaft.
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss
einsetzen?** Faire Rahmenbedingungen für österreichische Unter-
nehmer zu erwirken
• **Ihre Vision:** Emissionsfreier Straßengüterverkehr




Name: Gottfried Golob
Geburtsdatum: 25. Juni 1958
Ort des Firmensitzes: 8724 Spielberg

• **Seit wann in der Transportbranche?** 1980
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Wichtigstes Bindeglied
zwischen Industrie und Konsument
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss
einsetzen?** Die speziellen Anliegen im
Rundholztransport an den richtigen Positionen zu platzieren und
praxisgerecht umzusetzen
• **Ihre Vision:** Schaffung von Rahmenbedingungen, die den Anfor-
derungen für die Ausführung der Dienstleistung Rundholztransport
entsprechen



Name: Franz Leitner
Geburtsdatum: 3. Oktober 1964
Ort des Firmensitzes: 8592 Salla,
8141 Unterpremstätten

• **Seit wann in der Transportbranche?** 1980
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Die Ausarbeitung moder-
ner und flexibler Transportlösungen
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss
einsetzen?** Für weniger Bürokratie und Schutz
der heimischen Transporteure
• **Ihre Vision:** Politik als verständnisvollen Fürsprecher für das
Transportgewerbe gewinnen



Name: Roland Amtmann
Geburtsdatum: 20. August 1965
Ort des Firmensitzes: 8141 Zettling bei Graz

• **Seit wann in der Transportbranche?** 1980
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Ich sehe die Verkehrs-
wirtschaft in einer immer stärker globali-
sierten Welt als Blutkreislauf der Wirtschaft
generell. Ohne Transport- und Logistikdienst-
leister wäre ein funktionierender Handel nicht
möglich. Der Wunsch nach immer kurzfristigeren Verfügbarkeiten
der Waren ist eine besondere Herausforderung für die Transport-
wirtschaft.
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Für vernünf-
tige gesetzliche Rahmbedingungen in der Transportwirtschaft
und einen Abbau von bürokratischen Hürden, insbesondere die
teilweise stark überzogenen Verkehrs-/ein- und beschränkungen
• **Ihre Vision:** Dass die Bedeutung der Verkehrsbranche auch von
politischer Seite erkannt wird und an ihrer tatsächlichen Leistung
für die gesamte Wirtschaft gemessen wird.



Obmann-Stellvertreterin

Name: Mag. Nicole Friedmann-Körver
Geburtsdatum: 1. März 1971
Ort des Firmensitzes: 8473 Mureck

• **Seit wann in der Transportbranche?** 1993
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Unverzichtbarer Wirt-
schaftszweig
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss
einsetzen?** Der Bevölkerung die Bedeutung dieser Branche aufzu-
zeigen, österreichweite Imagearbeit
• **Ihre Vision:** Dass die Frächter sich untereinander nicht die Prei-
se ruinieren und selbstbewusst bei ihren Kunden auftreten. Dass
die Politik mehr Verständnis für diese wichtige Branche aufbringt.



Name: Peter Fahrner
Geburtsdatum: 29. Dezember 1959
Ort des Firmensitzes: 8243 Pinggau

• **Seit wann in der Transportbranche?** 1979
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Grundversorgung und
Wohlstand für die Menschen durch prompte
Belieferung von jeglichen Gütern aus aller
Welt!
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss
einsetzen?** Für alle Anliegen, die von meinen Frächterkollegen an
mich gerichtet werden
• **Ihre Vision:** Dass wir Frächter in Zukunft wieder Wertschät-
zung, Glück und Freude in unserer Arbeit finden!



Name: Josef Maier
Geburtsdatum: 13. Mai 1961
Ort des Firmensitzes: 8962 Gröbming

• **Seit wann in der Transportbranche?** 1983
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Der Lkw ist für mich die
wichtigste Art, Waren flexibel, pünktlich und
sicher von A nach B zu befördern.
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss
einsetzen?** Da wir im Schotter-, Asphalt-, und
Beton- sowie im Kranbereich tätig sind, ist mein Anliegen der
Nahverkehr.
• **Ihre Vision:** Der Zusammenhalt und die Einigung mit unseren
Freunden und Mitbewerbern, um unsere Preise endlich anglei-
chen zu können. Damit unsere Branche den Stellenwert wieder
erreicht, den sie eigentlich verdient hätte! Da wir sonst in der
Zukunft mit unserem Branchenüberleben Probleme bekommen.




Name: Ing. Franz Tieber
Geburtsdatum: 3. Jänner 1973
Ort des Firmensitzes: 8120 Peggau

• **Seit wann in der Transportbranche?** Firma
Tieber seit 1964
• **Welche Bedeutung hat für Sie der
Transport generell?** Für unsere Firma sehr
wichtig, um nahe am Kunden zu sein.
Ca. 800.000 t Transportleistung (Sand und
Schotter) jährlich, dazu ca 150.000 m³ Aushub
• **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Abbau von
Bürokratie
• **Ihre Vision:** Mehr Verständnis für das Transportgewerbe in der
Bevölkerung und bei Behörden



Steckbriefe Ausschussmitglieder

Name: Helmut Ofner
Geburtsdatum: 16. November 1967
Ort des Firmensitzes: 8142 Wundschuh



- **Seit wann in der Transportbranche?** Die Firma seit 1928/persönlich seit 1988
- **Welche Bedeutung hat für Sie der Transport generell?** Ohne Transport kein Leben.
- **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Für faire Rahmenbedingungen, damit österreichische Transporteure im nationalen Verkehr gegen ausländische Mitbewerber bestehen können
- **Ihre Vision:** Keine

Name: Isabella Rohrer, MAS
Geburtsdatum: 7. Dezember 1980
Ort des Firmensitzes: 8712 Niklasdorf



- **Seit wann in der Transportbranche?** Ich persönlich erhielt meine Konzession Gütertransport 2007, Bestand des Unternehmens Juri GmbH seit 1972
- **Welche Bedeutung hat für Sie der Transport generell?** Wir transportieren mit unseren Spezialaufbauten auf Lkw (Kanalspüler, Supersauger, Kehrmaschinen, Saugwägen, Tankreinigungsfahrzeuge, Wasserhochdruck, Absetzkipper und Abrollkipper) die Produkte unserer Kunden.
- **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Die Grundlagen und Gesetzgebungen für Lkw mit Spezialaufbauten
- **Ihre Vision:** Faire Basis für alle, die auf der Straße sind; einheitliche Regelung von Gesetzen in allen Bundesländern

Name: Silvia Hruska
Geburtsdatum: 16. März 1968
Ort des Firmensitzes: 8101 Gratkorn




- **Seit wann in der Transportbranche?** 2009
- **Welche Bedeutung hat für Sie der Transport generell?** Flexibilität von A nach B mit hoher Qualität, 7 Tage die Woche 24 Stunden lang, professioneller Umgang mit den Gütern
- **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Wildwuchs im Kleintransport - kleine Befähigungsprüfung bzw. Verpflichtung zur Mindestschulung in kaufm. Belangen, gesetzliche Überprüfungen, ob ein Kleintransporteur auch tatsächlich ein gewerbliches Fahrzeug angemeldet hat.
- **Ihre Vision:** Miteinander mit großen Frächtern und nicht ein Abhängigsein von großen Frächtern, dass Kleintransporteure auch direkt von Firmen gute Aufträge erhalten, davon leben können und nicht ums Überleben kämpfen müssen, d. h. um zu niedrige Preise fahren müssen.

Name: Georg Mayer
Geburtsdatum: 20. Juli 1957
Firmensitz: 8311 Markt Hartmannsdorf



- **Seit wann in der Transportbranche?** 1989
- **Welche Bedeutung hat für Sie der Transport generell?** Transport ist für uns Menschen ein ganz wichtiger Faktor, der uns Arbeit und Wohlstand bringt! Sind es Waren oder auch Daten, ohne Transport geht nichts!
- **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Faire Transportbedingungen für die Transportwirtschaft!
- **Meine Vision:** Mehr österreichische Transporteure, die wieder mit österreichischen Fahrern unterwegs sind. Die Doppel- und Dreifachbestrafung abschaffen, die in Österreich einzigartig ist! Wettbewerbsverzerrungen in Europa abschaffen!

Name: Dr. Johann Huber
Geburtsdatum: 9. Februar 1976
Ort des Firmensitzes: 8642 St. Lorenzen im Mürztal



- **Seit wann in der Transportbranche?** 2010
- **Welche Bedeutung hat für Sie der Transport generell?** Die Transportwirtschaft ist nicht nur die Lebensader der zunehmenden Globalisierung, sondern auch der regionalen Wirtschaft. Eine effiziente Transportwirtschaft ist unabdingbar mit dem Wirtschaftswachstum und der Entwicklung von Regionen verbunden.
- **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Eine leistungsfähige Transportwirtschaft, eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des österreichischen Frächters sowie eine Verbesserung des Berufsbildes der Lkw-Fahrer
- **Ihre Vision:** Zwei Frächter, die nicht „jammern“ :-)

Name: Sandra Poscharegg
Geburtsdatum: 11. Februar 1983
Ort des Firmensitzes: 8453 St. Johann/S.




- **Seit wann in der Transportbranche?** Unser UN seit 1948. Ich war nur in der Transportbranche bzw. immer in unserem UN tätig bis dato. Geschäftsführung 2012 übernommen.
- **Welche Bedeutung hat für Sie der Transport generell?** Nachdem ich im bzw. mit dem Unternehmen aufgewachsen bin, ist ein Leben ohne „Transport“ nicht vorstellbar.
- **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Nachdem ich aus einem rein österr. UN komme und wir mit österr. Kennzeichen fahren, ist es mir ein Anliegen, dass genau auf solche UN geschaut wird. Die Bedingungen sind aufgrund der Kostenstruktur hier härter.
- **Meine Vision/Wünsche:** Für mein UN: weiterhin Maßstäbe zu setzen, gesundes „österreichisches“ UN zu führen, zufriedene Mitarbeiter und Kunden zu haben; für die Branche: faire Konditionen/Rahmenbedingungen zu schaffen und Akzeptanz für den „Verkehr“ in der Politik

Name: LO KoR Dr. Erich Schoklitsch
Geburtsdatum: 19. November 1954
Ort des Firmensitzes: 8055 Graz



- **Seit wann in der Transportbranche?** 1988
- **Welche Bedeutung hat für Sie der Transport generell?** Der Transport ist das Gerüst für eine erfolgreiche Wirtschaft.
- **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Für verbesserte Rahmenbedingungen und ein positives Image der Branche
- **Ihre Vision:** Anerkennung als Vorzeigebbranche

Name: Alexander Dohr



Alexander Dohr hat sein Mandat zurückgelegt und wird ehestmöglich nachbesetzt.

Name: Herbert Brandl
Geburtsdatum: 19. Jänner 1968
Ort des Firmensitzes: 8793 Trofaiach



- **Seit wann in der Transportbranche?** 1987
- **Welche Bedeutung hat für Sie der Transport generell?** Das Transportgewerbe ist täglich eine neue Herausforderung für mich.
- **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Imageaufwertung des Transportgewerbes; Bekämpfung des Preisverfalls; Netzwerke knüpfen
- **Ihre Vision:** Unsere Branche fit machen für unsere nächste Generation.

Name: Jürgen Peinhopf
Geburtsdatum: 3. Mai 1976
Ort des Firmensitzes: 8741 Weißkirchen



- **Seit wann in der Transportbranche?** Offiziell seit 1991
- **Welche Bedeutung hat für Sie der Transport generell?** Wir bringen, was SIE täglich brauchen.
- **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Zusammenarbeit, fairer Wettbewerb, bessere Rahmenbedingungen
- **Ihre Vision:** Erhaltung des Betriebes, weitere Investitionen in das Unternehmen

Name: Christoph Hötzl
Geburtsdatum: 15. Februar 1975
Ort des Firmensitzes: 8055 und 8042 Graz



- **Seit wann in der Transportbranche?** 2008
- **Welche Bedeutung hat für Sie der Transport generell?** Eine sehr wichtige Dienstleistung in der Volkswirtschaft, da jedes Produkt einmal in einem Transportfahrzeug gelegen hat
- **Wofür werden Sie sich im Ausschuss einsetzen?** Chancengleichheit und -verbesserung für ALLE Transporteure gegenüber der verfehlten Wirtschafts- und Steuerpolitik der Bundesregierung!
- **Ihre Vision?** Die fleißigen und ehrlichen österr. Gewerbetreibenden sollen belohnt und nicht wie jetzt bestraft werden. Dazu braucht es einen Wechsel in der Wirtschafts- und Steuerpolitik der aktuellen Bundesregierung, die seit Jahren nur noch durch Stillstand und Rückschritt gekennzeichnet ist. Die österr. Wirtschaft braucht in den entscheidungsrelevanten politischen Ämtern Menschen, die sich in der Praxis bereits bewiesen haben und nicht wie es jetzt ist, in diesen Positionen ausschließlich Bürokraten, Beamte und Lehrer!

Ausscheidende Ausschussmitglieder:

- Herr Ing. Johann Moser
- Herr Johannes Eibinger
- Herr KoR. Max Zottler
- Herr Ing. Walter Huber
- Herr Erwin Töffler
- Herr Franz Schlegl



Gastkommentar ÖVP-Verkehrssprecher Abg. z. NR Andreas Ottenschläger

In den Jahren 2014 und 2015 werden rund 1 Mrd. Euro bzw. 1,3 Mrd. Euro in die Erhaltung und den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes investiert. Davon gehen 60 Prozent in Neubau- projekte und 40 Prozent in bauliche Erhaltung. Dies wird durch die Beiträge der Autofahrerinnen und Autofahrer, aber vor allem durch die Transportwirtschaft ermöglicht.

Eine moderne Infrastruktur ist einer der essenziellsten Faktoren für den Wirtschaftsstandort Österreich. Dass das Transportgewerbe dazu seinen Beitrag leistet ist durchaus legitim. Allerdings ist auch hier irgendwann eine Grenze erreicht. Denn die österreichische Transportwirtschaft stößt bereits jetzt an ihre betriebswirtschaftlichen Grenzen. Wenn wir Wertschöpfung und Arbeitsplätze im Land halten wollen, dann müssen wir uns überlegen, ob wir diesen Wirtschaftszweig weiter schädigen und belasten wollen.

Die aktuelle Debatte rund um eine flächendeckende Lkw-Maut erscheint in diesem Zusammenhang beinahe schon skurril. Die Transportwirtschaft steht, was die Maut betrifft, bereits jetzt am Limit, ihr würde nichts anderes übrig bleiben, als die Mehrkosten an den Endverbraucher weiter zu reichen. Das vielbeschwo- rene Argument der Mautflüchtlinge kann man auch nicht einfach gelten lassen, schließlich haben wir es hier beinahe ausschließlich mit Quell- und Zielverkehr zu tun, da für den Transit entweder Fahrverbote auf Bundes- und Landesstraßen gelten,

oder von den Ländern ganz einfach welche eingeführt werden könnten. Mit der von einigen geforderten Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut, würden wir massiv den ländlichen und peripheren Regionen schaden, welche überproportional stark belastet werden würden. Dezentral liegende Unternehmen würden insbesondere durch ein Road-Pricing massiv geschwächt werden. Österreichs Transportwirtschaft wird groß- teils von Klein- und Mittelbetrieben getragen und diese gilt es auch nach Möglichkeit in den Regionen zu halten, um den weiteren Abbau von Arbeitsplätzen zu verhindern. Wenn man schon solche Dinge fordert, muss man das Gesamtkonzept der Lkw-Maut reformieren. Wir können nicht auf die heimischen Transporteure die vollen Kosten abwälzen, ohne dabei auch Überlegungen für Entlastungen anzustellen.

Eine Bevorteilung ausländischer oder inländischer Autofahrer, wie sie derzeit in Deutschland debattiert wird, stößt zum Glück nicht nur hierzu- lande auf Ablehnung. Fast überall in Europa gibt es mittlerweile Modelle zur nutzerorientierten Finanzierung



Andreas Ottenschläger

Der in Wien geborene Unter-nehmer Andreas Ottenschläger ist Absolvent des Gymnasiums der Piaristen, studierte BWL (ohne Abschluss) und ist geprüfter Bauträger.

Neben seiner beruflichen Tätig-keit als Geschäftsführer der DEBA Bauträger Gesellschaft m.b.H. ist der Bezirksparteiobmann der ÖVP Wien-Josefstadt auch Organisa-tionsreferent der ÖVP Wien und Mitglied des Landesparteipräsi-diums.

Seit dem Jahr 2013 ist Andreas Ottenschläger Abgeordneter zum Nationalrat und Verkehrssprecher des ÖVP-Parlamentsklubs.

der Straßeninfrastruktur. Es leuchtet durchaus ein, dass es jedem Kfz-Fahrer zumutbar ist, einen Beitrag zu unserem hochrangigen Straßennetz zu leisten. Aber Bevorteilung stößt naturgemäß eher selten auf Gegenliebe. Deshalb wird die Front gegen die deutschen Mautpläne auf Kosten der Nachbarn immer größer.

Natürlich ist das Vorhaben laut Dobrindt europarechtlich in Ord-

nung, da alle Kfz betroffen sind. Ob er es aber schafft, die EU-Kommis-sion von dieser Tatsache zu über-zeugen, bleibt noch abzuwarten. Im Lichte dieser Debatten bleibt aber offen, wohin das in einem vereinten Europa führt, wenn jeder Mitglieds-staat versucht Rosinen zu picken und dadurch immer mehr Argwohn bei den Nachbarn erregt.

Wir befinden uns aber nicht nur in einem Abwehrkampf. In dieser Le-gislaturperiode konnten auch etliche Erfolge für die Wirtschaft erreicht werden, um nur einige zu nennen:

- Anpassung der StVO für Ausnah-men bei Wochenend- und Nacht-fahrverboten (ein Bescheid für neun Länder)
- Mauttarifsenkung für Euro-6-Lkw
- Reduktion der Kosten für die Kontrollgerätekarte
- Implementierung eines Logistik-beauftragten im Verkehrsministe-rium, als wichtiger Ansprechpart-ner für die gesamte Branche

Auch auf EU-Ebene werden in nächs-ter Zeit entscheidende Beschlüsse auf die österreichische Transportwirt-

schaft zukommen. Man denke nur an die erhöhte Gewichtstoleranz für Lkw und Busse oder die EU-weite Verfolgung von Verkehrsdelikten. Dies sind wichtige Signale für Wirt-schaft und Gesellschaft. Hier wurde von Regierungsseite nicht nur eine Kostenreduktion und Verwaltungs-vereinfachung erreicht, sondern es wurde auch deutlich, dass man wirk-lich darum bemüht ist Leben und Wirtschaften zu erleichtern. Für mich als Unternehmer ist es beson-ders wichtig, dass das wirtschaftli-che Handeln auch in der Politik zur wichtigen Prämisse wird.

WABCO

Wussten Sie, dass über 30 % der Standzeiten von Reifenproblemen verursacht werden?

Unsere integrierte Reifendrucküberwachung spart Ihnen Zeit und Geld

WABCO's Reifendrucküberwachungssystem IVTM ist **speziell für Nutzfahrzeuge** entwickelt und hilft zu jederzeit den **optimalen Reifendruck** sicherzustellen. **Die Vorteile?**

- ✓ Frühzeitige Leckageerkennung reduziert teure Ausfallzeiten
- ✓ Bis zu 2 % reduzierter Kraftstoffverbrauch
- ✓ Maximiert die Lebensdauer der Reifen
- ✓ Sicheres Fahrverhalten und verringerter Bremsweg
- ✓ Einfache Montage dank externer Reifenmodule



Entdecken Sie sofort wieviel Sie sparen können unter www.wabco-auto.com/IVTM oder kontaktieren Sie Ihren WABCO Ansprechpartner

Immissionsschutzgesetz-Luft „Abgasklassenkennzeichnung“

Das Immissionsschutzgesetz–Luft (IG-L) sieht vor, dass in Gebieten, in denen Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten worden sind („IG-L-Sanierungsgebiete“) – differenziert nach Abgasklassen –, Fahrverbote für Kfz verhängt werden können. Die konkrete Vorschreibung der Verkehrsbeschränkungen erfolgt in den Bundesländern durch Verordnungen des jeweiligen Landeshauptmannes.

Aktueller Status

Besondere Bedeutung erhält die „Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung“ gem. IG-L nun dadurch, dass in **Wien sowie in Teilen von Niederösterreich** in Sanierungsgebieten stufenweise Fahrverbote für Lkw der EURO-Klassen-0 und älter, sowie 1 und in einem weiteren Schritt auch für die Klasse 2 verhängt wurden.

Fahrverbot für Fahrzeuge der Klasse N bis inkl. EURO 1:

seit 1. Juli 2014

Fahrverbot für Fahrzeuge der Klasse N bis inkl. EURO 2:

ab 1. Jänner 2016

ACHTUNG:

Alle Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N (unabhängig der Gewichtsklasse!), welche nicht vom geplanten Fahrverbot betroffen sind, müssen seit 1. Jänner 2015 mit der Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette versehen sein, wenn sie im betroffenen Sanierungsgebiet betrieben werden.

Ebenso wurden in der **Steiermark** die bereits existierenden Fahrverbote (N ab 7,5 t hzG bis EURO 2) in den Sanierungsgebieten der Abgasklassenkennzeichnungsverordnung unterworfen. **Fahrverbot für Fahrzeuge der Klasse N ab 7,5 t hzG bis inkl. EURO 2:** seit 1. Jänner 2014

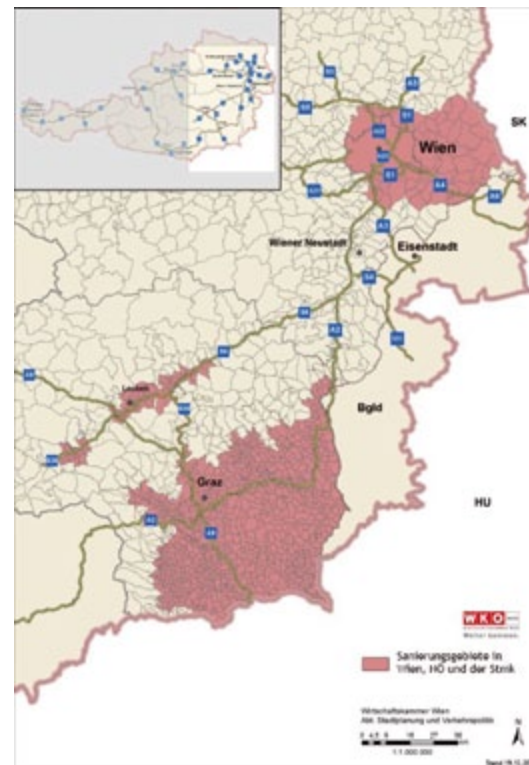
ACHTUNG:

Das heißt, dass alle Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N mit mehr als 7,5 t hzG seit 1. Jänner 2015 mit der Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette versehen sein müssen, wenn sie in den betroffenen Sanierungsgebieten betrieben werden.

Strafen

Personen, welche gegen zeitliche und räumliche Fahrbeschränkungen verstoßen, können von den Organen der Straßenaufsicht an der Inbetriebnahme und dem Lenken des Fahrzeuges gehindert werden. Zu diesem Zweck sind, falls erforderlich, Zwangsmaßnahmen wie die Abnahme des Fahrzeugschlüssels, das Absperrern oder Anlegen technischer Sperren, das Einstellen des Fahrzeuges, die Abnahme des Führerscheines und dergleichen anzuwenden. Eine Verwaltungsübertretung begeht, wer diese Plaketten missbräuchlich verwendet (bis zu 7270 Euro) oder gegen eine verpflichtende Kennzeichnung (bis zu 2180 Euro) verstößt.

ACHTUNG: Auch bei Fahrten mit **Probefahrtenkennzeichen** (blaue Kennzeichen) in Fahrverbotszonen ist eine Kennzeichnung des Fahrzeuges mittels Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette notwendig.



Nähere Informationen finden Sie unter:
www.wko.at/Lkw-Fahrverbote oder www.akkp.at

Ausgabestellen

Beim Inverkehrbringen neuer Fahrzeuge sind der Erzeuger des Fahrzeuges, sein inländischer Bevollmächtigter (Importeur) sowie im Auftrag des Erzeugers oder des Bevollmächtigten tätige Fahrzeughandelsbetriebe zur Anbringung der Abgasklasse berechtigt. **Bei bereits zugelassenen Fahrzeugen kann der Fahrzeughalter ausschließlich § 57a-KFG-Begutachtungsstellen und Landesprüfstellen mit einer Zuordnung beauftragen.** Die Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette muss von Mitarbeitern der befugten Stelle (ausgen. Kraftfahrzeuge mit einem hzG über 3,5 t) an der rechten Innenseite der Windschutzscheibe unmittelbar neben oder unter der Begutachtungsplakette (§ 57a KFG) angebracht werden.

© Foto: WKO

© Foto: ASFINAG

IG-L-Fahrverbot auf der A1 in Oberösterreich ab 1. Juli 2015

Auch die Landesregierung Oberösterreich hat ein Luftreinhalte-Sanierungsgebiet ausgewiesen und eine entsprechende Verordnung samt Lkw-Fahrverbot erlassen.

Betroffen ist die A1 Westautobahn in beiden Fahrtrichtungen zwischen der Anschlussstelle Enns-Steyr (km 154,966) und dem Knoten Haid (km 175,574).

- Ab 1. Juli 2015 gilt ein Fahrverbot für Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge der Abgasklassen EURO 0 und EURO 1.
- Ab 1. Jänner 2016 gilt das Verbot auch für Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge der Abgasklasse EURO 2.
- Diese Fahrverbote gelten für alle Lkw unabhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht, also auch für Kleintransporter und als Lkw zugelassene Kombis mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht unter 3,5 t.

Kennzeichnungspflicht

Fahrzeuge höherer Abgasklassen, die von den Fahrverboten ausgenommen sind, müssen mit entsprechenden Abgasklassen-Kennzeichnungsplaketten ausgestattet sein. Diese sind in Kfz-Werkstätten und in den Prüfen der Autofahrerclubs erhältlich.

Ausnahmen

Nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft sowie der neuen Verordnung bestehen insbesondere folgende Ausnahmen von den Fahrverboten:

- Fahrzeuge mit EURO-1-Motoren bis zu einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 12 t (Klasse N1 oder N2), die im Werkverkehr verwendet werden. Die Lkw-Flotte des betreffenden Un-



ternehmens darf maximal 4 Lkw umfassen. Fahrzeuge, für die diese Ausnahme gilt, müssen mit einer Zusatztafel gekennzeichnet sein (runde weiße Tafel mit der Aufschrift IG-L).

- Fahrzeuge, für deren Benützung im Sanierungsgebiet ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht. Dieses muss im Einzelfall nachgewiesen werden.
- Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, Fahrzeuge der Wasser- oder Energieversorgung, Fahrzeuge zur Kanalwartung oder zur Müllabfuhr

- Lastkraftwagen mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten. Das sind eigens angefertigte Aufbauten auf einem Lkw (Einstufung laut Zulassungsschein), deren Kosten (inklusive Montagekosten) jene des Fahrgestells übersteigen oder die mehr als 100.000 Euro kosten. Es empfiehlt sich, für den Fall von Kontrollen entsprechende Unterlagen im Fahrzeug mitzuführen.
- Fahrzeuge nach Schaustellerart im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1967
- Historische Fahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1967

Mauttarifverordnung 2014 – EURO-6-Tarife sinken Ein Erfolg Ihrer Interessenvertretung!

Nachstehend finden Sie die veröffentlichte Mauttarifverordnung 2015.

Wie von Bundesminister Stöger am 28. November 2014 angekündigt, erfolgt eine Senkung des Grundkilometer tariffs für EURO-6-Fahrzeuge

von derzeit 16,2 Cent (2014) auf 15,6 Cent (seit 01.01.2015).

Der Grundkilometer tariff für andere EURO-Emissionsklassen wird, wie im Begutachtungsentwurf vorge-

schlagen, um 1,6 % angehoben (Tarifvalorisierung). Der Mautaufschlag auf der A12 zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und dem Knoten Innsbruck/Amras (A13), wird auf 20 % erhöht.

350. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2014)

Auf Grund des § 8c Abs. 8 und des § 9 des Bundesgesetzes über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG), BGBl. I Nr. 109/2002, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 99/2013, wird, hinsichtlich des § 9 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, verordnet:

§ 1. Die Tarife werden nach EURO-Emissionsklassen differenziert:

Tarifgruppe	EURO-Emissionsklassen
A	EURO VI
B	EEV
C	EURO IV und V
D	EURO 0 bis III

§ 2. Der Grundkilometer tariff für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen beträgt ohne Umsatzsteuer:

Tarifgruppe	Grundkilometer tariff
A	15,6 Cent
B	17,0 Cent
C	18,8 Cent
D	21,1 Cent

§ 3. Der Grundkilometer tariff gemäß § 2 erhöht sich gemäß § 9 Abs. 7 lit.b BStMG für die Strecke der A 12 zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und dem Knoten Innsbruck/Amras (A 13) im Kalenderjahr 2015 um einen Aufschlag in der Höhe von 20 % und ab dem Kalenderjahr 2016 um einen Aufschlag in der Höhe von 25 %.

§ 4. Die Tarife für die in § 10 Abs. 2 BStMG genannten Mautabschnitte betragen in Euro ohne Umsatzsteuer:

a) A 9, ASt Spital/Pyhrn bis ASt Ardnig/Admont

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
4,03	4,40	4,86	5,46	5,64	6,16	6,80	7,64	8,46	9,24	10,21	11,47

b) A 9, Kn St. Michael bis ASt Übelbach

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
9,55	10,43	11,53	12,96	13,37	14,60	16,14	18,14	20,06	21,90	24,21	27,22

c) A 10, ASt Flachau bis ASt Flachauwinkel

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
2,11	2,31	2,55	2,87	2,95	3,23	3,57	4,02	4,43	4,85	5,36	6,03

d) A 10, ASt Flachauwinkel bis HAST Zederhaus

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
5,43	5,93	6,55	7,36	7,60	8,30	9,17	10,30	11,40	12,45	13,76	15,46

e) A 10, HAST Zederhaus bis ASt St. Michael/Lungau

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
--------	--	--	--	--------	--	--	--	--------	--	--	--

A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
3,51	3,84	4,24	4,77	4,91	5,38	5,94	6,68	7,37	8,06	8,90	10,02

f) A 10, ASt St. Michael/Lungau bis ASt Rennweg/Katschberg

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
2,62	2,86	3,16	3,55	3,67	4,00	4,42	4,97	5,50	6,01	6,64	7,46

g) A 11, ASt St. Jakob/Rosental bis Staatsgrenze Karawankentunnel

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
9,04	9,87	10,91	12,26	12,66	13,82	15,27	17,16	18,98	20,73	22,91	25,75

h) A 13, Kn Innsbruck/Amras bis ASt Innsbruck/Süd

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
2,11	2,31	2,55	2,87	2,95	3,23	3,57	4,02	4,43	4,85	5,36	6,03

i) A 13, Kn Innsbruck/Wilten bis ASt Innsbruck/Süd

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
1,42	1,55	1,71	1,92	1,99	2,17	2,39	2,69	2,98	3,26	3,59	4,03

j) A 13, ASt Innsbruck/Süd bis ASt Zenzenhof

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
1,00	1,09	1,21	1,36	1,40	1,53	1,69	1,90	2,10	2,29	2,54	2,86

k) A 13, ASt Zenzenhof bis ASt Patsch/Igls

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
1,81	1,98	2,18	2,45	2,53	2,77	3,05	3,43	3,80	4,16	4,58	5,15

l) A 13, ASt Patsch/Igls bis ASt Schönberg/Stubaital

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
2,01	2,19	2,43	2,73	2,81	3,07	3,40	3,82	4,22	4,60	5,10	5,73

m) A 13, ASt Schönberg/Stubaital bis ASt Matrei/Steinach

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
6,23	6,80	7,52	8,45	8,72	9,52	10,53	11,83	13,08	14,28	15,79	17,75

n) A 13, ASt Matrei/Steinach bis ASt Nösslach

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
5,03	5,49	6,07	6,82	7,04	7,69	8,50	9,55	10,56	11,53	12,75	14,32

o) A 13, ASt Nösslach bis ASt Brennersee

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
4,52	4,93	5,45	6,12	6,33	6,90	7,63	8,57	9,49	10,35	11,45	12,85

p) A 13, ASt Brennersee bis Staatsgrenze Brennerpass

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
0,91	1,00	1,10	1,24	1,27	1,40	1,54	1,74	1,91	2,10	2,31	2,60

q) S 16, ASt St. Anton/Arlberg bis ASt Langen/Arlberg

Kat. 2				Kat. 3				Kat. 4			
A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
8,74	9,55	10,55	11,86	12,24	13,37	14,77	16,60	18,35	20,06	22,16	24,91

ASt = Anschlussstelle, HAST = Halbanschlussstelle, Kn = Knoten

Kat. 2 = Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen

Kat. 3 = Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen

Kat. 4 = Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen

A, B, C, D = Tarifgruppen

Die Tarife für die Mautabschnitte der A 13 beinhalten gemäß § 9 Abs. 7 lit. b BStMG einen Aufschlag in der Höhe von 25 %.

§ 5. Die in § 4 festgesetzten Tarife für den Mautabschnitt der A 11 zwischen der Anschlussstelle St. Jakob/Rosental und der Staatsgrenze Karawankentunnel gelten nur für die Fahrtrichtung Slowenien.

§ 6. Die Tarife für den Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr betragen abweichend von § 4 in Euro ohne Umsatzsteuer:

Strecke	Mautabschnitt	Kat. 4			
		A	B	C	D
A 13	Kn Innsbruck/Amras bis ASt Innsbruck/Süd	8,86	9,70	10,72	12,06
A 13	Kn Innsbruck/Wilten bis ASt Innsbruck/Süd	5,96	6,52	7,18	8,06
A 13	ASt Innsbruck/Süd bis ASt Zenzenhof	4,20	4,58	5,08	5,72
A 13	ASt Zenzenhof bis ASt Patsch/Igls	7,60	8,32	9,16	10,30
A 13	ASt Patsch/Igls bis ASt Schönberg/Stubaital	8,44	9,20	10,20	11,46
A 13	ASt Schönberg/Stubaital bis ASt Matrei/Steinach	26,16	28,56	31,58	35,50
A 13	ASt Matrei/Steinach bis ASt Nösslach	21,12	23,06	25,50	28,64
A 13	ASt Nösslach bis ASt Brennersee	18,98	20,70	22,90	25,70
A 13	ASt Brennersee bis Staatsgrenze Brennerpass	3,82	4,20	4,62	5,20

Die Tarife beinhalten gemäß § 9 Abs. 7 lit. b BStMG einen Aufschlag in der Höhe von 25 %.

§ 7. Das Vermittlungsentgelt gemäß § 8c Abs. 2 BStMG beträgt 20 828 Euro einschließlich Umsatzsteuer.

§ 8. (1) Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 2015 in Kraft.

(2) Mit Inkrafttreten dieser Verordnung tritt die Mauttarifverordnung 2013, BGBl. II Nr. 460/2013, außer Kraft.

Stöger

Kollektivvertrag für Arbeiter – Erhöhung um 2 Prozent

- Die Löhne, Zulagen und Lehrlingsentschädigungen werden um +2 Prozent erhöht (Keine Ist-Lohn-Vereinbarung!).
- Die Zeit für die Weiterbildung (C 95) wird hinkünftig im Ausmaß des Grundlohnes (Ist-Stundenlohn) vom Arbeitgeber übernommen.
- Einfügung einer Textierung zur Klarstellung der Anrechnungszeiten zur Betriebszugehörigkeit im Rahmen der Lohn- und Zulagenordnung:
„Für die Bemessung der Betriebszugehörigkeit sind Dienstzeiten

bei demselben Arbeitgeber, die keine längeren Unterbrechungen als jeweils drei Monate aufweisen, zusammenzurechnen. Diese Zusammenrechnung unterbleibt jedoch, wenn die Unterbrechung durch eine Kündigung des Arbeitsverhältnisses seitens des Arbeitnehmers, durch einen vorzeitigen Austritt ohne wichtigen Grund oder eine vom Arbeitnehmer verschuldete Entlassung eingetreten ist.“

- Einfügung einer neuen Lohnkategorie (5b) für Professionisten (Heraustrennung aus der bishe-

- rigen Lohnkategorie 5, jedoch idente Lohnhöhen wie Lohnkategorie alt!)
- Die Änderungen/Neuerungen gelten mit Wirksamkeit 1. Jänner 2015



© Nurez2811/Foodista.com

Lohntafel Güterbeförderung 2015

A. Stunden-, Wochen- und Monatslöhne

1. Hilfsarbeiter, Garagenarbeiter, Traktorfahrer, Mitfahrer und Kraftfahrer für LKW bis 3,5 t Gesamtgewicht	Normal-Stundenlohn 2014	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2015	Normal-Wochenlohn 2014	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2015	Normal-Monatslohn 2014	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2015
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,11	0,16	8,27	324,40	6,40	330,80	1.403,03	27,68	1.430,71
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,29	0,17	8,46	331,60	6,80	338,40	1.434,17	29,41	1.463,58
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,51	0,17	8,68	340,40	6,80	347,20	1.472,23	29,41	1.501,64
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,71	0,17	8,88	348,40	6,80	355,20	1.506,83	29,41	1.536,24
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,92	0,18	9,10	356,80	7,20	364,00	1.543,16	31,14	1.574,30

2. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit bis zu 3 Achsen	Normal-Stundenlohn 2014	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2015	Normal-Wochenlohn 2014	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2015	Normal-Monatslohn 2014	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2015
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,29	0,17	8,46	331,60	6,80	338,40	1.434,17	29,41	1.463,58
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,51	0,17	8,68	340,40	6,80	347,20	1.472,23	29,41	1.501,64
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,71	0,17	8,88	348,40	6,80	355,20	1.506,83	29,41	1.536,24
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,97	0,18	9,15	358,80	7,20	366,00	1.551,81	31,14	1.582,95
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,18	0,18	9,36	367,20	7,20	374,40	1.588,14	31,14	1.619,28

3. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit mehr als 3 Achsen	Normal-Stundenlohn 2014	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2015	Normal-Wochenlohn 2014	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2015	Normal-Monatslohn 2014	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2015
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,41	0,17	8,58	336,40	6,80	343,20	1.454,93	29,41	1.484,34
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,60	0,17	8,77	344,00	6,80	350,80	1.487,80	29,41	1.517,21
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,84	0,18	9,02	353,60	7,20	360,80	1.529,32	31,14	1.560,46
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,09	0,18	9,27	363,60	7,20	370,80	1.572,57	31,14	1.603,71
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,29	0,19	9,48	371,60	7,60	379,20	1.607,17	32,87	1.640,04

4. Kraftfahrer für Kraftwagenszüge und Sattelkraftfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Partieführer und Platzmeister	Normal-Stundenlohn 2014	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2015	Normal-Wochenlohn 2014	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2015	Normal-Monatslohn 2014	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2015
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,51	0,17	8,68	340,40	6,80	347,20	1.472,23	29,41	1.501,64
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,71	0,17	8,88	348,40	6,80	355,20	1.506,83	29,41	1.536,24
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,97	0,18	9,15	358,80	7,20	366,00	1.551,81	31,14	1.582,95
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,18	0,18	9,36	367,20	7,20	374,40	1.588,14	31,14	1.619,28
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,38	0,19	9,57	375,20	7,60	382,80	1.622,74	32,87	1.655,61



Taggeld 2015	Erhöhung	Taggeld 2014	
5,11	0,26	12,89	höchstens
5,24	0,10	5,14	mindestens
9,11	0,18	8,93	In verschiedenen Stockwerken
9,11	0,18	8,93	Zuschlag pro Stockwerk
			pro Stück und Arbeitspartie:
			Im gleichen Stockwerk
			In verschiedenen Stockwerken
			Zuschlag pro Stockwerk
			mindestens
			höchstens

Taggeld 2015	Erhöhung	Taggeld 2014	
14,32	0,28	14,04	c) Beim Einsammeln von Abfällen gem. § 2 Abfallwirtschaftsgesetz i. d. F. BGBl. I 102/2002, gebührt pro Arbeitnehmer und Einsatztag eine Zulage von
			d) Für das bloße Umtragen (Umstellen) von Klavieren oder
			Kassen innerhalb betriebsfremder Räumlichkeiten gebührt
			pro Stück und Arbeitspartie:
			Im gleichen Stockwerk
			In verschiedenen Stockwerken
			Zuschlag pro Stockwerk
			mindestens
			höchstens

Taggeld 2015	Erhöhung	Taggeld 2014	
5,11	0,26	12,89	höchstens
5,24	0,10	5,14	mindestens
9,11	0,18	8,93	In verschiedenen Stockwerken
9,11	0,18	8,93	Zuschlag pro Stockwerk
			pro Stück und Arbeitspartie:
			Im gleichen Stockwerk
			In verschiedenen Stockwerken
			Zuschlag pro Stockwerk
			mindestens
			höchstens

Taggeld 2015	Erhöhung	Taggeld 2014	
5,11	0,26	12,89	höchstens
5,24	0,10	5,14	mindestens
9,11	0,18	8,93	In verschiedenen Stockwerken
9,11	0,18	8,93	Zuschlag pro Stockwerk
			pro Stück und Arbeitspartie:
			Im gleichen Stockwerk
			In verschiedenen Stockwerken
			Zuschlag pro Stockwerk
			mindestens
			höchstens

Taggeld 2015	Erhöhung	Taggeld 2014	
5,11	0,26	12,89	höchstens
5,24	0,10	5,14	mindestens
9,11	0,18	8,93	In verschiedenen Stockwerken
9,11	0,18	8,93	Zuschlag pro Stockwerk
			pro Stück und Arbeitspartie:
			Im gleichen Stockwerk
			In verschiedenen Stockwerken
			Zuschlag pro Stockwerk
			mindestens
			höchstens

Taggeld 2015	Erhöhung	Taggeld 2014	
5,11	0,26	12,89	höchstens
5,24	0,10	5,14	mindestens
9,11	0,18	8,93	In verschiedenen Stockwerken
9,11	0,18	8,93	Zuschlag pro Stockwerk
			pro Stück und Arbeitspartie:
			Im gleichen Stockwerk
			In verschiedenen Stockwerken
			Zuschlag pro Stockwerk
			mindestens
			höchstens

Taggeld 2015	Erhöhung	Taggeld 2014	
5,11	0,26	12,89	höchstens
5,24	0,10	5,14	mindestens
9,11	0,18	8,93	In verschiedenen Stockwerken
9,11	0,18	8,93	Zuschlag pro Stockwerk
			pro Stück und Arbeitspartie:
			Im gleichen Stockwerk
			In verschiedenen Stockwerken
			Zuschlag pro Stockwerk
			mindestens
			höchstens

Erläuterungen zur Neuformulierung „Einsatzzeit“ im KV Güterbeförderung Arbeiter

Hintergrund der Neuregelung

Der motivierte Hintergrund für die von der Arbeitgeberseite geforderte und im Rahmen der KV-Verhandlung vereinbarte Neuregelung resultiert im wesentlichen Kern aus Beitragsnachforderungen der Krankenkasse. Rechtsgrundlage dieser Nachforderungen war der bisherige Text in Artikel VIa Ziffer 8 des KV, in welchem grundsätzlich eine Bezahlungspflicht der gesamten Einsatzzeit (abzüglich der 1-stündigen Ruhepause) geregelt war. Ausgenommen von der Bezahlungspflicht waren lediglich 2 im KV ausdrücklich und abschließend aufgezählte Teile der Einsatzzeit, nämlich:

- a. auf schriftliches Verlangen des Lenkers konsumierte Ruhezeit-teile für private Erledigungen,
- b. vorgezogene Teile der Ruhezeit im Sinne von Artikel 4 Ziffer g der VO 561/2006.

Diese Regelung benützte die Krankenkasse zuletzt immer wieder als Basis für – zum Teil enorme – Beitragsnachforderungen in jenen Fällen, in denen (aus welchen Gründen auch immer) eine zu kurze – und damit nicht der VO 561/2006 entsprechende – Ruhezeit abgehalten wurde.

Beispiel: Lenker beginnt die planmäßige Ruhezeit von 9 Stunden, konsumiert diese Ruhezeit aber nicht zur Gänze, sondern beginnt bereits nach 8 Stunden 45 Minuten wieder mit der Arbeitsleistung.

Auf Basis des Wortlautes des KV war der gesamte Zeitraum von 8 h 45 Min mangels einer korrekten Ruhezeit als zu bezahlende Einsatzzeit zu bewerten und damit der Beitragsgrundlage für die SV-Beiträge zuzurechnen.

Grundlage der SV-Beiträge ist gemäß § 44 ASVG jenes Entgelt, worauf der Dienstnehmer im Beitragszeitraum Anspruch hatte.

Vereinbarung der KV-Partner

Auf Basis dieser „Vorgeschichte“ hat sich die Gewerkschaft VIDA bereits im Vorfeld der KV-Verhandlung bereit erklärt, dem Wunsch der Arbeitgeberseite nach Abänderung des KV-Textes bei Einigung im Gesamtpaket nachzukommen. Von Anfang an war sozialpartnerschaftlich vereinbart, mit der Neuformulierung keinesfalls eine Rechtsgrundlage dafür zu schaffen, in Zukunft das monatliche Entgelt der Lenker „kapazitätsorientiert“ nach Belieben zu kürzen, sondern es sollten damit ausschließlich auch von der Gewerkschaft VIDA als „ungerecht“ empfundene Beitragsnachverrechnungen für – auch nach gesetzlichem Maßstab – definitive „Nichtarbeitszeiten“ im Sinne des aufgezeigten Beispiels unterbunden werden.

Bedeutung für die betriebliche Entlohnungspraxis

Für die betriebliche Entlohnungspraxis ergeben sich durch die vorgenommene Neufassung des KV-Textes grundsätzlich keine Änderungen. Verkürzte – und damit nicht korrekte – Ruhezeiten wurden in der Praxis schon bisher nicht bezahlt, da diese rein nach dem Arbeitszeitgesetz keine Arbeitszeit darstellen. Da diese aber vom KV – in Besserstellung gegenüber dem Gesetz – in den Rang echter Arbeitszeiten gehoben wurden, knüpfte auch die sozialversicherungs-

rechtliche Beitragspflicht an diesen kollektivvertraglichen Arbeitszeitbegriff an. Dies wird mit der Neufassung nun verhindert, indem nun ausschließlich der gesetzliche Lenkerarbeitszeitbegriff maßgeblich ist.

Die Frage der Entlohnung bestimmt sich daher nach dem Vorliegen von Arbeitszeit im Sinne des Arbeitszeitgesetzes (wie in der Lenkerarbeitszeit-Richtlinie sowie in § 13b Arbeitszeitgesetz abgebildet). Es ist daher in jedem konkreten Anlassfall ausschlaggebend, ob eine der im KV aufgezählten Tätigkeiten vorliegt. Wenn dies der Fall ist, liegt zu bezahlende Arbeitszeit vor. Dazu zählen vor allem auch die zahlreichen Fälle der Arbeitsbereitschaft, in denen der Lenker seinen Aufenthaltsort nicht frei bestimmen kann und sich für die alsbaldige Wiederaufnahme der Arbeit bereithalten muss. In der Regel sind dies sämtliche – ungeplanten bzw. unplanbaren – Wartezeiten/Arbeitsunterbrechungen, welche als Arbeitsbereitschaftszeiten mit zwar verminderter Inanspruchnahme aber trotzdem erforderlicher gewisser Aufmerksamkeit des Lenkers zu bezahlen sind (siehe auch Artikel VIa Ziffer 2 des KV).



Kollektivvertrag für Angestellte

- Die KV-Gehälter der Beschäftigungsgruppen 1 und 2 werden um +2,1 Prozent erhöht (keine Ist-Gehaltsvereinbarung!).
- Die KV-Gehälter der Beschäftigungsgruppen 3 und 4 werden um +1,9 Prozent erhöht (keine Ist-Gehaltsvereinbarung!).
- Die Arbeitgeberforderung nach Änderung des Zeitraumes hinsichtlich der Nachtüberstunden (22 Uhr bis 5 Uhr, vormals

21 Uhr bis 5 Uhr) wird umgesetzt! Die entsprechende Bestimmung des Artikel VI – Mehrarbeitsleistung Zi. 2 lautet nun wie folgt: „[...] Überstunden in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr (Nachtüberstunden) sind mit einem Zuschlag von 100 Prozent des vereinbarten Grundstundenlohnes zu entlohnen.“

- Die Bestimmungen zur Karenz (Artikel XV, Punkt 7.) werden

hinsichtlich des Anrechnungszeitraumes von 6 Monaten auf 9 Monate geändert.

- Redaktionelle Anpassung: Die Übergangsbestimmungen des Artikel XII (Urlaubszuschuss und Weihnachtsremuneration) Punkt 2. a) – c) werden ersatzlos gestrichen.
- Die Änderungen traten mit Wirkung 1. Jänner 2015 rückwirkend in Kraft!

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

	2014	Erhöhung	2015
a)	1.182,14	24,82494	1.206,96
b)	1.268,43	26,63703	1.295,07
c)	1.335,69	28,04949	1.363,74

2,1

Beschäftigungsgruppe 2: Angestellte mit einschlägiger Lehr- oder Schulausbildung

a)	1.230,15	25,83315	1.255,98
b)	1.306,60	27,4386	1.334,04
c)	1.520,97	31,94037	1.552,91

Beschäftigungsgruppe 3: Angestellte, die nach allgemeinen Richtlinien oder Weisungen schwierige Arbeiten selbständig erledigen

a)	1.338,91	25,43929	1.364,35
b)	1.526,71	29,00749	1.555,72
c)	1.711,48	32,51812	1.744,00

1,9

Beschäftigungsgruppe 4: Angestellte mit schwieriger, selbständiger Tätigkeit

a)	1.564,77	29,73063	1.594,50
b)	1.631,41	30,99679	1.662,41
c)	1.904,96	36,19424	1.941,15

Beschäftigungsgruppe 5: Angestellte und Verantwortliche in leitender Stellung: freie Vereinbarung

Kollektivvertrag für das Kleintransportgewerbe

Die Verhandlungen sind für den 20. April 2015 angesetzt. In der nächsten Ausgabe erfahren Sie das Ergebnis.

EU-Verordnung 165/2014 – Kontrollgerätverordnung – Inkrafttreten bestimmter Artikel am 2. März 2015

Die Verordnung VO 165/2014 löst die Kontrollgeräteverordnung (VO 3821/85) ab und bewirkt Änderungen in der Lenk- und Ruhezeitenverordnung (diese betreffen allerdings nur den Werkverkehr). Die Verordnung ist bereits in Kraft getreten und gilt vorbehaltlich von Durchführungsbestimmungen erst ab 2. März 2016.

Wichtige Änderungen welche bereits seit 2. März 2015 gelten:

- Die Aufzeichnung von Tätigkeiten der Fahrer außerhalb des Fahrzeuges müssen direkt auf dem Schaublatt oder auf der Fahrerkarte manuell nachgetragen werden. Das EU-Formblatt ist auch weiterhin auszustellen, sofern ein manueller Nachtrag der jeweiligen Tätigkeit direkt am Schaublatt oder auf der Fahrerkarte unmöglich ist.
- Es wird klargestellt, dass nicht nur Schaublätter, sondern auch Fahrerkarten erst nach dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen werden dürfen (vorbehaltlich einer anderweitig zulässigen Entnahme). Dies war bisher nur für Schaublätter explizit geregelt.

- Es ist nun eindeutig geregelt, dass unter dem sogenannten Bettsymbol alle Arbeitsunterbrechungen und Ruhezeiten (gleichgültig ob es sich dabei um Tages- oder Wochenruhezeiten handelt) aufzuzeichnen sind. Bisher waren nur die „Tagesruhezeiten“ erwähnt.

Änderungen der Lenk- und Ruhezeiten-VO 561/2006

Die wichtigste Änderung stellt die Erweiterung der bereits existierenden Ausnahme von der Kontrollgerätverpflichtung bei Fahrzeugen bis 7,5 t Höchstgewicht, die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt (sog. Handwerker Ausnahme) dar. Die Kilometergrenze wurde (für die Ausnahme erlaubter Umkreis vom Standort des Unternehmens) von bisher 50 km auf 100 km erhöht.



© Foto: yuliyev Fotolia.com

© Foto: beechbay10/Fotolia.com

Erfolg der Interessenvertretung: Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960 – Bundesländerübergreifende Bescheidausstellung zu Fahrverboten (Wochenende/Feiertage/Nacht)

Eine von der WKO immerhin schon seit Sommer 2013 geforderte Änderung der StVO ist im Bundesgesetzblatt kundgemacht worden.

zur verwaltungsökonomischen und kostenschonenden Bewilligung mittels eines Bescheids herangezogenen Rechtsgrundlage.

de gesetzliche Abhilfe gefordert. Trotz klarer Sach- und Rechtslage verzögerte sich die politische Lösung jedoch bis in den November 2014 hinein.

In aller Kürze: Es gilt nun im Ergebnis wieder jene Rechtslage zu individuellen Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot sowie zum Nachtfahrverbot für Lkw (§ 42 Abs. 1, 2 und 8 iVm § 45 Abs. 1 bis 2a StVO), die bis zum 1. Jänner 2014 gegolten hatte. Wenn eine Ausnahme von diesen Verboten für eine Fahrt, die zwei oder mehrere Bundesländer betrifft, bewilligt wird, hat die zuständige Behörde jenes Bundeslandes, in welchem die Fahrt beginnt, nach Herstellung des Einverständnisses mit den übrigen betroffenen Bundesländern wieder nur einen Bescheid zu erlassen.

Mit Aufhebung des Art. 15 Abs. 7 B-VG mit 1. Jänner 2014 entfiel nämlich die von den Behörden

Die Folgen waren unerträglich und gingen zu Lasten der Wirtschaft:

- Die Unternehmen mussten bis zu neun Ausnahmeanträge für eine einzige Fahrt statt bisher einen Antrag stellen und
- wurden dadurch mit massivem Kosten- und Administrationsaufwand belastet.
- Die Verfahren waren länger und aufwändiger und
- die Verwaltungsbehörden hatten trotz knapper Ressourcen erheblichen Mehraufwand zu tragen.

Schon lange vor Außerkrafttreten des Art. 15 Abs. 7 B-VG am 1. Jänner 2014 hat die WKO das BMVIT und die politischen Akteure nachdrücklich auf den sich abzeichnenden Zustand hingewiesen und entsprechen-

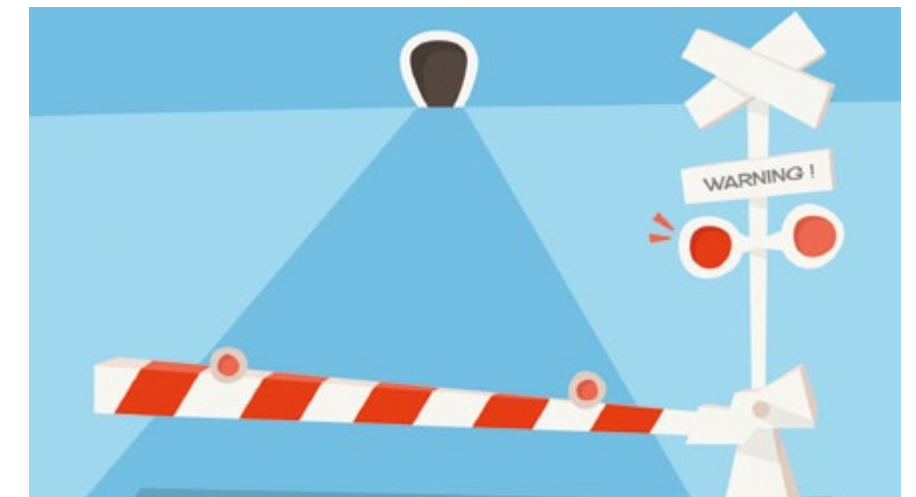
Nunmehr wurde wie gefordert nach § 45 Abs. 2b StVO folgender Abs. 2c eingefügt:

„(2c) Soll sich die Bewilligung einer Ausnahme gemäß Abs. 1 bis 2a auf Antrag auf zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, ist zur Erteilung der Bewilligung jene Landesregierung zuständig, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Fahrt beginnt, bei Fahrten aus dem Ausland kommend jene Landesregierung, deren örtlicher Wirkungsbereich zuerst befahren wird; das Einvernehmen mit den übrigen in Betracht kommenden Landesregierungen ist herzustellen.“

Diese Änderung trat mit 1. Jänner 2015 in Kraft. Das Bundesgesetzblatt ist auf der Homepage unter www.wko.at/stmk/transporteure abrufbar.

Arlbergtunnel Komplett-Sperre

Derzeit findet eine Generalsanierung des Arlberg-Straßentunnels statt. Dazu ist es auch notwendig, im heurigen Sommer den Tunnel komplett zu sperren. Als Ersatzstraße steht – außer großräumigen Umfahrungen – nur der Arlberg-Pass zur Verfügung. Aufgrund des zu erwartenden hohen (Pkw)-Verkehrsaufkommens sind umfangreiche Verkehrsbeschränkungen verordnet worden, die jedoch den Ziel- und Quellverkehr ausnehmen. Bitte beachten, dass insbesondere der West-Ost-Verkehr (lange Distanzen) über München fahren muss.





Im Zuge der derzeit laufenden Sanierungsmaßnahmen muss der Arlbergtunnel vom 21.4.2015 bis 14.11.2015 für den gesamten Verkehr gesperrt werden. Dies bedingt umfangreiche verkehrsplanerische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen, um den Verkehr zu bewältigen. Der gesamte Individual- und Wirtschaftsverkehr wird grundsätzlich über die Pass-Route geführt, wobei dringend empfohlen wird, wenn möglich großräumige Umfahrungsrouten zu wählen.

Regelung für Busse, Solo-Lkws und Pkws mit Anhänger (z.B. Wohnwagengespanne)

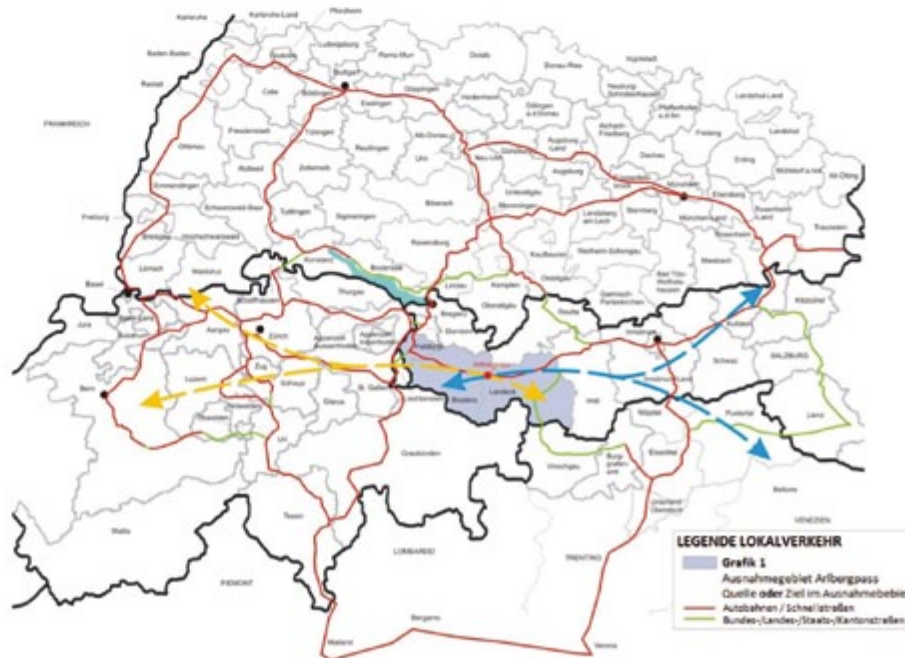
- Keine Einschränkungen für den Busverkehr
- Keine Einschränkungen für Solo-Lkws (Wochenend-, Sonn- und Feiertag-FV gilt)
- Fahrverbot für Pkw mit Anhänger (ausgenommen leichte Anhänger bis 750 kg - z.B. Wohnwagengespanne) an Samstagen ab 9.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen bis 22.00 Uhr

Für Lkw mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge gilt ein Fahrverbot mit folgenden AUSNAHMEN!

Achtung: die unten dargestellten Ausnahmeregelungen gelten nicht an allen Samstagen von 09.00 Uhr bis 24.00 Uhr und Sonn- und Feiertagen von 00.00 Uhr bis 22.00 Uhr

1) Ziel- oder Quellverkehr in folgenden Bezirken (lokaler Verkehr)

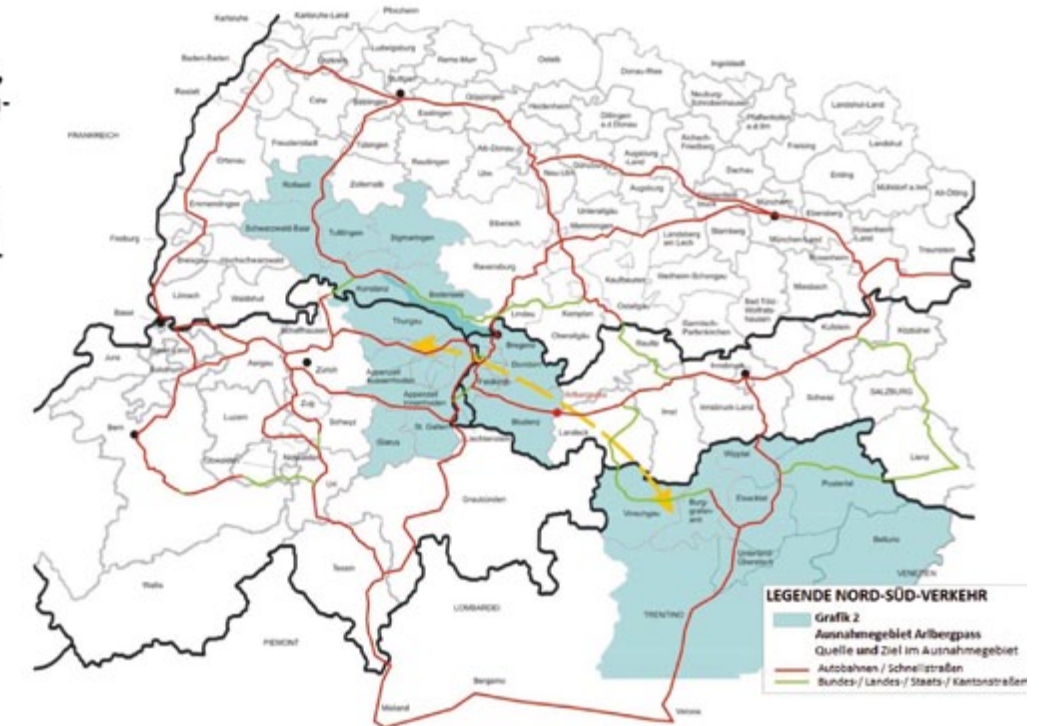
- Bludenz
- Feldkirch
- Landeck



2) Ziel- und Quellverkehr (Beladung und Abladung in folgenden Regionen)

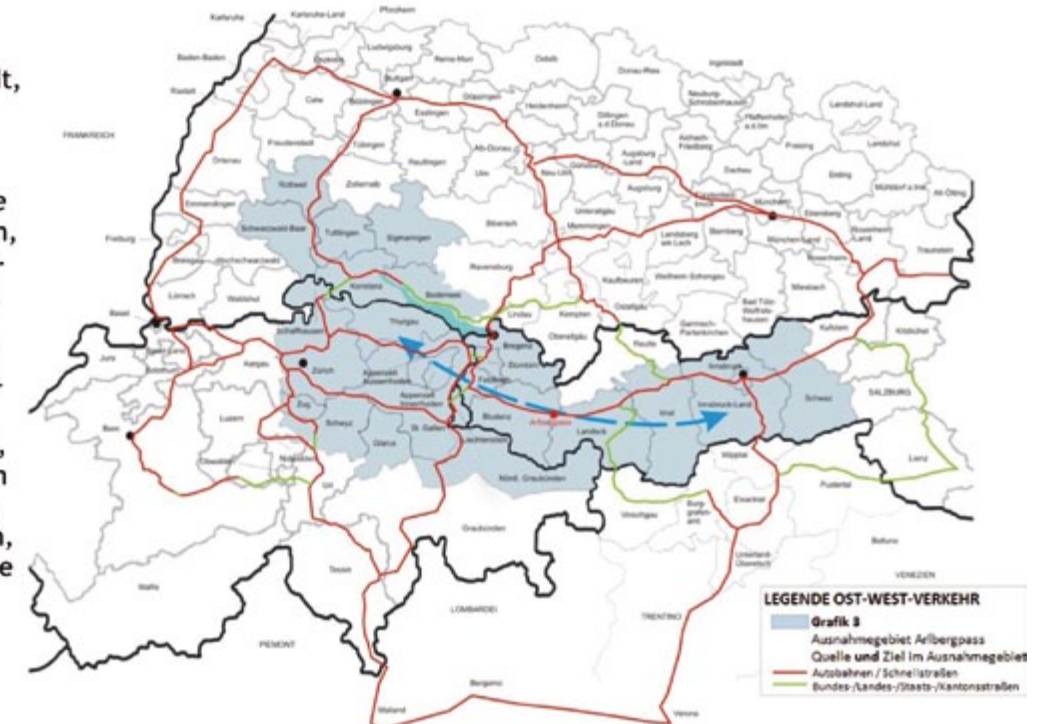
Nordwest-Südost-Verkehr

- alle Bezirke Vorarlbergs
- Landkreise Bodensee, Konstanz, Sigmaringen, Tuttlingen, Schwarzwald-Baar, Rottweil
- Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell-Innerrhoden, Appenzell-Ausserrhoden, Glarus
- Provinzen Bozen, Trient, Belluno



Ost-West-Verkehr

- alle Bezirke Vorarlbergs
- Bezirke Landeck, Imst, Innsbruck-Stadt, Innsbruck-Land, Schwaz
- Liechtenstein
- Landkreise Bodensee Sigmaringen, Tuttlingen, Schwarzwald-Baar, Rottweil
- Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell-Innerrhoden, Appenzell-Ausserrhoden, Glarus, Schwyz, Zug, Zürich, Schaffhausen
- alle Gemeinden des Kantons Graubünden, die nördlich der Linie Chur-Davos liegen



3) Weitere Ausnahmen

- Zufahrt zur Lechtal-Bundesstraße jederzeit möglich
- Fahrten mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen
- Fahrten mit Fahrzeugen des Straßendienstes, des Bundesheeres, der Pannenhilfe, der Abschleppdienste, des öffentlichen Sicherheitsdienstes, Fahrten im Einsatz von Katastrophenfällen, Fahrten für unaufschiebbare Reparaturen an Energieversorgungsanlagen, Schulfahrzeuge

Baustellen-Info für Kärnten

Information der Kärntner Landesregierung/Abteilung Verkehrsgewerbe/Sondertransporte
über folgende Baustellen:

A2 Südautobahn:

Wolfsberg Süd bis St. Andrä (20. März 2015 – voraussichtlich 21. Mai 2015)

Schleusung für Transporte mit einer Breite von über 4 m | Schleuszeiten der Baustelle A2, Deck. San. Wolfsberg:

Fahrtrichtung Norden (Wien):

Montag bis Freitag jeweils um 3 Uhr und um 22 Uhr | Samstag um 3 Uhr

Fahrtrichtung Süden (Italien):

Montag bis Freitag jeweils um 1 Uhr, 5 Uhr und um 21 Uhr | Samstag um 1 Uhr und 5 Uhr

An Tagen vor Feiertagen und an Feiertagen gibt es keine Schleusungen.

Nordumfahrung Klagenfurt (16. September 2014 – voraussichtlich 1. Juli 2015)

Transporte mit einer Breite von über 3,25 m müssen über den Südring ausweichen.

Maximales Gewicht über die Umleitung Südring ist 170 t, Verwiegung bzw. statische Nachrechnung möglich (je nach Gewicht bzw. Lastintensität)

A10 Tauernautobahn Kärnten:

Oswaldibergtunnel (16. Februar 2015 – voraussichtlich 28. April 2015)

Transporte mit einer Breite von über 3,50 m können donnerstags den Tunnel befahren, an anderen Tagen gibt es eine Umleitung.

Zeitfenster für die Tunneldurchfahrt mit mehr als 3,50 m Transportbreite, RFB Villach und RFB Salzburg:

Donnerstag in der Zeit von 20 Uhr bis 5 Uhr

Kroislerwandtunnel (16. März 2015 – voraussichtlich 12. Juni 2015)

Transporte mit einer Breite von über 3,90 m können ab 18. Mai 2015 donnerstags den Tunnel befahren, vorher bzw. an anderen Tagen gibt es eine Umleitung.

Zeitfenster für die Tunneldurchfahrt mit mehr als 3,90 m Transportbreite, RFB Villach und RFB Salzburg:

Donnerstag in der Zeit von 20 Uhr bis 5 Uhr

Auf den Umleitungsstrecken gibt es Lkw-Fahrverbote, der Transporteur muss zusätzlich eine Bewilligung nach der STVO beantragen, je nach Umleitung beim Magistrat Villach und/oder bei der BH Villach.

A11 Karawankenautobahn:

Deckensanierung km 9,280 – 15,100

(30. März 2015 – voraussichtlich 8. Mai 2015)

Schleusung für Transporte mit einer Breite von über 3,85 m

Schleusungen ausschließlich nach vorheriger Vereinbarung

Zeitfenster in Richtung Knoten Villach und in Richtung Slowenien:

Montag 19 Uhr bis Freitag 5 Uhr in der Zeit von 19 Uhr bis 5 Uhr

(Achtung eingeschränkte Durchfahrt im Karawankentunnel möglich)

Die hier angeführten Zeitvorgaben gelten im Rahmen der im Bescheid vorgeschriebenen Fahrzeiten.

An Tagen vor Feiertagen und an Feiertagen gibt es keine Schleusungen.



© Foto: styleneed/fotolia.com

© Foto: ifotopix10/fotolia.com

A10 Tauernautobahn Salzburg:

Brückeninstandsetzung Pongau Ast. Paß Lueg – (Hast. Lammertal-Hütttau) Ast. Fahrverbindung Gasthofgut Eben (23. Februar 2015 – voraussichtlich 20. April 2015)

Transporte über 3,80 m Breite können nur nach Koordination und Zustimmung täglich in der Zeit von 20 Uhr bis 5 Uhr durch den Baustellenbereich geführt werden. Für die Durchfahrt von über 3,80 m Breite durch den Baustellenbereich ist eine Mindestladehöhe von 1 m erforderlich.

vom 21.04.2015 bis 09.05.2015 max. Durchfahrtsbreite 4,10 m und

vom 10.05.2015 bis 13.05.2015 max. Durchfahrtsbreite 3,95 m und

vom 14.05.2015 bis 15.05.2015 max. Durchfahrtsbreite 4,10 m und

vom 16.05.2015 bis 19.05.2015 max. Durchfahrtsbreite 3,95 m und

vom 20.05.2015 bis 19.06.2015 max. Durchfahrtsbreite 4,10 m

Fahrbahntrennung mittels Betonleitwand – Höhe 0,80 m



Sperre der Rampe Pongau voraussichtlich in nachfolgenden Zeiträumen:

vom 10. Mai 2015 bis 13. Mai 2015 und

vom 16. Mai 2015 bis 19. Mai 2015

Sondertransporte über 3,95 m bzw. 4,10 m Breite können nur nach Koordination und Zustimmung täglich in der Zeit von 20 Uhr bis 5 Uhr durch den Baustellenbereich geführt werden. Für die Durchfahrt von über 3,95 m bzw. 4,10 m Breite durch den Baustellenbereich ist eine Mindestladehöhe von 1 m erforderlich.

Brückensanierung E20 – E22 Baustelle zwischen: Ast. Flachau Winkl – Ast. Flachau

(23. Mai 2015 – voraussichtlich 20. Juli 2015)

Für die A10 in Fahrtrichtung Salzburg von km 71,40 – 69,00, gilt eine max. Durchfahrtsbreite von 4,20 m.

Fahrbahntrennung mittels Betonleitwand – Höhe 0,65 m

Für die Brückenobjekte gilt eine Gewichtsbeschränkung von max. 80 t.

Sondertransporte über 80 t können nicht über die Brückenobjekte geführt werden.

Es ist eine Routenänderung erforderlich.

Sondertransporte über 4,20 m Breite können nur mit dem positiven Einvernehmen durch die Baustelle geführt werden.

Brückensanierung E20 – E22 Baustelle zwischen: Ast. Flachau – Ast. Flachau Winkl

(15. September 2015 – voraussichtlich 20. November 2015)

Für die A10 in Fahrtrichtung Villach, von km 69,00 – 71,40, gilt eine max. Durchfahrtsbreite von 3,50 m.

Fahrbahntrennung mittels Leitbaken – Höhe 1,20 m

Für die Brückenobjekte gilt eine Gewichtsbeschränkung von max. 80 t.

Sondertransporte über 80 t können nicht über die Brückenobjekte geführt werden.

Es ist eine Routenänderung erforderlich.

Sondertransporte über 3,50 m Breite können nur mit dem positiven Einvernehmen durch die Baustelle geführt werden.

Brückensanierung E20 – E22 Baustelle zwischen: Ast. Flachau Winkl – Ast. Flachau

(15. September 2015 – voraussichtlich 20. November 2015)

Für die A10 in Fahrtrichtung Salzburg, von km 71,40 – 69,00, gilt eine max. Durchfahrtsbreite von 3,50 m.

Fahrbahntrennung mittels Leitbaken – Höhe 1,20 m

Für die Brückenobjekte gilt eine Gewichtsbeschränkung von max. 80 t.

Sondertransporte über 80 t können nicht über die Brückenobjekte geführt werden.

Es ist eine Routenänderung erforderlich.

Sondertransporte über 3,50 m Breite können nur mit dem positiven Einvernehmen durch die Baustelle geführt werden.

<http://www.asfinag.at/baustelleninfo>

<http://www.asfinag.at/unterwegs/lkw-bus/sondertransporte>

Neufassung des Erlasses betreffend Vorgangsweise bei missbräuchlicher Verwendung von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen

Im Hinblick auf die durch BGBl. I Nr. 26/2014 erfolgte Änderung des § 82 Abs. 8 KFG wird der Erlass vom 15. Juli 2013, Zl. 179.474/0012-IV/ST4/2013, hiermit aufgehoben und durch den gegenständlichen Erlass ersetzt. Dabei wird auch ein Punkt betreffend die unmittelbare Abnahme der Kennzeichentafeln durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht im Zuge einer Straßenkontrolle angefügt.

Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen:

1.1. Fahrzeuge ohne dauernden Standort in Österreich:

Gemäß § 79 KFG ist das Verwenden von Kraftfahrzeugen und Anhängern mit ausländischem Kennzeichen, die keinen dauernden Standort im Bundesgebiet haben, auf Straßen mit öffentlichem Verkehr unbeschadet zollrechtlicher und gewerberechtlicher Vorschriften nur zulässig, wenn die Fahrzeuge vor nicht länger als einem Jahr in das Bundesgebiet eingebracht wurden und wenn die Vorschriften der §§ 62, 82 und 86 KFG eingehalten werden. § 79 KFG regelt den „vorübergehenden internationalen Verkehr“, dessen wesentlichstes Merkmal das Fehlen eines dauernden Standortes (des Fahrzeuges) bzw. eines Hauptwohnsitzes (des Lenkers) im Bundesgebiet ist.

Die 1-Jahres-Frist des § 79 KFG wird bei jedem Grenzübertritt unterbrochen und beginnt danach neu zu laufen. Diese Vorschrift zielt primär auf Touristen oder den internationalen Güterverkehr ab. Es entspricht dem Sinn und Zweck der Norm, dass solche Fahrzeuge in Österreich nicht zugelassen werden müssen.

1.2. Fahrzeuge mit dauerndem Standort in Österreich:

Gemäß § 82 Abs. 8 KFG sind Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die von Personen mit dem Hauptwohnsitz oder Sitz im Inland in das Bundesgebiet eingebracht oder in diesem verwendet werden, bis zum Gegenbeweis als Fahrzeug mit dem dauernden Standort im Inland anzusehen.

Die Verwendung solcher Fahrzeuge ohne Zulassung gemäß § 37 KFG ist nur während eines Monats ab der erstmaligen Einbringung in das Bundesgebiet zulässig. Eine vorübergehende Verbringung aus dem Bundesgebiet unterbricht diese Frist nicht.

Nach Ablauf eines Monats ab der erstmaligen Einbringung in das Bundesgebiet sind der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, abzuliefern. Wenn glaubhaft gemacht wird, dass innerhalb dieses Monats die inländische Zulassung nicht vorgenommen werden konnte, darf das Fahrzeug ein weiteres Monat verwendet werden. Danach sind der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, abzuliefern. Die Ablieferung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung.

Durch diese Neufassung des § 82 Abs. 8 KFG durch das BG BGBl. I Nr. 26/2014 sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass die Frist von einem Monat ab der erstmaligen Einbringung in das Bundesgebiet beginnt und dass eine vorübergehende Verbringung aus dem Bundesgebiet diese Frist nicht unterbricht.

1.3. unterschiedliche Fristberechnung gem. § 79 und § 82 Abs. 8 KFG

Der Unterschied hinsichtlich der Unterbrechung der 1-Monats-Frist des § 82 Abs. 8 KFG gegenüber der 1-Jahres-Frist des § 79 KFG ist nunmehr ausdrücklich gesetzlich verankert. Anders als die Frist des § 79 KFG wird die 1-Monats-Frist des § 82 Abs. 8 KFG bei einer vorübergehenden Verbringung aus dem Bundesgebiet nicht unterbrochen und beginnt daher nach einem neuerlichen Grenzübertritt nicht neu zu laufen.

Vorgangsweise bei missbräuchlicher Verwendung von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen:

2.1. Verständigung gem. § 82 Abs. 9 KFG

Um die Zusammenarbeit zwischen den kraftfahrrechtlichen Kontrollorganen und den Abgabenbehörden zu verbessern, wurde mit der 30. KFG-Novelle in § 82 Abs. 9 KFG vorgesehen, dass die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht das Daten-, Informations- und Aufbereitungscenter (DIAC) des Bundesministeriums für Finanzen zur abgaberechtlichen Überprüfung zu verständigen haben, wenn sie eine Übertretung des § 82 Abs. 8 KFG feststellen.

2.2. Vorgangsweise, wenn dauernder Standort in Österreich festgestellt wurde:

Um in weiterer Folge auch die Zusammenarbeit zwischen den Abgabenbehörden und den Kraftfahrbehörden zu verbessern, ist wie folgt vorzugehen:

2.2.1. Sachverhaltsdarstellung von der Abgaben- an die Kraftfahrbehörde:

Wenn eine Abgabenbehörde das Vorliegen des dauernden Standortes des Fahrzeuges in Österreich bereits bejaht und somit die illegale Verwendung eines Fahrzeuges mit ausländischem Kennzeichen festgestellt hat, so hat sie eine entsprechende Sachverhaltsdarstellung an die Kraftfahrbehörde zu übermitteln.

Wenn der Sachverhalt entsprechend klar und gut begründet von der Abgabenbehörde übermittelt wird, so kann die Kraftfahrbehörde, gestützt auf die Bestimmung des § 82 Abs. 8 KFG und auf das Erkenntnis des VwGH vom 21. Mai 1996, GZ. 95/11/0378, die weiteren Schritte veranlassen.

2.2.2. formlose Verständigung der Person; möglicher Gegenbeweis:

Da gemäß § 82 Abs. 8 KFG der Gegenbeweis, dass der dauernde Standort des Fahrzeuges doch nicht im Bundesgebiet liegt, zulässig ist, wird die Kraftfahrbehörde aufgrund einer gut begründeten Sachverhaltsdarstellung der Abgabenbehörde die betroffene Person vorerst formlos über die missbräuchliche Verwendung des Fahrzeuges mit ausländischem Kennzeichen informieren und auffordern, die Kennzeichentafeln innerhalb einer knappen Frist von ca. einer Woche abzuliefern, weil diese sonst durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes eingezogen werden müssten.

Sollten innerhalb der gesetzten Frist gute Argumente als Gegenbeweis vorgebracht werden, die das Vorliegen des inländischen dauernden Standortes zweifelhaft erscheinen lassen, so sind diese zu prüfen und es ist mit dem Auftrag an die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes zum Einbringen der Kennzeichentafeln noch zuzuwarten, bis alle Unsicherheiten ausgeräumt sind.

2.2.3. Auftrag an die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die Kennzeichentafeln einzuziehen:

Insofern der Gegenbeweis gem. § 82 Abs. 8 KFG nicht erbracht werden kann und die Fristen gem. § 82 Abs. 8 KFG (ein bzw. zwei Monate) verstrichen sind, hat die zuständige Kraftfahrbehörde die Abnahme der Kennzeichentafeln gem. § 102 Abs. 12 lit. a KFG durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu veranlassen.

2.3. Vorgangsweise nach rechtskräftiger Bestrafung wegen Übertretung des § 82 Abs. 8 KFG:

Aber auch in den Fällen, in denen die Kraftfahrbehörde ohne Sachverhaltsdarstellung der Abgabenbehörde ein Verwaltungsstrafverfahren wegen Übertretung des § 82 Abs. 8 KFG durchgeführt hat, ist nach Rechtskraft der Bestrafung wie unter Pkt. 2.2.2. (erster Absatz) und 2.2.3. beschrieben vorzugehen.

Argumente im Hinblick auf den Gegenbeweis werden kaum denkbar sein, da diese ja schon im vorgelagerten Verwaltungsstrafverfahren zu berücksichtigen gewesen wären.

Es wäre die betroffene Person somit vorerst formlos über die missbräuchliche Verwendung des Fahrzeuges mit ausländischem Kennzeichen zu informieren und aufzufordern, die Kennzeichentafeln innerhalb einer knappen Frist von ca. einer Woche abzuliefern, weil diese sonst durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes eingezogen werden müssten. Werden die Kennzeichentafeln innerhalb dieser Frist nicht abgeliefert, hat die zuständige Kraftfahrbehörde die Abnahme der Kennzeichentafeln gem. § 102 Abs. 12 lit. a KFG durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu veranlassen.

2.4. Abnahme der Kennzeichentafeln durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht im Zuge einer Straßenkontrolle:

Wenn im Zuge einer Straßenkontrolle eindeutig und zweifelsfrei festgestellt wird, dass ein Verstoß gegen § 82 Abs. 8 KFG und somit eine missbräuchliche Verwendung eines Fahrzeuges mit ausländischen Kennzeichentafeln im Bundesgebiet vorliegt, so können von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht die ausländischen Kennzeichentafeln auch sofort vor Ort abgenommen werden.

Diese Vorgangsweise kann im Sinne des Erkenntnisses des VwGH vom 21. Mai 1996, GZ. 95/11/0378 auf § 102 Abs. 12 lit. a iV mit § 36 lit. a und § 82 Abs. 8 KFG gestützt werden, da die Berechtigung zur Verwendung eines Kfz mit ausländischen Kennzeichen gem. § 82 KFG bereits geendet hat.

Im Hinblick auf die fehlende Rechtsschutzmöglichkeit vor Ort und auf drohende Amtshaftungsansprüche bei ungerechtfertigter Abnahme der Kennzeichentafeln ist von dieser Möglichkeit nur in wirklich eindeutig gelagerten Fällen Gebrauch zu machen.

Wie auch im Rahmen der Ländertagung 2014 besprochen, wird es in der Regel kaum möglich sein, dass im Zuge einer Straßenkontrolle vor Ort von einem Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht mit ausreichender Sicherheit alle relevanten Umstände festgestellt und beurteilt werden können, ob die Monatsfrist des § 82 Abs. 8 KFG bereits überschritten ist und eine missbräuchliche Verwendung vorliegt und somit die Kennzeichentafeln eventuell sofort abgenommen werden dürfen.

Sehr geehrte Leser/-innen,

das Jahr 2015 gestaltet sich für die heimische Transportwirtschaft nicht leichter als die Vorjahre.

Harter Wettbewerb und viel Bürokratie sowie der Zwang zum Sparen lässt so Manchen auch über das Thema Versicherungen nachdenken.

Wir, als **Veritas Versicherungsmakler**, sind seit über 60 Jahren fixer Bestandteil in Ihrer Branche und wissen ganz genau, wo wir helfen können.

Und deshalb lautet auch für uns das Motto 2015:

- Sparen helfen, wo immer es geht, aber Qualität muss bleiben. Dafür stehen wir mit Veritas-Handschlagqualität.

Was wir können:

- Kfz – Haftpflicht und Kaskoversicherung. Verschiedene Programme werden exakt durch unser Vertragsteam errichtet und überwacht. Geld-zurück bei gutem Schadenverlauf.
- Bearbeitung sämtlicher Kfz-Schäden bei uns im Haus. Bei Veritas wird nicht einfach nur weitergeleitet. Gültig für In- und Ausland.

- CMR Spezialabteilung. Vertragserrichtung und Schadenbearbeitung aus einer Hand!
- Sonderkonzepte Betriebshaftpflicht für Frächter und/oder Spediteure (spezifische Klauseln)
- Rechtsschutz – Sonderdeckung mit zahllosen Erweiterungen
- Berufsunfähigkeitsversicherung (was tun, wenn man nicht mehr arbeiten kann?)
- Pensionsvorsorge

- **Neu:** Vermittlung von Factoring
- **Neu:** Kreditversicherung ohne Antragsfragen möglich.
- Sonderlösung für Busunternehmen (Haftpflicht und Kasko, einzigartiges Modell in Österreich)

Sie wollen sparen und brauchen einen Spezialisten? Dann rufen Sie an, Sie können nur gewinnen!



Kontakt



Mag. Peter Kremers
+43 (676) 398 02 94
peter.kremers@aktuell.co.at



Thomas Trent
+43 (676) 459 13 77
thomas.trent@aktuell.co.at

Fahrsicherheitszentrum für Gabelstapler in Österreich bfi Steiermark setzt neue Maßstäbe in der Ausbildung

Noch vor dem Sommer eröffnet das bfi Steiermark als erste österreichweite Bildungseinrichtung in Kooperation mit Linde Material Handling GmbH ein eigenes Fahrsicherheitszentrum für Hubstapler aller Bauarten, um zukünftig die steirischen Unternehmen dabei zu unterstützen, Produktionsausfälle, Schäden und Haftungen zu vermeiden.



Durch verstärktes hochwertiges Praxis-training mit innovativen Ausbildungsmethoden und Hightech-Equipment sichert sich das bfi Steiermark in Zukunft die Marktführerschaft im Hubstapler-Ausbildungssegment. Dr. Techt, GF bfi: „Mit dieser vertiefenden Ausbildung wird eine langjährige Forderung der Wirtschaft erfüllt, die zu mehr Fahrsicherheit und damit zu geringeren Personen- und Sachschäden führt.“ Abgerundet wird diese Ausbildungsschiene mit einer Vielfalt an zusätzlichen Produkten im Logistikbereich, die speziell auf die Wirtschaft zugeschnitten sind. „Besonderes Augenmerk im Training wird auch auf deichselgeführte Staplerfahrzeuge gelegt, die im großen Ausmaß im Handel eingesetzt werden und derzeit noch

nicht führerscheinpflichtig sind“ so Techt weiter. Die eigens dafür neu errichtete 8 Meter hohe Trainingshalle auf dem bfi-Gelände in der Paula-Wallisch-Straße in Graz-Puntigam bietet dabei beste Voraussetzungen, um den künftigen Gabelstapler-TeilnehmerInnen reale Gegebenheiten im Training zu bieten, die die MitarbeiterInnen in Unternehmen tagtäglich erleben. Mit einem speziellen technischen Ausbildungsequipment mit Distanzmessung und virtuellen Regalsystemen kann das Handling des jeweiligen Fahrzeuges ohne Gefährdung trainiert werden. In weiterer Folge übt der/die TeilnehmerIn künftig mit Gütern wie Langrohren oder Flüssigkeiten sowie das Stapeln von Materialien in bis zu 8 Meter hohen



Hochregalen. In einem eigens angelegten Parcours und auf Beladungsrampen werden praxisbezogene Trainings durchgeführt. Diese vertiefenden und intensiven bfi-Aus- und Weiterbildungen führen zu mehr Fahrsicherheit und damit zu geringeren Personen- und Sachschäden.

Weitere Infos finden Sie auf www.bfi-stmk.at, über die kostenlose bfi-App oder unter der Tel: 05 7270 DW 2300 bzw. grazsued@bfi-stmk.at.

**AlSÖ Information:
Broschüre „Lkw-Fahrverbote in Europa 2015“
ab sofort erhältlich!**

Die AISÖ (www.aisoe.at) bietet Ihnen ab sofort wieder die Broschüre mit dem Titel: „Lkw-Fahrverbote in Europa 2015“ an!

Die Broschüre ist zum Preis von 50 Euro (netto) (für AISÖ-Mitglieder: 40 Euro netto) in elektronischer Form (pdf) erhältlich! Mit dem Kauf bekommen Sie außerdem sämtliche

Länderaktualisierungen für das Jahr 2015 in weiterer Folge kostenlos übermittelt!

Mit dieser Broschüre gibt es wiederum eine Zusammenstellung für im europäischen Ausland geltende Fahrverbote mit Erläuterungen für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr für das Jahr 2015.

soweit sie zum heutigen Zeitpunkt bekannt sind. Den Speditionen und Transportunternehmen, der verladenden Wirtschaft, aber auch den Kunden soll mit dieser Veröffentlichung eine nützliche und praktische Hilfe bei der tagtäglichen Transportdisposition und Terminplanung in die Hand gegeben werden.

Die Broschüre bietet Länderüberblicke (Stand Februar 2015) zu:

- Belarus
- Belgien
- Bulgarien
- Dänemark
- Deutschland
- Estland
- Frankreich
- Fürstentum Liechtenstein
- Griechenland
- Großbritannien
- Italien
- Kroatien
- Lettland
- Luxemburg
- Niederlande
- Österreich
- Polen
- Portugal
- Rumänien
- Russland
- Schweiz
- Serbien
- Slowakische Republik
- Slowenien
- Spanien
- Tschechische Republik
- Türkei
- Ukraine
- Ungarn
- sowie Länder ohne Fahrverbote



Bestellungen richten Sie bitte direkt an: office@aisoe.at



Deutschland: Mindestlohngesetz – Aussetzung bei Transitverkehren

Es wurde von der IRU informiert, dass die Anwendung des deutschen Mindestlohngesetzes auf **Transitfahrten** bis zur Klärung der Kom-

patibilität mit EU-Recht ausgesetzt wird. Diese rechtliche Klärung ist für Sommer 2015 vorgesehen.

ACHTUNG: Verkehre nach oder von Deutschland (bilaterale Verkehre bzw. Kabotagefahrten) sind davon **nicht ausgenommen!**



Deutsches Mindestlohngesetz (MiLoG)

Für die Verkehrswirtschaft wesentliche Inhalte beim Einsatz von mobilen Arbeitnehmer/-innen

Am 1. Jänner 2015 trat das deutsche Mindestlohngesetz in Kraft, mit welchem ein allgemeiner gesetzlicher Mindestlohn in Höhe von 8,50 Euro brutto je Zeitstunde als generelle Lohnuntergrenze eingeführt wurde. Am 5. Dezember 2014 sind Durchführungs-Verordnungen des deutschen Finanzministeriums zum Mindestlohngesetz veröffentlicht worden. In den Verordnungen sind Sonderbestimmungen/teilweise Erleichterungen der im MiLoG vorgesehenen Melde-, Aufzeichnungs- und Bereithaltungspflichten für Güter- und Personenbeförderungsunternehmen bei der Beschäftigung von Arbeitnehmer/-innen mit „ausschließlich mobiler Tätigkeit“ geregelt.

Für wen gilt der Mindestlohn (ML)

Der ML gilt für alle Arbeitnehmer/-innen, die in Deutschland beschäftigt/eingesetzt werden. Die Pflicht zur Bezahlung des ML trifft auch alle ausländischen Arbeitgeber, die im Rahmen von grenzüberschreitenden Dienstleistungen Arbeitnehmer/-innen in Deutschland einsetzen, und zwar unabhängig von der Dauer der

Dienstleistung. Betroffen sind neben allen kurzfristigen Dienstleistungen in Deutschland (z. B. Be- und Entladungen in der Güterbeförderung, Personenbeförderungen von und nach Deutschland im Straßen-/Schienen-/Schiffs-/Luftverkehr) auch sämtliche Transitfahrten durch Deutschland (z. B. deutsches Eck).

Ausgenommen vom Geltungsbereich sind lediglich Personen, die im Rahmen bestimmter Praktika eingesetzt werden, das sind

- Pflichtpraktika aufgrund einer Schul-, Ausbildungs- oder Prüfungsordnung
 - freiwillige „Orientierungspraktika“ bis zu 3 Monaten zur Orientierung für eine Berufsausbildung oder für ein Studium
 - freiwillige berufs- oder hochschulausbildungsbegleitende Praktika, soweit nicht schon vorher einmal ein Praktikum beim selben Arbeitgeber stattgefunden hat
 - Praktika im Rahmen einer Förderung/Eingliederungsbeihilfe der Arbeitsmarkterwaltung
- sowie Jugendliche ohne Berufsausbildung, Lehrlinge und Langzeitarbeitslose.

Für welchen Zeitraum besteht Anspruch auf den Mindestlohn?

Der Mindestlohn gebührt für den gesamten Zeitraum, in welchem Arbeitnehmer/-innen in Deutschland eingesetzt werden. Liegt der vereinbarte und bezahlte Lohn unter Einrechnung aller anrechenbaren Lohnbestandteile unter dem deutschen ML, muss jedenfalls für die Zeit der Tätigkeit in Deutschland ein sogenannter Deutschland-Zuschlag bezahlt werden, sodass in Summe pro Zeiteinheit der ML eingehalten ist.

Was ist auf den Mindestlohn anrechenbar?

Zahlungen auf den ML sind nur anrechenbar, soweit damit die Arbeitsleistung unmittelbar und konkret abgegolten wird. Lohnbestandteile, die anderen Zwecken dienen, sind grundsätzlich nicht anrechenbar.

Anrechenbar sind

- Sonderzahlungen, aber nur dann, wenn der auf die Tätigkeit in Deutschland entfallende anteilige Betrag jeweils zu dem für den Mindestlohn maßgeblichen Fälligkeitstag

ligkeitsdatum bereits ausbezahlt worden ist

- Provisionen, bei laufender monatlicher Auszahlung
- Sachbezüge nur bei Kost und Logis für Saisonarbeitskräfte

Nicht anrechenbar sind

- Mankogeld
- Trinkgeld
- Aufwandsersatz (Diäten, Spesenvergütungen, Reisekostenersätze)
- Überstunden-, Sonn- und Feiertagszuschläge
- SEG-Zulagen
- Qualitätsprämien

Was muss wem gemeldet werden?

Für Güter- und Personenbeförderungen genügt es, der deutschen Zollverwaltung einen Einsatzplan vorzulegen, der bis zu 6 Monate umfassen darf.

Der Einsatzplan hat folgende Angaben zu enthalten:

- Angabe des Arbeitgebers
- Beginn und voraussichtliche Dauer der Werk- oder Dienstleistung
- voraussichtlich eingesetzte Arbeitnehmer/-innen mit Geburtsdatum
- Adresse, an der die Unterlagen (Lohn-/Arbeitszeitaufzeichnungen) bereitgehalten werden

Wie muss gemeldet werden?

Für die Meldung des Einsatzplanes ist ein eigenes druckfähiges Meldeformular vorgesehen, das von der deutschen Zollverwaltung zur Verfügung gestellt und online abrufbar sein wird. Das ausgefüllte Meldeformular ist an die Bundesfinanzdirektion West als zuständige Behörde im Sinne der Mindestlohngesetzmeldestellen-VO zu übermitteln.

Das Formblatt des Zolls ist seit 19. Dezember 2014 online über www.zoll.de verfügbar.

Derzeit ist noch unklar, ob die (mit



Originalunterschrift des Arbeitgebers (versehene) Einsatzplanmeldung nur postalisch/per Fax oder auch elektronisch erfolgen kann.

Welche Unterlagen müssen wo bereitgehalten werden?

Zur Kontrolle des Mindestlohns müssen Lohn- und Arbeitszeitaufzeichnungen vom Arbeitgeber bereitgehalten werden. Die Unterlagen müssen nicht in Deutschland, sondern können auch in Österreich bereitgehalten werden (z. B. am österreichischen Betriebssitz). Es müssen jedenfalls keine Unterlagen im Fahrzeug mitgeführt werden.

Wenn die Unterlagen in Österreich bereitgehalten werden, muss zusätzlich zum Einsatzplan eine schriftliche Zusicherung abgegeben werden, dass die Unterlagen, inklusive Angaben über die im gemeldeten Zeitraum tatsächlich erbrachten Werk-/Dienstleistungen sowie über die jeweiligen Auftraggeber über Aufforderung der deutschen Zollverwaltung in deutscher Sprache der Zollverwaltung zur Prüfung übermittelt werden.

Die zusätzlichen Angaben ersetzen eine Änderungsmeldung, sodass daher keine Verpflichtung zur Abgabe von Änderungsmeldungen besteht, wenn sich die Angaben im Einsatzplan nachträglich ändern. Damit ist klargestellt, dass keine konkreten Touren mit Angabe von Zeit, Ort

und Mitarbeiter erforderlich sind, sondern summarische Meldungen genügen. Anlass für die Aufforderung, Unterlagen vorzulegen, kann entweder die gemeldete Einsatzplanung oder eine Kontrolle in Deutschland sein.

Welche Arbeitszeitaufzeichnungen müssen geführt werden?

Aufzuzeichnen sind Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit der Arbeitnehmer/-innen. Für die Aufzeichnungen gibt es keine gesetzliche Formvorschrift. Die Aufzeichnungen für den jeweiligen Einsatztag müssen bis spätestens 7 Kalendertage nach dem Einsatztag erstellt und mindestens 2 Jahre aufbewahrt werden.

Soweit Aufzeichnungen aus einem EU-Kontrollgerät vorhanden sind, wird durch diese die Aufzeichnungspflicht vollinhaltlich erfüllt. Es wird gesetzlich nicht verlangt, dass die Aufzeichnungen am 7. Tag nach dem Einsatztag am Unternehmenssitz vorliegen müssen. Die Aufzeichnungen müssen lediglich in dieser Frist „erstellt“ werden, was beim EU-Kontrollgerät gewährleistet ist. Es kann daher mit dem Kontrollgerät die Arbeitszeit, z. B. auch bei Fahrten im Reisebusverkehr, die länger als 7 Tage dauern, regelkonform erfasst werden.

Für Arbeitnehmer/-innen, die sich die konkrete Lage ihrer Arbeitszeit selbst

einteilen können und denen nur eine Rahmenarbeitszeit vorgegeben ist, muss lediglich die Dauer der Tagesarbeitszeit saldiert aufgezeichnet werden. Da mobile Arbeitnehmer/-innen in den betroffenen Verkehrsbranchen die Lage ihrer Arbeitszeit i. d. R. aber nicht selbst bestimmen können, kann diese Erleichterung im Wesentlichen nicht lukriert werden.

Zweck der Aufzeichnungspflicht der Tagesarbeitszeit ist die Kontrolle der Zahlung des Mindestlohns.

Haften auch Auftraggeber?

Für alle Auftraggeber (AG) – z. B. Spediteure/Frachtführer – enthält das MiLoG eine zivilrechtliche Bürgenhaftung für die Mindestlohnzahlungen der eingesetzten Subunternehmer (z. B. Frachtführer/Unterfrachtführer etc.). Die Haftung ist als verschuldensunabhängige Durchgriffshaftung formuliert und besteht für die gesamte Auftragnehmungskette sowie für den vom Subunternehmer eingesetzten Verleiher. Der Auftraggeber haftet dabei für den vom Auftragnehmer nicht bezahlten Nettofehlbetrag (d. h. ohne Steuern und SV-Beiträge).

Arbeitnehmer, die den Mindestlohn von ihrem Arbeitgeber nicht oder nicht vollständig bezahlt erhalten, müssen diesen nicht zuerst von ihrem unmittelbaren Arbeitgeber einfordern, sondern können ihre Forderung direkt von jedem der Auftraggeber in der Auftragskette geltend machen.

Die Auftraggeberhaftung kann weder vertraglich noch durch Verzichtserklärung des Arbeitnehmers gültig ausgeschlossen werden. Durch entsprechende Vertragsgestaltung können lediglich Regressansprüche gegenüber dem eingesetzten Subunternehmer im Innenverhältnis begründet werden.

Mit welchen Bußgeldern (Verwaltungsstrafen) muss bei Verstößen gerechnet werden?

Bei vorsätzlichen oder fahrlässigen

- Verstößen gegen Mindestlohnzahlung
- Verstößen gegen Melde- und Aufzeichnungspflichten
- Behinderungen der behördlichen Kontrollen

sowie bei

- fahrlässigem/wissentlichem Einsatz eines Subunternehmers oder Nachunternehmers, der den ML nicht oder nicht rechtzeitig zahlt
- sind Bußgeldzahlungen im MiLoG vorgesehen.

Diese betragen bei

- Verstößen gegen Mindestlohnzahlung/Auftraggeberpflichten: bis 500.000 Euro
- Verstößen gegen Melde-/Aufzeichnungspflichten: bis 30.000 Euro

Kurz zusammengefasst gilt daher beim Einsatz von „mobilen Arbeitnehmer/-innen“ Folgendes:

- Deutsches MiLoG gilt seit 1. Jänner 2015 grundsätzlich für alle Tätigkeiten österreichischer Arbeitnehmer/-innen in Deutschland, daher auch für Transitfahrten und (kurze) grenzüberschreitende Fahrten nach Deutschland im Rahmen von Be- und Entladungen. Betroffen sind daher alle Personen- und Güterbeförderungen im Straßen-/Schienen-/Schiffs-/Luftverkehr.
- Für jede Tätigkeit in Deutschland ist der Mindestlohn von 8,50 Euro/Stunde zu bezahlen.
- Unter bestimmten Voraussetzungen sind gewisse, nicht unmittelbare Lohnbestandteile auf den ML anrechenbar.
- Zum Nachweis der Einhaltung des MiLoG muss der deutschen Zollbehörde für „ausschließliche mobile Arbeitskräfte“ (=Fahrper-

sonal) ein Einsatzplan für max. 6 Monate übermittelt werden.

- Die Kontrolle der Einhaltung des MiLoG durch die deutsche Zollverwaltung erfolgt in Verdachtsfällen im Nachhinein über Aufforderung der Zollverwaltung.
- Schriftliche Aufzeichnungen über den bezahlten Lohn (Lohnunterlagen/Arbeitsvertrag/Dienstzettel, etc.) sowie Arbeitszeitaufzeichnungen können in Österreich bereitgehalten werden.
- Es müssen keinerlei Aufzeichnungen im Fahrzeug/Transportmittel mitgeführt werden (ausgenommen Aufzeichnungen im Straßentransport gemäß der VO 561/2006 sowie 165/2014).
- Wenn Unterlagen in Österreich bereitgehalten werden, muss eine schriftliche Zusicherung (gemeinsam mit dem Einsatzplan) erteilt werden, dass die für die Prüfung notwendigen Unterlagen in deutscher Sprache der Zollverwaltung zur Verfügung gestellt werden.
- Als Arbeitszeitaufzeichnungen im Straßentransport genügen bei kontrollgerätepflichtigen Fahrzeugen die Aufzeichnungen aus dem Kontrollgerät (Fahrerkarte, Schaublätter, Ausdrucke). Bei Fahrzeugen ohne Kontrollgerät ist entweder das Tageskontrollblatt (gemäß deutscher Fahrpersonal-VO zu führen für Fahrzeuge ab 2,8 t bis 3,5 t) oder das österreichische Fahrtenbuch ausreichend. In diesem Fall ist keine gesonderte Führung von separaten Aufzeichnungen erforderlich. In Fällen, in denen weder ein Kontrollgerät vorhanden ist, noch ein Fahrtenbuch zu führen ist, müssen Beginn, Ende und Dauer der Tagesarbeitszeit auf andere Weise vom Arbeitgeber aufgezeichnet werden (diese Pflicht ergibt sich aber grundsätzlich bereits aus dem österreichischen Arbeitszeitgesetz, § 26).



- Für Auftraggeber ist eine verschuldensunabhängige Auftraggeberhaftung für alle eingesetzten Subunternehmer innerhalb der Auftragskette vorgesehen.
- Bei Verstößen gegen die Pflichten aus dem MiLoG sind hohe Bußgeldzahlungen vorgesehen.

Einsatz von nicht mobilen Arbeitnehmer/-innen

Zur Frage der Bezahlung des Mindestlohnes gelten auch für diese Arbeitnehmer/-innen dieselben Bestimmungen wie für mobile Arbeitnehmer/-innen.

Für die **Meldepflicht** gilt Folgendes:

Verkehrsunternehmen, die „nicht mobile“ Arbeitnehmer/-innen (d. h. alle jene, die nicht dem Fahrpersonal angehören) im Rahmen von Verkehrsdienstleistungen in Deutschland einsetzen, müssen vor jeder Dienstleistung eine **schriftliche Anmeldung** in deutscher Sprache bei der deutschen Zollverwaltung (Behörde wie oben) abgeben.

Die Anmeldung muss enthalten:

- Familienname, Vorname und Geburtsdatum der eingesetzten Arbeitskraft,
- Beginn und voraussichtliche Dauer der Beschäftigung,

- Ort der Beschäftigung,
- Ort in Deutschland, an dem die Unterlagen für die Kontrolle (Lohn-/Arbeitszeitaufzeichnungen) bereit gehalten werden,
- Familienname, Vorname, Geburtsdatum und deutsche Adresse des verantwortlich Handelnden,
- Familienname, Vorname und deutsche Adresse eines Zustellungsbevollmächtigten, soweit dieser nicht gleichzeitig verantwortlich Handelnder ist,
- schriftliche Zusicherung, dass die Verpflichtungen nach MiLoG eingehalten werden (im Meldeformular enthalten).

Vereinfachte Meldung – Einreichung eines Einsatzplans

In folgenden Fällen gelten **erleichterte Meldebestimmungen** gemäß der Meldeverordnung:

Arbeitgeber, die „nicht mobile“ Arbeitnehmer/-innen in Deutschland

- an einem Beschäftigungsort o zumindest teilweise vor 6 Uhr oder nach 22 Uhr oder o in Schichtarbeit,
- an mehreren Beschäftigungsorten am selben Tag einsetzen, haben lediglich einen Einsatzplan (wie bei mobilen Arbeitnehmer/-innen) für einen

Zeitraum von maximal drei Monaten vorzulegen.

Der Einsatzplan muss folgende Angaben enthalten:

- für jeden Beschäftigungsort die Namen der dort eingesetzten Arbeitnehmer/-innen mit Geburtsdatum,
- Ortsbezeichnung, Postleitzahl, Straßename und Hausnummer (soweit vorhanden) des Beschäftigungsortes,
- Datum und Uhrzeit des Einsatzes am Beschäftigungsort.

Diese Informationen stellen die Rechtslage über die seit dem 1. Jänner 2015 jedenfalls nach deutscher Rechtsauffassung zu erfüllenden Vorschriften dar.

Weiterführende Detailinformationen zum Mindestlohngesetz samt den online abrufbaren Gesetzes- und Verordnungstexten können auch über die Internetseite der deutschen Zollverwaltung abgerufen werden: <http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Arbeit/Mindestarbeitsbedingungen/Mindestlohn-Mindestlohngesetz/>

Weiters finden Sie unter folgendem Link <http://tinyurl.com/mljldou> einen vom DSLV verfassten Leitfaden zu den Auswirkungen des Mindestlohngesetzes.



Italien: SISTRI – Sanktionen seit 01.04.2015



Das AWC Mailand hat uns mitgeteilt, dass seit 1. April 2015 mit Sanktionen zu rechnen ist, wenn eine Eintragung in das Sistri-System (zur Rückverfolgbarkeit von gefährlichen Abfällen) fehlt bzw. die jährlichen Beiträge bei Sistri nicht einbezahlt sind.

Seit 1. Oktober 2013 müssen sich auch ausländische Transportunternehmen, welche gewerbsmäßige Transporte von **gefährlichen Sonderabfällen innerhalb des italienischen Staatsgebietes sowie grenzüberschreitende Transporte gefährlicher Sonderabfälle mit Startpunkt in Italien durchführen**, in das Rückverfolgbarkeitssystem der Abfälle (SISTRI) eintragen lassen.

Ausländische Transportunternehmen, welche **grenzüberschreitende Transporte von gefährlichen Sonderabfällen aus dem Ausland mit Bestimmung Italien** sowie grenzüberschreitende Transporte von gefährlichen Sonderabfällen, bei welchen das **italienische Staatsgebiet nur durchquert** wird, durchführen, sind hingegen **NICHT** zur Eintragung in das SISTRI verpflichtet. Bei der Eintragung in das Rückverfolgbarkeitssystem der Abfälle (SISTRI) muss das ausländische Transportunternehmen derzeit eine italienische Steuernummer sowie ein italienisches Domizil angeben. Die Eintragung bedingt das Vorhandensein einer italienischen Steuernummer bzw. ein Domizil.

In diesem Zusammenhang darf ich darauf hinweisen, dass sich bereits am 11. November 2013 mehrere Verbände der europäischen Transportlogistikbranche unter Federführung des BGL wegen der Rechtswidrigkeit des italienischen SISTRI-Systemes (sistema per il controllo della trac-

ciabilità dei rifiuti) zur Beförderung gefährlicher Abfälle bei der Kommission beschwert haben. Allerdings ist seitens der Kommission bisher keine diesbezügliche Entscheidung getroffen worden!

Wir wurden vom BGL über den Stand der Beschwerde wie folgt informiert:

Stand der Beschwerde bei der Kommission

Spätestens am 18. Dezember 2013 lag das gemeinsame Beschwerdeschreiben wegen SISTRI bei der Kommission/GD MOVE vor. Die Stellungnahme des italienischen Umweltministeriums erhielt die Kommission allerdings erst im September 2014, obwohl die Zweimonatsfrist für eine Stellungnahme eigentlich schon lange abgelaufen war.

Die Kommission teilte dem BGL dann im September 2014 auf Nachfrage mit, dass die Übersetzung der italienischen Stellungnahme wiederum einige Wochen in Anspruch nähme. Erst dann sei überhaupt die juristische Beurteilung der italienischen Stellungnahme möglich. Die Kommission werde sich aber unaufgefordert melden.

Nachdem der BGL wiederum mehrere Wochen ohne weitere Reaktion aus Brüssel abgewartet hatte, erfolgte auf Nachfrage des BGL-Büros in Brüssel die Mitteilung seitens der GD MOVE, dass die zuständige Beamtin dort seit einem Monat nicht mehr beschäftigt und unsere Beschwerde

– anscheinend unbearbeitet – liegen geblieben war. Mittlerweile hat der BGL nunmehr einen Beamten bei der Kommission gefunden, der sich mit unserer Angelegenheit befasst. Aber auch dieser wird zum Ende des Jahres die Dienststelle verlassen.

Situation in Italien zum 1. Jänner 2015

Ebenso unklar war die Situation um SISTRI zum 1. Januar 2015. Auch bei zuständigen Behörden in Italien liegt nach deren Angaben derzeit kein entsprechender Gesetzesentwurf vor. Wie wir aber erfahren haben, könnte der Aufschub der Termine für die Anwendung der Verwaltungsstrafe auch für 2015 verlängert werden. Dies würde bedeuten, dass auch im kommenden Jahr bei nichtitalienischen Beförderern die Nichtregistrierung bei SISTRI nicht geahndet würde.

Das neue Gesetz vom 27. Februar, wurde am Samstag (!) dem 28. Februar veröffentlicht.

Mit dem Gesetz wurde die Frist für die Anwendung der Verwaltungsstrafen für die Nichteintragung im SISTRI sowie für die fehlende Einzahlung der jährlichen Beiträge vom **1. Februar auf den 1. April 2015** verschoben!

Wir weisen darauf hin, dass die Möglichkeit der **Beschlagnahme ausländischer Lkw in Italien seit dem 1. April besteht, wenn eine entsprechende Registrierung nicht erfolgt ist.**



Frankreich: Wochenendruhezeit

Wie mittlerweile bekannt geworden ist, wird in Teilen Frankreichs die neue Vorschrift, wonach die Wochenendruhezeit des Lkw-Fahrers außerhalb des Führerhauses verbracht werden muss, schon angewendet, obwohl es zurzeit keine verbindliche Durchführungsverordnung gibt.



Frankreich: Mindestlohn für ausländische Lkw-Fahrer geplant

Das AWC Strassburg hat darüber informiert, dass Frankreich ebenso wie Deutschland plant, Mindestlohn-Vorschriften für ausländische Berufskraftfahrer zu erlassen. Dieser (SIMC 2015) beläuft sich auf brutto 9,61 Euro/Stunde bzw. monatlich auf brutto 1.457,52 Euro auf Basis der 35-Stunden-Woche. In Deutschland wurde die Anwendung des deutschen Mindestlohngesetzes auf Transitfahrten bis zur Klärung der Kompatibilität mit EU-Recht ausgesetzt. Wie das Gesetz, wenn es beschlossen wird, in Frankreich angewendet wird, kann noch nicht gesagt werden. Wir halten Sie auf dem Laufenden!



Slowenien: Fahrverbotskalender für Lkw 2015

Generelle Fahrverbote

In Slowenien gilt für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen generelles Fahrverbot:

- an Sonntagen, Feiertagen und arbeitsfreien Tagen von 8–21 Uhr
- am Karfreitag von 14–21 Uhr

Sommerfahrverbote

Es gelten wie jedes Jahr Fahrverbote während der Urlaubssaison (27. Juni bis 6. September 2015):

- an Samstagen von 8–13 Uhr
- an Sonntagen, Feiertagen und arbeitsfreien Tagen von 8–21 Uhr

beitsfreien Tagen von 8–21 Uhr
Auf den Straßen in der Primorska-Region am Meer:

- an Samstagen von 6–16 Uhr
- an Sonntagen, Feiertagen und arbeitsfreien Tagen von 8–22 Uhr

Fahrverbotskalender 2015

1. Jänner (Donnerstag)	Neujahr	8:00 - 21:00
8. Februar (Sonntag)	Prešernov dan – Nationaler Feiertag	8:00 - 21:00
3. April (Freitag)	Osterfreitag	14:00 - 21:00
5. April (Sonntag)	Ostern	8:00 - 21:00
21. April (Montag)	Ostermontag	8:00 - 21:00
27. April (Montag)	dan upora proti okupatorju – Nationaler Feiertag	8:00 - 21:00
1. Mai (Freitag)	Maifeiertag	8:00 - 21:00
2. Mai (Samstag)	Maifeiertag – Tag der Arbeit	8:00 - 21:00
25. Juni (Donnerstag)	Dan državnosti - Nationaler Feiertag	8:00 - 21:00
15. August (Samstag)	Mariä Himmelfahrt	8:00 - 21:00
31. Oktober (Samstag)	Reformationstag	8:00 - 21:00
1. November (Sonntag)	Tag der Toten	8:00 - 21:00
25. Dezember (Freitag)	Weihnachtsfeiertag	8:00 - 21:00
26. Dezember (Samstag)	dan samostojnosti in enotnosti - Nationaler Feiertag	8:00 - 21:00



Ungarn: Warenlieferungen seit 1. Jänner 2015 mit EKÁER-Nummer

Einführung eines elektronischen Kontrollsystems der Güterbeförderung auf öffentlichen Straßen („EKÁER“)

Mit dem Steuernovellierungsgesetz Nr. LXXIV/2014 vom 26. November wurde auch ein elektron. Güterbeförderungskontrollsystem, das der Verhinderung von Mehrwertsteuerhinterziehungen dienen soll, mit 1. Jänner 2015 eingeführt. Grundsätzlich muss laut diesem Gesetz jede Warenlieferung dem Steueramt elektronisch gemeldet werden, sofern die Beförderung mit Fahrzeugen, für die E-Mautpflicht besteht, durchgeführt wird. (Ausnahmen: „risikoreiche Lebensmittel“, bei denen auch kleinere Fahrzeuge betroffen sein werden; allerdings gibt es mangels einer Durchführungsverordnung noch keine Definition dieser risikoreichen Waren, man spricht aber in diesem Zusammenhang von Zucker, Speiseöl etc.) Die Meldepflichten betreffen folgenden Adressatenkreis:

- Ware kommt aus der EU nach Ungarn: Meldepflicht beim ungarischen Empfänger
- Ware geht aus Ungarn in die EU: Meldepflicht beim ungarischen Absender
- Ware wird innerhalb Ungarns verkauft: Meldepflicht bei demjenigen, der die Ware in Ungarn zuerst in Verkehr bringt

Die EKÁER-Nummer ist vom Anmelder oder dessen Vertreter oder Bevollmächtigten elektronisch nach erfolgter Registrierung zu beantragen. Eine EKÁER-Nummer für einen bestimmten Transport ist 15 Tage lang gültig. Das Kennzeichen des Lkw ist die Verbindung zwischen dem EKÁER-System und der E-Maut, sodass die Steuerbehörde die Identität



und den Weg der Ware genau kontrollieren kann.

Inhalt der Meldung:

- Angaben des Empfängers (Name, Steuernummer),
- genauer Ort der Entladung,
- bei risikoreichen Waren, genaue Angaben über den Eigentümer der Liegenschaft, wo die Ware entladen wird; Name, Steuernummer, wenn der Eigentümer der Liegenschaft nicht mit dem Empfänger identisch ist,
- Zolltarifnummer, Name und Gewicht der Produkte,
- Kennzeichen des Lkw,
- Zweck der Beförderung,
- Zeitpunkt der Beladung (in HU) bzw. der Entladung (Ware aus EU).

Bei Verstoß gegen die Bestimmungen des Gesetzes drohen hohe Geldstrafen (40 % des Warenwerts) und sogar Beschlagnahmungen der Ware. Das AußenwirtschaftsCenter Budapest sieht nach eingehender Rücksprache mit hier ansässigen österr. Logistikern und österr. Produktionsunternehmen folgende problematische Punkte des neuen Gesetzes, die nicht nur den Wirtschaftsstandort Ungarn schwer schädigen werden, sondern letztendlich auch zu einer administrativen Erschwernis des innergemeinschaftlichen Warenverkehrs führen werden.

Mit 2. März wurden bereits einige Änderungen zur Verordnung 5/2015. (II.27.) kundgemacht. Anbei die wichtigsten Änderungen dazu:

Warenlieferungskontrollsystem EKÁER

Die wichtigsten Änderungen laut Verordnung 5/2015. (II.27.) des Ministers für Nationale Wirtschaft

Novellierte Gewichts- und Wertgrenzen

Die vorgeschriebenen Kriterien für die Befreiungen – nämlich die Gewichts- und Wertgrenzen – sind **gleichzeitig und gemeinsam** zu erfüllen (Bruttogewicht und Nettowert):

- Bei **risikoreichen** Waren: Bruttogewicht von 500 kg **und** Nettowert von HUF 1 Mio.
- Bei **nicht risikoreichen** Waren: Bruttogewicht von 2.500 kg **und** Nettowert von HUF 5 Mio.

Wertangaben müssen nur bei der Anmeldung von risikoreichen Waren angeführt werden. Eine Neufassung der Liste der sog. risikoreichen Waren wird demnächst erwartet. Wir stellen Ihnen diese selbstverständlich gerne zur Verfügung. Die Kategorie „sonstige risikoreiche Waren“ wurde gelöscht.

Wird **nicht risikoreiche** Ware vom **Käufer in Ungarn** selbst abgeholt oder lässt er sie innerhalb von Ungarn transportieren, ist er **seit 1. April 2015** zur EKÁER-Anmeldung verpflichtet.

Meldepflichten

Die Ankunft der Ware kann nur vom gesetzlich Verpflichteten gemeldet werden.

Die Anmeldung über die Ankunft der Ware in Ungarn hat innerhalb von 3 Arbeitstagen, spätestens jedoch innerhalb der Gültigkeit der EKÁER-Nummer zu erfolgen.

Die Bezeichnung und die Zolltarifnummer der Ware kann bis Transportbeginn modifiziert werden.

Die Angabe einer internen Artikelnummer zur Erleichterung der Warenidentifizierung ist optional.

Toleranzgrenze

In Bezug auf die zu registrierenden Angaben (Gewichts- und Wertgrenzen) erlaubt die Rechtsvorschrift eine Abweichung von 10 %.

Von der EKÁER-Meldepflicht sind **befreit**:

- Abfallbeförderungen, welche laut Verordnung 1013/2006/EG bei der Umweltbehörde anmeldepflichtig sind
- Warenbeförderungen im Rahmen des Metallhandels, welche laut dem Metallhandelsgesetz mit Begleitdokument und anhand einer gesonderten Genehmigung befördert werden dürfen
- Materialien und Mischungen zur Diagnostik und für humanmedizinische Zwecke lt. Gesetz XCV § 1 Punkt 1
- im Sinne des Gesetzes über Postdienstleistungen als Postsendung aufgegebene Produkte

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, bei der staatlichen Steuer- und Zollbehörde im Hinblick auf die Eigenschaften der Produktionsorganisation des Steuerzahlers einen Antrag auf **allgemeine EKÁER-Befreiung** zu stellen, wenn Waren



(Stand: 2. März 2015)

- auf öffentlicher Straße ausschließlich in Ungarn
- für Produktionszwecke
- täglich befördert werden und
- die Entfernung zwischen Auf- und Entladestelle **max. 20 km** beträgt sowie
- die Häufigkeit der Warenbeförderungen für den Steuerzahler eine unverhältnismäßige Belastung bedeutet

Es handelt sich um eine **Straßenabschnitts-Befreiung** (útszakasz mentesítés), gültig für ein Jahr mit Verlängerungsmöglichkeit 90 Tage vor Ablauf.

Vereinfachte EKÁER-Anmeldung

Diese Möglichkeit besteht für den Steuerzahler bei der Beförderung von nicht risikoreichen Waren, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- 1) im zweiten Steuerjahr vor EKÁER-Anmeldung hat der Jahres-Nettoumsatzerlös HUF 50 Mrd. erreicht oder überstiegen
- 2) im zweiten Steuerjahr vor EKÁER-Anmeldung stammten 80 % der Netto-Umsatzerlöse (HUF 40 Mrd.) aus der Verwertung von Waren eigener Produktion
- 3) der Steuerzahler ist in der vom Amt für Steuer- und Zollwesen geführten Datenbank der schuldenfreien Unternehmen angeführt, und
- 4) die Steuernummer des Steuerzahlers ist nicht ausgesetzt.

© Foto: WKO

© Bátor: Helmut Niklas; Foto: Sergey Lavrentev/Fotolia.com

Das Amt für Steuer- und Zoll erteilt die Genehmigung auf vereinfachte EKÁER-Meldung auf schriftlichen Antrag.

Die Regelungen der vereinfachten Warenanmeldung treten am **1. Juni 2015** in Kraft.

Reihengeschäfte

Wird Ware in Ungarn hintereinander mehrmals so verkauft, dass sie nur einmal auf öffentlicher Straße befördert wird, so sind die Vorschriften des Warenkontrollsystems EKÁER auf jenen Verkauf zu beziehen, in dessen

Verlauf die Ware transportiert wird. Ist ein Steuerzahler in dieser Kette gleichzeitig Versender und Adressat, ist er als Versender zu betrachten, welcher die Ware selbst befördert oder befördern lässt.

Sicherstellung bei risikoreichen Waren

Beim Transport von risikoreichen Waren ist eine Risiko-Sicherstellung in Höhe von **15 %** des Netto-Warenwerts der in den **letzten 45 Tagen** vor EKÁER-Anmeldung (inbegriffen den Tag der Anmeldung) transportierten Waren zu hinterlegen.

Die Sicherstellung ist seit **11. März 2015** zu leisten.

Datensicherheit und Information

Bei Betriebsstörung und Systemwartung besteht sofortige Informationspflicht für das Amt für Steuer- und Zollwesen auf seiner Internet-Seite. Kann der Steuerzahler seiner EKÁER-Anmeldepflicht wegen Betriebsstörung oder -wartung des EKÁER-Internetportals nicht nachkommen, so kann er nicht sanktioniert werden; in solchen Fällen muss er die Meldung am nächsten Arbeitstag nach Behebung des Hindernisses vornehmen.



Ungarn: Frühlingsregelung der Lkw-Wochenendfahrverbote

Wir wurden vom Außenwirtschafts-Center Budapest über die Frühlingsregelung der Lkw-Wochenendfahrverbote in Ungarn informiert.

Seit 2. März 2015 gilt das Wochenendfahrverbot in Ungarn für Schwertransporte (über 7,5 t), das samstags um 22 Uhr beginnt und sonntags um 22 Uhr endet. Mit dem Beginn der Frühlingsregelung endet die Ausnahme für internationale Transporte mit der Einstufung EURO 3 oder höher und das Wochenendfahrverbot gilt auch für diese verpflichtend! Das Fahrverbot bezieht sich sowohl auf nationale als auch auf internationale Schwertransporte (über 7,5 t).

Weiters ist es auch verboten, von der Grenze bis zum nächsten Bestimmungsort/Entladeplatz zu fahren (diese Ausnahme gilt jeweils ausschließlich im Juli und August).





Tschechische Republik:
Neue Maut-Tarife für das Jahr 2015

Wir wurden vom tschechischen Verband (ČESMAD Bohemia) darüber informiert, dass die Regierung der Tschechischen Republik neue Maut-Tarife für das Jahr 2015 beschlossen hat.

Lkw, die die Abgasnorm EURO 5 erfüllen, haben seit dem 1. Januar 2015 eine Mauterhöhung um durchschnittlich 10 Prozent zu verzeichnen. In der Fahrzeugkategorie mit weniger umweltfreundlichen Motoren macht die Erhöhung circa 8 Prozent aus.
Für Busse, die bisher gegenüber den Lkw einen wesentlich geringeren Maut-Tarif hatten, wurde der Tarif um 15–30 % erhöht. Neu ist die Fahrzeugkategorie mit der Abgasnorm EURO 6 + EEV. Für diese Kategorie gilt der Tarif auf der Höhe der diesjährigen gültigen Tarife für EURO 5.

Maut-Tarife ab dem 1. Januar 2015 (CZK/km)

Abgasnorm	EURO 0–II			EURO III–IV			EURO V			EURO VI, EEV und höher		
Anzahl der Achse	2	3	≥4	2	3	≥4	2	3	≥4	2	3	≥4
D + R	3,34	5,70	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
Fr 15–20 Uhr	4,24	8,10	11,76	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
1. Klasse	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96
Fr 15–20 Uhr	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
Busse	1,38			1,15			1,04			0,80		



Russland: Mögliche neue Maßnahmen für Waren, die der Veterinärkontrolle unterliegen

Wir wurden von der Abteilung für Finanz- und Handelspolitik (WKÖ) mit einem Schreiben der EU-Kommission informiert, dass seit 30. November 2014 die Russische Föderation bei Waren, die der behördlichen Veterinärkontrolle der Russischen Föderation unterliegen und in der Liste der Vergeltungsmaßnahmen der Russischen Föderation angeführt sind, mit neuen Kontrollmaßnahmen starten könnte. Diese Waren sind in der genehmigten Resolution der Regierung der Russischen Föderation vom 7. August 2014, Nr. 778, für die Durchführung der Verordnung des Präsidenten der Russischen Föderation vom 6. August 2014, Nr. 560,

betreffend die Anwendung von bestimmten speziellen wirtschaftlichen Maßnahmen, um die Sicherheit der Russischen Föderation zu gewährleisten, aufgelistet.
Die möglichen Maßnahmen werden nachfolgend genannt:
1. Importe dieser Waren, adressiert an kasachische Empfänger oder an Empfänger in nichtrussischen Ländern, Weißrussland und Kasachstan, für den folgenden Transit durch das Gebiet der Russischen Föderation, werden nur durch die in Russland gelegenen Grenzübergangsstellen gestattet sein:
Internationale Grenzübergangsstellen für Kraftfahrzeuge/International Au-

tomobile Border Crossing Points (IABCP) „Ivangorod“, „Burachki“, „Torfyanovka“, Troebortnoe“, „Shumilkino“, „Pytalovo“, Eisenbahn-Grenzübergangsstellen/Railway Border-Crossing Points (RWB-CP) „Skangali“, „Valyiki“, und „Suzemka“ und durch russische Häfen.
2. Der Transit dieser Waren durch das Gebiet der Republik Weißrussland kann verboten werden.
3. Erweiterte Kontrollen der tierärztlichen Dokumentation können auf der russischen Seite der Grenze erfolgen. Demzufolge sind zusätzliche Verzögerungen an der Grenze EU-Russland nicht ausgeschlossen.



Russland: Bei Carnet-TIR-Problematik weiterhin keine Lösung

Die russische Zollbehörde hat ab dem 1. Dezember 2013 den landesweiten Ausstieg aus dem bisherigen Carnet-TIR-Verfahren angekündigt. Carnet-TIR-Dokumente werden im Warentransit mit Lkw verwendet, womit Zollverfahren an Grenzdurchgangsstellen entfallen. Die bereits vor einem Jahr von der russischen Zollbehörde FTS eingeleitete Kündigung des Carnet-TIR-Abkommens mit dem derzeit bürgernden nationalen Spediteurverband ASMAP (Vereinigung der internationalen Spediteure Russlands) wurde (neuerlich) auf den 28. Februar 2015 verschoben.

Zuletzt wurden nichtsdestotrotz an sämtlichen Grenzübergängen im (fernen) Osten und Süden der Russischen Föderation die TIR-Carnets nicht mehr akzeptiert und stattdessen der Abschluss von nationalen Garantien verlangt. Auch an den europäischen Grenzen wurden die Carnet-TIRs bis auf einige wenige

Ausnahmen aberkannt. Änderungen können sich jederzeit ergeben.
Wir wurden von der IRU darüber informiert, daß die russischen Zollbehörden die TIR-Garantievereinbarung bis zum 30. Juni 2015 verlängert haben. Angesichts des Mangels an verfügbaren Informationen, können Probleme an den russischen Grenzübergangsstellen in naher Zukunft aber nicht ausgeschlossen werden.



Türkei: Verpflichtung zur elektronischen Vorabinformation der Warensendungen

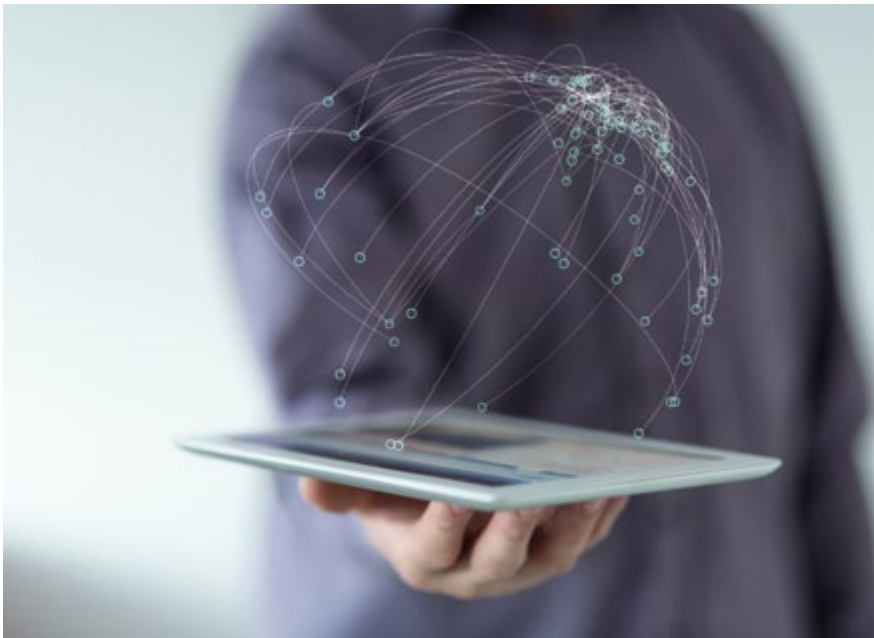
Wir wurden von der IRU darüber informiert, dass seit dem 15. Februar 2015 alle Warensendungen (unter Verwendung von Carnet TIR, Gemeinsames Versandverfahren) die in das Zollgebiet der Türkei verbracht werden, vorab angemeldet werden müssen. Das gilt für Lieferungen, die mit Beförderungsmitteln im Straßenverkehr durchgeführt werden.

Daten über das IRU-Programm an das jeweilige Zollamt in der Türkei senden.
Bei nicht rechtzeitiger oder fehlender Übermittlung der Daten obliegt es

den türkischen Zollbehörden, Strafen auszusprechen.
Um sich bei TIR-EPD anzumelden, wenden Sie sich bitte an die AISÖ: office@aisoe.at bzw. www.aisoe.at.

Die Information über die Einreise muss vom Transportunternehmer spätestens eine Stunde vor Eintreffen der Waren an das jeweilige Eintrittszollamt übermittelt werden. Findet ein Transport unter dem Carnet-TIR-Verfahren statt, ist die Verwendung von „TIR-EPD“ verpflichtend vorgeschrieben.

Die Internetadresse des IRU-Programmes lautet: <http://www.tirepd.org>. Sobald Sie registriert sind, können Sie kostenfrei Ihre Carnet-TIR-



Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex

Die aktuelle Entwicklung zum Dieselpreis und Transportkostenindex ist wieder unter www.dietransporteure.at abrufbar.

Aktuelle Inflations-/VPI-Entwicklung in Österreich

Der aktuelle Februar-Wert weist eine Inflationsrate von +0,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr aus.

Arbeits- und Sozialrechts-Änderungsgesetz 2014 (ASRÄG 2014)

Am 16. Dezember 2014 wurde das Arbeits- und Sozialrechts-Änderungsgesetz 2014 (ASRÄG 2014) im BGBl. veröffentlicht.

In diesem Gesetz sind im Wesentlichen folgende, für die Verkehrswirtschaft relevante, Änderungen enthalten:

Neue Lohndumping-vorschriften (AVRAG)

Wie bereits bisher kommuniziert; zum Text der MR-Vorlage haben sich keine Änderungen mehr ergeben.

Inkrafttreten: 1. Jänner 2015

Die Änderungen gelten nur für Sachverhalte, die sich ab dem 1. Jänner 2015 ereignen.

Arbeitskräfte-überlassungsgesetz

In der nach § 13 Abs. 7 AÜG zu erstellenden und zu veröffentlichenden Statistik zur Arbeitskräfteüberlassung ist auch die Anzahl der Beschäftigten auszuweisen. Die bisherigen Angaben sind nicht ausreichend, weil eine eindeutige Zuordnung, z. B. bloß anhand der Firmenbezeichnung, nicht möglich ist. Zur eindeutigen Identifizierung der Beschäftigten ist neben der genauen Anschrift einschließlich der Postleitzahl (ohne die eine geografische Zuordnung vielfach nicht möglich ist) auch die Umsatzsteuer-

identifikationsnummer zwingend erforderlich. Die UID-Nummer verbessert nach Hinweis des BMF auch die Überprüfungsmöglichkeiten. Die UID-Nummer ist natürlich nur anzugeben, wenn eine solche vorhanden ist.

Die Bestimmungen zur Entsendemeldung gemäß AVRAG werden auch im AÜG nachvollzogen. Ebenso werden die Strafbestimmungen mit dem AVRAG harmonisiert.

Weiters werden die Fördermöglichkeiten des Sozial- und Weiterbildungsfonds rückwirkend erweitert.

Inkrafttreten: Im Wesentlichen mit 1. Jänner 2015

Arbeitnehmer/-innenschutz-gesetz (ASchG)

Es werden drei Erleichterungen vorgesehen:

- Klarstellung, dass die Funktionen von Präventivfachkraft (Sicherheitsfachkraft und Arbeitsmediziner/-in) und Sicherheitsvertrauensperson miteinander vereinbar sind.
- Die Brandschutzgruppe gem. § 44 Arbeitsstätten VO entfällt. Allerdings können Landesgesetze hier Pflichten vorsehen.
- Der für größere Betriebe vorgesehene Arbeitsschutzausschuss (88

Abs. 5 ASchG) muss nur mehr einmal statt zweimal pro Jahr zusammentreten.

Inkrafttreten: 1. Jänner 2015

Arbeitszeitgesetz

- Vereinfachung der Arbeitszeitaufzeichnungen wie bereits bisher kommuniziert.
Inkrafttreten: 1. Jänner 2015
- Sprachliche Anpassung an die neue Kontrollgerät-VO 165/2014
Inkrafttreten: mit Inkrafttreten der Durchführungsrechtsakte der EK gemäß VO 165/2014, frühestens jedoch mit 2. März 2016
- Sprachliche Anpassung des Begriffes „Kontrollgerät“ an den Begriff „Fahrtenschreiber“ im Sinne der VO 165/2014.
Inkrafttreten: 2. März 2015

Klarstellung, dass O-Bus-Unternehmen nur unter die Sonderbestimmungen für Straßenbahnen (§§ 18 und 18a) und nicht unter jene für Kraftfahrzeuge (§§ 13ff) fallen. In der Praxis wurden bisher bei den bestehenden O-Bus-Unternehmen ausschließlich die Regelungen für die Straßenbahnen angewendet. Daher erfolgt nunmehr eine entsprechende Klarstellung, dass für O-Bus-Lenker/-innen Abschnitt 4 nicht anzuwenden ist, soweit § 18a nichts anderes bestimmt. Die Bestimmun-

gen der Lenker-Arbeitszeit-Richtlinie EG (Nr.) 2002/15 sind jedoch auch für die Lenker/-innen von O-Bussen umzusetzen. Es wird daher im neuen § 18a Abs. 2 AZG ausdrücklich festgehalten, dass die zwei Bestimmungen aus dem Lenker-Abschnitt betreffend Ruhepausen und Nacharbeit (§§ 13b und 14 AZG) auch für O-Bus-Lenker/-innen gelten.

Inkrafttreten: 1. Jänner 2015

Die Strafbestimmung in § 28 Absatz 5 Z 8 (Verletzung von Kontrollgerätpflichten) musste infolge der neuen Tachografen-VO 165/2014 angepasst werden. Dies deshalb, da sich vor allem Passagen, die die Fahrer-

karte betreffen und die in der alten VO 3821/85 im Kapitel Benutzungs-vorschriften zu finden waren (bisher Kapitel IV, künftig Kapitel VI), nunmehr in einem eigenen Kapitel V (das sind die Artikel 26 bis 31) geregelt werden. Mit Ausnahme der neuen Regelungen in Art. 32 Abs. 2 und 4 wurden in die Strafbestimmungen ausschließlich Bestimmungen integriert, die schon bisher strafbar waren. Da die Art. 15 VO 3821/85 (alt) und 34 VO 165/2014 (neu) nicht völlig deckungsgleich sind, musste das Übergangsrecht (§ 32c Abs. 9) entsprechend differenzierend gestaltet werden. Bis 1. März 2015 galten die Verstöße daher noch als solche gegen Art. 15 VO 3821/85 (alt), und seit

2. März 2015 sodann als Verstöße gegen Art. 34 VO 165/2014 (neu).

Inkrafttreten: mit Inkrafttreten der Durchführungsrechtsakte der EK gemäß VO 165/2014, frühestens jedoch mit 2. März 2016

Arbeitslosenversicherungs-gesetz (AIVG)

Im AIVG wird ein VfGH-Erkenntnis umgesetzt, wonach Zeiten des Kinderbetreuungsgeldbezug für den Anspruch auf Arbeitslosengeld ebenso zählen müssen wie Zeiten eines Präsenz- und Zivildienstes.

Inkrafttreten: 1. Jänner 2015

Was hat sich seit dem 1. Jänner 2015 im Sozialbereich geändert?

Mit 1. Jänner 2015 traten vor allem Verschärfungen beim Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz in Kraft. Zum Maßstab für Verwaltungsstrafen wird das gesamte kollektivvertragliche Entgelt.

Bisher war nur die Unterschreitung des kollektivvertraglichen Grundlohns strafbar, nun wird das kollektivvertragliche Entgelt inkl. aller Bestandteile zum Maßstab.

Seit 1. Jänner 2015 wird auch der Zuschlag nach dem Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz (IESG) um 0,1 Prozent von 0,55 Prozent auf 0,45 Prozent gesenkt. Bereits mit 1. Juli 2014 wurde der Beitrag zur Unfallversicherung um 0,1 Prozentpunkte von 1,4 Prozent auf 1,3 Prozent gesenkt.

Die beiden von der WKÖ durchgesetzten Schritte bringen eine Entlastung von rund 200 Mio. Euro pro Jahr.

Verbesserungen kommen auch für

Selbstständige in der Sozialversicherung (freiwillige flexible Erhöhung der Beitragsgrundlage, monatliche Beitragszahlung statt quartalsweiser).



Auflösungsabgabe 2015

Wenn der Dienstgeber nach dem 31. Dezember 2012 ein echtes oder freies Dienstverhältnis beendet, das der Arbeitslosenversicherungspflicht unterliegt, muss er eine sogenannte Auflösungsabgabe entrichten.

Im Bundesgesetzblatt vom 21. November 2014 wurde die Auflösungsabgabe für 2015 in der Höhe von 118 Euro kundgemacht.



Betriebliches Impulsprogramm des AMS startet 2015



Nach Auslaufen der mit Hilfe des Europäischen Sozialfonds finanzierten betrieblichen Förderinstrumente des AMS, hat das AMS ab 2015 ein neues „betriebliches Impulsprogramm“ gestartet. Mit diesem neuen Programm fördert das AMS ab 2015 die betriebliche Weiterbildung der Beschäftigten und den Aufbau von Qualifizierungsverbünden, einem Netzwerk von Unternehmen, die gemeinsam betriebliche Weiterbildungen durchführen. Darüber hinaus erhalten die Betriebe im Rahmen der Impulsberatung zu wichtigen arbeitsmarktrelevanten Fragestellungen eine kostenlose Beratung. Es ist überaus erfreulich, dass nach langen Diskussionen diese neue betriebliche Förder-schiene im nächsten Jahr starten wird.

Zwischen 2007 und 2014 unterstützte das AMS über 8500 Betriebe in wichtigen Fragen des Personalmanagements (wie Productive Ageing, Arbeitszeitgestaltung) und förderte den Aufbau von mehr als 500 Qualifizierungsverbünden, mehr als 220.000 Menschen profitierten von der AMS-Weiterbildungsförderung, insbesondere Frauen und ältere Beschäftigte. Das AMS wird die erforderlichen Budgetmittel bereitstellen,

sodass die Förderung auch in den nächsten Jahren entsprechend weitergehen kann. Mehr als bisher fokussiert die künftige Förderung des AMS auf jene Beschäftigte, die derzeit unterdurchschnittlich oft an betrieblichen Weiterbildungen teilnehmen, vor allem Unqualifizierte und Personen 45+. Detaillierter als bisher wird das AMS die Wirkungen der Förderung einem Monitoring und einer Evaluierung unterziehen.

Die Eckpunkte der neuen Qualifizierungsförderung für Beschäftigte

Förderbar sind künftig folgende Zielgruppen:

- Arbeitnehmer/-innen mit höchstens Pflichtschulabschluss
- Arbeitnehmer/-innen mit Lehrabschluss bzw. berufsbildender mittlerer Schule
- Arbeitnehmer/-innen ab 45

Die Förderung konzentriert sich somit mehr als bisher auf bestimmte Zielgruppen. Unabhängig vom Bildungsabschluss werden künftig ausschließlich Personen ab 45+ förderbar sein.

Neu ist, dass es künftig zu jeder der 3 Zielgruppen Indikatoren gibt, um die

Wirkung der Förderung besser evaluieren und monitoren zu können. Diese Indikatoren werden künftig im Begehren abgefragt. Laut AMS sollen durch diese Indikatoren die Erwartungen an die Weiterbildung für alle Beteiligten (Betrieb, Beschäftigte, AMS) transparent gemacht werden. Sie werden aber keine Fördervoraussetzung darstellen. Die Indikatoren sind bei den beiden Zielgruppen „höchstens Pflichtschulabschluss“ und „45+“ sehr allgemein gehalten (Verbesserung von Basiskompetenzen, fachliche Spezialisierung) und werden bei den klassischen Aus- und Weiterbildungen im Allgemeinen erfüllt.

Bei der Zielgruppe der jüngeren Frauen (mit höchstens Lehre oder BMS-Abschluss) sind die Indikatoren ziemlich eng gefasst (10 % höhere Entlohnung, Wechsel auf einen höherwertigen Arbeitsplatz, Erleichterung des Wiedereinstiegs nach einer familiär bedingten Unterbrechung). Die Praxis wird zeigen, wie das AMS damit umgehen wird, wenn Zweifel bestehen, ob die Teilnahme an einem Kurs einen dieser Indikatoren erfüllt. Eine Schulung allein wird oft nicht der einzige Grund zu einer höheren Entlohnung oder zu einem Wechsel auf einen höherwertigen Arbeitsplatz sein, aber sehr wohl einen Beitrag zum Erreichen der Indikatoren leisten.

Umfang der Förderung:

- Die Förderung umfasst 50 % der Kurskosten.
- Personalkosten sind ab der 33. Ausbildungsstunde förderbar.

Mindestdauer der Schulung:

- Die Ausbildungen müssen eine Mindestdauer von 24 Maßnahmenstunden (mit Pause, d. h. Nettolernzeit: 20 Stunden) umfassen.

Die Förderung startete mit 1. Jänner 2015. Nähere Infos finden Sie unter <http://www.ams.at/service-unternehmen/foerderungen>

Unternehmen bilden ihre Mitarbeiter gemeinsam weiter – Beratung zum Aufbau von Qualifizierungsverbünden

Qualifizierungsverbünde, das sind regionale oder branchenbezogene Netzwerke von Betrieben, die gemeinsam Aus- und Weiterbildungen anbieten, wurden in letzter Zeit eine besonders beliebte Möglichkeit für Betriebe, ihren Mitarbeitern Weiterbildungen anzubieten. Zum Aufbau derartiger Verbünde wird das AMS künftig in jedem Bundesland ein Beratungsangebot zur Verfügung stellen, das die Betriebe beim Aufbau und beim laufenden Betrieb eines Verbundes unterstützt.

Anders als bisher sind künftig in Qualifizierungsverbünden nur mehr Beschäftigte der oben erwähnten 3 Zielgruppen förderbar. Das Beratungsangebot wird voraussichtlich ab Sommer 2015 in jedem Bundesland vorhanden sein.

Die neue Impulsberatung für Betriebe

Die künftige Impulsberatung für Betriebe wendet sich an Groß-, Mittel- und Klein- und Kleinstbetriebe und hat zum Ziel, die Betriebe in arbeitsmarktpolitisch relevanten Themen zu beraten.

Die Beratungsfelder werden je nach den Erfordernissen des jeweiligen Arbeitsmarktes ausgewählt und umfassen:

- betriebliche Weiterbildung
- altersgerechtes Arbeiten
- Chancengleichheit zwischen Frauen und Männern

- Sicherung von Arbeitsplätzen bei Kapazitätsschwankungen
- Gestaltung betrieblicher Vielfalt

Die Beratung wird – je nach Bedarf und Größe des Betriebes – bis zu 15 Leistungstage betragen.

Die Impulsberatung wird voraussichtlich ab Sommer 2015 österreichweit angeboten werden.

Fazit:

Die österreichische Arbeitsmarktpolitik hat schon sehr früh die Betriebe als wichtigen Partner erkannt. Es ist sehr erfreulich, dass das AMS diesem erfolgreichen Weg immer treu geblieben ist und trotz angespannter Budgetlage dieses wichtige betriebliche Programm auch in Zukunft umsetzen wird. Gerade jetzt brauchen die Betriebe und deren Beschäftigte diesen Impuls mehr denn je!

Anwendung der Handwerkerregelung auf Marktfahrer – Erlass

Seitens der Wirtschaftskammer Österreich wurde an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) das Anliegen herangetragen, die Anwendung der „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7 Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) auf Marktfahrer klarzustellen. Hierzu teilt das BMVIT Folgendes mit:

Gemäß § 154 Abs. 5 Gewerbeordnung 1994 sind Marktfahrer Handelsgewerbetreibende, die ihr Gewerbe durch das Beziehen von Märkten ausüben oder die bei Festen, sportlichen Veranstaltungen oder sonstigen Anlässen, die mit größeren Ansammlungen von Menschen verbunden sind, den Kleinverkauf von Lebens-

mitteln und Nahrungsergänzungsmitteln und sonstigen Waren, die zu diesen Gelegenheiten üblicherweise angeboten werden, ausüben.

Ein Marktfahrer, der sein Gewerbe mit einem Kraftfahrzeug, das § 1 Abs. 1 Z 1 GütbefG entspricht (Kraftfahrzeuge des Straßenverkehrs oder solche mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3500 kg übersteigt) und mit einer, für den Verkauf bestimmten, besonderen Ausstattung (Verkaufswagen) versehen ist, für das eine Lenkberechtigung für die Klassen C1 oder C erforderlich ist, ausübt, unterliegt nach Ansicht des BMVIT der „Handwerkerregelung“ gemäß § 19 Abs. 3 Z 7

GütbefG, wenn es sich beim Lenken des Fahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung des Marktfahrers handelt. Diese besteht im Verkauf von Waren.

Die besondere Ausstattung, die den Großteil des Gesamtgewichts begründet, kann unter den Begriff „Ausrüstung“, die der Lenker zur Ausübung seines Berufs verwendet, subsumiert werden.

Ergänzend wird angemerkt, dass diese Ausnahmeregelung nicht auf Lenker von Verkaufswagen anzuwenden ist, deren Hauptbeschäftigung ausschließlich das Lenken von Verkaufswagen für den betreffenden Marktfahrer ist und die in der Folge die Waren auch nicht verkaufen.

Gefahrguttransporte – Änderungen zum ADR-RID-ADN 2015

Änderungen der internationalen Gefahrgutvorschriften ADR/RID/ADN 2015 können mit 1. Jänner 2015 sowohl für innerstaatliche als auch grenzüberschreitende Gefahrguttransporte angewendet werden. Zu wichtigen Konkretisierungen bzw. Änderungen kommt es bei der Handwerkerbefreiung und Baustellenbeförderungen (sog. 1000-Punkte-Regel bei Kleinmengen gem. 1.1.3.6). Neuerungen betreffen weiters die Kennzeichnung und Bezettelung (begrenzte Mengen, i. Z. m. Sondervorschriften, Gefahrzettel), die Beförderung von Lithium-Batterien, von Trockeneis usw. Bis 30. Juni 2015 können noch ADR/RID/ADN 2013 angewendet werden. Alte Gefahrzettel dürfen bis Jahresende 2016, bisherige Schriftliche Weisungen bis 30. Juni 2017 verwendet werden. Folgend finden Sie eine Zusammenstellung der wesentlichen Änderungen:

Tipp: Überprüfen Sie unbedingt alle Änderungen im ADR betreffend jene UN-Nummern, mit denen Sie grundsätzlich zu tun haben. Die allgemeinen Änderungen und Neuerungen finden Sie exemplarisch in nachfolgender Darstellung.

Diese Zusammenstellung sowie die neuen Vorschriftentexte zum ADR/RID/ADN 2015 finden Sie auch auf der Gefahrgut-Website der Bundessparte Transport und Verkehr.

Freistellungen

Wichtige Änderungen und Klarstellungen finden sich in den Freistellungstatbeständen nach 1.1.3 ADR: bei der sog. **Handwerkerbefreiung** nach 1.1.3.1 c) ADR wird klargestellt, dass auch Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen gemeint sind. Daher können die maximal erlaubten 450 Liter z. B. auch in einem 1000 Liter IBC transportiert werden.

Geräte und mobile Maschinen, wie Bagger, Raupen und ähnliche Baumaschinen können nach der neu eingeführten Freistellung 1.1.3.3 c) (ohne zusätzliche Anbringung von Placards am Bagger) befördert werden. Damit wurden die Regelungen des ADR 2013 korrigiert und es ist bei der Beförderung derartiger Maschinen nur auf eine „ordentliche“ Ladungssicherung (aufrecht verladen, gegen Umfallen gesichert) zu achten.

Für mobile Maschinen und Geräte wie z. B. **Generatoren, Kompressoren und (mobile) Heizvorrichtungen**, die nicht nach der Freistellung 1.1.3.3 befördert werden können, ist weiterhin die Sondervorschrift 363 (z. B. Bezettelung ab 60 Liter Fassungsraum) anzuwenden.

Bei der **Beförderung in Kleinmengen** (1.1.3.6) wird die „höchst zulässige Gesamtmenge“ nunmehr als „Gesamtmenge des enthaltenen gefährlichen Gutes“ in Litern festgelegt (bisher der „nominale Fassungsraum“). Damit kommt es sowohl bei der Handwerkerbefreiung als auch bei der Beförderung unter der sog. 1000-Punkte-Regel auf die tatsächlich eingefüllte Menge an.

Die generelle Freistellung von Lithiumbatterien, die zum Antrieb oder den Betrieb einer ihrer Einrichtungen von Fahrzeugen oder einem Gerät (z. B. Laptop) dienen, wird an den technischen Fortschritt angepasst, indem jede Form von „**Einrichtungen zur Speicherung und Erzeugung elektrischer Energie**“ (z. B. Kondensatoren, Metall-Hydrid-Speichersysteme, Brennstoffzellen) darunter zu verstehen ist (1.1.3.7). Dies gilt in Analogie dann auch für die Notfallbeförderung solcher Fahrzeuge gemäß 1.1.3.1 lit e.

Eine neue Freistellung regelt sowohl die erstmalige Verbringung von

Leuchtmitteln zu einer Sammelstelle als auch die weitere Beförderung zu einer Zwischenverarbeitungsstelle oder einer Recyclingeinrichtung. Unter bestimmten Bedingungen können auch gebrauchte, beschädigte oder defekte Leuchtmittel zur Entsorgung befördert werden (1.1.3.10).

Betroffen sind nur Gefahrgut beinhaltende Leuchtmittel wie z. B. Natriumdampflampen. Leuchtmittel, die radioaktive Stoffe, andere als der Gruppe A und O zuzuordnende Gase oder mehr als 1 kg Quecksilber enthalten, dürfen nicht unter dieser Freistellung befördert werden.

Normen

Hinsichtlich der oft aufgeworfenen Frage zur Anwendung von Normen wird in 1.1.5 nunmehr klargestellt, dass auch jene Normen anzuwenden sind, auf die in der Norm selbst verwiesen wird (sog. normativer Verweis).

Begriffsbestimmungen

Neue Begriffe wie z. B. „Bedeckter oder Geschlossener Schüttgut-Container“, Bergungsgroßverpackung, Neutronenstrahlungsdetektor und Strahlungsdetektionssystem werden eingeführt. In Anpassung an die technischen Weiterentwicklungen bei Gurtstraffern und Airbags werden diese nun als „Sicherheitseinrichtungen“ unter den bisherigen UN-Nummern 0503 (pyrotechnische Auslösung) oder 3268 (elekt. Auslösung) neu bezeichnet.

Klassifizierung

Viskose-Gemische (flüssig, entzündbar) wie **Farben, Lacke, Klebstoffe** dürfen unter bestimmten Voraussetzungen weiterhin von der Verpackungsgruppe I/II der Verpackungsgruppe III zugeordnet werden, aber dabei nicht den Kriterien der Klasse 6.1 oder 8 entsprechen und nicht in Gefäßen mit einem Fassungsraum von mehr als 450 Liter verpackt werden (2.2.3.1.4).

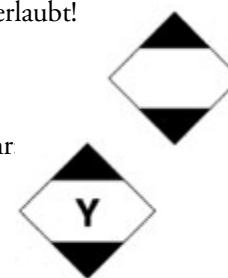
Begrenzte Menge

Bei der Beförderung in begrenzter Menge ist künftig zu beachten, dass die Mindestbreite der Begrenzungslinie des Kennzeichens mit 2 mm (bei Verkleinerung 1 mm) festgelegt wird. Wie bisher wird ein nach den ICAO-TI-Regeln für den Gefahrguttransport in der Luft gekennzeichnetes Versandstück auch für den Transport auf der Straße akzeptiert (3.4.10 ADR).

Beachten Sie unbedingt, dass die Anwendung der Vorschriften nach dem ADR 2009 für die in begrenzter Menge verpackten gefährlichen Güter und damit auch die Verwendung der „alten“ Kennzeichen für die begrenzte Menge mit **30. Juni 2015 endgültig abläuft** (1.6.1.20).

Ab 1. Juli 2015 sind nur mehr diese Kennzeichen erlaubt!

für Luftverkehr



Freigestellte Menge

Das Kennzeichen für freigestellte Mengen nach 3.5.4.2 ADR wurde näher konkretisiert, bleibt aber in Form und Farbe gleich.

Tabelle A und B

Es werden 20 UN-Nummern eingeführt, womit radioaktives Uranhexafluorid unter 0,1 kg (UN 3507), asymmetrische Kondensatoren (UN

3508), ungereinigte, leere Altverpackungen (UN 3509) sowie adsorbierte Gase (UN 3510–3518) und sonstige adsorbierte Gefahrgüter (UN 3519–3526) neu geregelt werden.

Sondervorschriften (SV)

In Bezug auf die 16 geänderten und 14 neuen Sondervorschriften sind aus unserer Sicht folgende hervorzuheben:

SV 225 und SV 594: Neu ist, dass nicht nur Handfeuerlöcher, sondern auch **größere Feuerlöcher** für Industrie und Gewerbe der UN 1044 zugeordnet werden können. Sie müssen nach den im Herstellungsland (oder Verwendungsland) angewendeten Vorschriften hergestellt, geprüft, zugelassen und bezettelt sein. Feuerlöcher unterliegen nicht den Bestimmungen des ADR, wenn sie den in der SV 594 festgelegten Verpackungsanforderungen (insb. starke Außenverpackung) entsprechen. Das gilt auch für sonstige Gegenstände mit pneumatischem oder hydraulischem Druck (UN 3164).

SV 367: Wenn **Farben und Farbzubehörstoffe** (UN 1263) in ein und demselben Versandstück gleich einzustufen sind, darf im Beförderungspapier zusammenfassend der Begriff „Farbzubehörstoff“ verwendet werden. Gleiches gilt für Druckfarben/-zubehörstoffe (UN 1210).

SV 375: kleine Mengen umweltgefährdender Stoffe (UN 3077 und UN 3082) unterliegen nicht mehr dem ADR, wenn höchstens 5 Liter/5 Kilogramm je Einzel- oder Innenverpackung in einer Einzelverpackung oder in einer zusammengesetzten Verpackung befördert werden. Damit fällt auch die Kennzeichnung mit dem Kennzeichen „Toter Fisch/Toter Baum“ weg. Lediglich die normalen Verpackungsanforderungen müssen erfüllt werden, die Verwendung einer UN-geprüften Verpackung ist nicht erforderlich.

SV 376, SV 377 und SV 636 Lithium-Batterien:

Durch die Sondervorschrift 376 wird die **Beförderung beschädigter oder defekter Lithium-Zellen/Batterien** geregelt. Diese Vorschrift ist sowohl auf Lithium-Metall-Zellen/Batterien (UN 3090 und UN 3091) als auch auf Lithium-Ionen-Zellen/Batterien (UN 3480 und UN 4381) anzuwenden. Die speziellen Verpackungsanweisungen P 908 oder LP 904 (insb. UN-geprüft für Verpackungsgruppe II) sowie die Kennzeichnung mit „**BESCHÄDIGTE/DEFEKTE LITHIUM-IONEN-BATTERIEN**“ sind zu beachten.

Nach wie vor bedürfen beschädigte Lithium-Batterien, die unter normalen Beförderungsbedingungen zu einer gefährlichen Reaktion neigen, einer Genehmigung (§§ 8, 9 GGBG) durch die zuständige Behörde (BMVIT oder Landeshauptmann).

Durch die Sondervorschrift 377 wird die **Beförderung zur Entsorgung oder zum Recycling** von Lithium-Metall-Zellen/Batterien oder Lithium-Ionen-Zellen/Batterien oder Ausrüstungen, die derartige Batterien enthalten, geregelt. Die Versandstücke müssen entsprechend gekennzeichnet („**LITHIUMBATTERIEN ZUR ENTSORGUNG**“) werden und die spezielle Verpackungsanweisung P 909 (insb. UN-geprüft für Verpackungsgruppe II) erfüllen.

Kleinere Mengen derartiger Batterien können unter der SV 636 befördert werden.

In der Sondervorschrift 636 wird die Beförderung von Lithium-Ionen/Metall-Zellen/Batterien zur **Entsorgung oder zum Recycling** bis zur Zwischenverarbeitungsstelle geregelt. Sie unterliegt unter bestimmten Bedingungen keinen sonstigen Vorschriften des ADR – Bruttomasse höchstens 500 g; Nennenergie höchstens 100 Wh; Menge an Lithium höchstens 2 g; Verpackungsanweisung 909; Qualitätssicherungssystem; Gesamtmenge

je Beförderungseinheit 333 kg; Kennzeichnung mit „LITHIUMBATTERIEN ZUR ENTSORGUNG“. Unter diesen Bedingungen können auch defekte/beschädigte Lithium-Batterien befördert werden.

Die Sondervorschrift 636 ist auch anwendbar, wenn derartige Batterien zusammen mit anderen „Altbatterien“, die kein Lithium enthalten, lose oder „in Ausrüstungen“ (z. B. Laptop) zur Entsorgung/zum Recycling befördert werden.

SV 663: diese neue Sondervorschrift gilt für die neue UN-Nummer 3509 **Altverpackungen**, die zur Entsorgung, zum Recycling oder zur Wiederverwendung ihrer Werkstoffe befördert werden. Besonders gefährliche Güter (z. B. Klasse 1 und 7) können nicht unter dieser UN-Nummer befördert werden. Zudem sind Zusammenladeverbote insb. für die Klasse 5.1 sowie dokumentierte Sortierverfahren am Verladeort zu beachten. Die Verpackung (IBC, Großverpackung) muss zwar grundsätzlich nicht UN-geprüft, aber entsprechend ausgestattet, z. B. flüssigkeitsdicht, sein. Bei der Beförderung in loser Schüttung sind geschlossene Schüttgut-Container oder gedeckte Fahrzeuge/geschlossene Container mit entsprechender Ausstattung (z. B. durchstoßfeste Auskleidung) zulässig. Im Beförderungspapier ist nach der offiziellen Benennung der UN-Nummer die Wortfolge „(MIT RÜCKSTÄNDEN VON z. B. 3, 4.1, 6.1)“ anzuführen (5.4.1.1.19).

SV 664: Mit dieser Sondervorschrift wird die **Verwendung von Additivbehältern bei Tankfahrzeugen und Aufsetztanks** (insb. Tankstellenbelieferung mit Diesel/Benzin, Heizölauslieferung) geregelt. Es sind besondere Bau-, Zulassungs- und Prüfvorschriften zu beachten. Eine gesonderte Schulung der Lenker ist nicht erforderlich. Die Additivbehälter müssen nicht zusätzlich gekennzeichnet werden. Im Beförderungspapier muss

zusätzlich vermerkt werden: „BEFÖRDERUNG NACH SONDERVORSCHRIFT 664. „Harnstoffbehälter“ als Teil der ursprünglichen Bauartzulassung für den Antrieb des Lkw sind davon nicht betroffen! Vor dem 1. Juli 2015 gebaute Tankfahrzeuge mit Additiveinrichtungen dürfen mit Genehmigung der Behörde weiterverwendet werden (1.6.3.44).

Verpackungsvorschriften

Es werden zahlreiche Verpackungsvorschriften wie z. B. P 200, 203, 404, 901 und 906 geändert oder angepasst (zur Klasse 7) und für die neuen UN-Nummern entsprechend neue Verpackungsanweisungen eingeführt. Ganz generell wird die Verwendung von zusätzlichen Verpackungen (z. B. Zwischenverpackungen) oder Gefäßen innerhalb einer Innenverpackung erlaubt (4.1.1.5.2), wobei gegebenenfalls Polstermaterial zu verwenden ist, damit es innerhalb der Verpackung zu keiner Bewegung kommen kann.

Bau- und Prüfvorschriften

Die Bau- und Prüfvorschriften gelten nunmehr auch für flüssige Stoffe in zusammengesetzten Verpackungen mit einem Fassungsraum von mehr als 450 Liter. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Änderungen wie z. B. für UN-Druckgefäße, UN-Flaschen, UN-Flaschenbündel, Anpassungen in Bezug auf radioaktive Stoffe und hinsichtlich der Bestimmungen für Tanks.

Kühlmittel, insbesondere Trockeneis

Ausgelöst wurde die Neuregelung durch zumindest zwei Vorfälle, wo der absolut falsche Umgang mit Trockeneis zum Tod der Lenker geführt hat. Aufgrund dieser Tatsache sollte der Unterweisung der davon betroffenen Mitarbeiter besondere Beachtung geschenkt werden. Trockeneis wird z. B. nicht nur für den Versand von medizinischen und klinischen Produkten verwendet, sondern findet vermehrt

auch in der Gastronomie und im Catering Anwendung. Versandstücke, die Trockeneis als Kühlmittel enthalten, müssen grundsätzlich in gut belüfteten Fahrzeugen/Containern befördert werden (Ausnahme sog. Kühlfahrzeuge). Auf ein Beförderungspapier und auf eine Kennzeichnung des Wagens/Containers mit dem Warnkennzeichen für Kühlung/Konditionierung kann nur dann verzichtet werden, wenn keine tatsächliche Gefährdung durch Trockeneis für die konkrete Beförderung festgestellt wird. Diese Feststellung hat das Unternehmen selbst vorzunehmen, wobei sich diese Pflicht schon aus den arbeitnehmerschutzrechtlichen Bestimmungen ergibt. Die tatsächliche Erstickungsgefahr im Fahrzeug/Container ist unter Berücksichtigung der vom Trockeneis ausgehenden Gefahr, der Mengen des beförderten Stoffes, der Dauer der Beförderung und der zu verwendenden Verpackung zu beurteilen.

Im Internet findet sich ein einfacher Online-Rechner für die Beförderung von Trockeneis.

Die o. a. Darstellung für UN 1845 Kohlendioxid, sog. Trockeneis gilt auch für andere Kühl- oder Konditionierungsmittel wie z. B. UN 1977 Stickstoff und UN 1951 Argon (5.5.3).

Radioaktive Stoffe

Aufgrund der Harmonisierung mit den IAEA-Vorschriften gibt es zahlreiche Änderungen für die Beförderung radioaktiver Stoffe hinsichtlich Allg. Vorschriften (1.7.1), Einstufung (2.2.7), Anpassungen der Tabelle A, der SV 172, der Verpackung (4.1.9), der Dokumentation (5.1.5.4), der Baumuster (6.4), der Beförderungsbedingungen (7.5.11; CV 33) und der Lenkerschulung (8.5; S 12).

Achtung: Wenn irgendein Grenzwert für die Dosisleistung oder für die Kontamination nicht eingehalten wird, **müssen künftig alle an der Beförde-**

rung beteiligten Stellen informiert werden (1.7.6.1).

Beförderung in loser Schüttung

Die Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung wurden neu strukturiert und bleiben inhaltlich im Wesentlichen gleich (7.3.1). Nur die Sondervorschriften (Spalte 17 der Tabelle A) wurden zum Teil inhaltlich als auch hinsichtlich Bezeichnung grundlegend überarbeitet. Die früher mit „VV“ bezeichneten Codes werden nun geändert in „VC“ und können durch weitere Vorschriften mit dem Code „AP“ ergänzt werden (7.3.1.1).

Mitzuführende Papiere, Verhalten

Die Seiten 1 und 4 der „Schriftliche Weisungen“ wurden geringfügig geändert, wobei aber gemäß der Übergangsvorschrift in 1.6.1.35 die bisherigen bis 30. Juni 2017 weiterverwendet werden dürfen.

Die **Gefährlichkeit von elektronischen Zigaretten** wurde erkannt (bereits einige Unfälle mit schweren Gesichtsverbrennungen durch ein „Hochgehen“ der Lithium-Batterie) und daher deren Verwendung iVm Gefahrguttransporten verboten (7.5.9; 8.3.5; S 1 in 8.5).

Gefahrgutlenkerausweise, die nicht zur Gänze den Vorgaben des ADR 2013 entsprechen, dürfen bis zum Ende ihrer Gültigkeit weiterverwendet werden (1.6.1.36).

Ausbildung

Durch die neue Formulierung des jeweils letzten Satzes in 8.2.1.2 und 8.2.1.3 wird klargestellt, dass die Teilnahme an einem eingeschränkten Basiskurs oder einem eingeschränkten Tankkurs nicht zur Teilnahme an einem Aufbaukurs Klasse 1 oder Klasse 7 berechtigt. Vor diesen beiden Aufbaukursen ist daher die erfolgreiche Teilnahme an einem uneingeschränkten Basiskurs notwendig.

Kennzeichnung und Bezeichnung

Die Buchstabenhöhe des Wortes „Umverpackung“ oder „Bergung“ muss mindestens 12 mm betragen. Die Mindestbreite der Begrenzungslinie für das Kennzeichen „Toter Fisch/Toter Baum“ wird mit 2 mm festgelegt. Wenn es die Größe des Versandstücks erfordert, kann das Kennzeichen verkleinert werden, solange es deutlich sichtbar bleibt. Das betrifft sowohl die Abmessung als auch die Linienbreite – **proportionale Verkleinerung** (anders bei Gefahrzetteln).

Achtung: Bei **Gefahrzetteln** darf sich der Abstand (der Linie innerhalb des Rands) von 5 mm zum Rand des Gefahrzettels als auch die Strichdicke von 2 mm auch bei Verkleinerung des Gefahrzettels nicht verändern (5.2.2.2.1.1.3) – **keine proportionale Verkleinerung**.

Die „alten“ Gefahrzettel dürfen bis zum 31. Dezember 2016 weiterverwendet werden.

Durch die neue Formulierung des 5.3.3 wird klargestellt, dass das **Kennzeichen für erwärmte Stoffe** für alle Stoffe, die in erwärmtem Zustand befördert werden, gelten soll (bisher nur für Stoffe, denen die SV 580 zugeordnet war).

Das **Warnkennzeichen für begaste Einheiten** wird vergrößert (40x30 cm statt bisher 30x25 cm) und die Dicke der Begrenzungslinie wie bei einigen anderen Kennzeichen/Gefahrzetteln mit 2 mm festgelegt. Die Buchstabenhöhe mit 25 mm bleibt gleich.

In Bezug auf das konkrete Aussehen von Kennzeichen/Gefahrzettel/Großzettel oder dem Piktogramm für die Stapellast wird ein grundsätzlicher Satz eingeführt: **„Wenn Abmessungen nicht näher spezifiziert sind, müssen die Proportionen aller charakteristischen Merkmale den abgebildeten in etwa entsprechen“**.

Gefahrgut-Online

Abschließend dürfen wir auf die neue Gefahrgut-Website der Bundessparte Transport und Verkehr hinweisen. Rund um das Thema Transport gefährlicher Güter finden sich dort derzeit mehr als 100 Dokumente wie z. B. alle wichtigen Rechtsvorschriften und natürlich auch die Vorschriftentexte des neuen ADR/RID/ADN 2015.

Für spezielle Fragen steht Ihnen Mag. Robert Wunderl unter der Telefonnummer 05 90 900- 3209 oder robert.wunderl@wko.at zur Verfügung.



© Foto: B. Wylezich/Fotolia.com

berufskraftfahrer weiterbildung

Profis am Steuer

Ihr wirtschaftlicher Erfolgsfaktor

- Brems- und Sicherheitstechnik
- Eco Training
- Training Ladungssicherung
- Training Recht
- Training Gesundheit und Sicherheit

Module ab € 85
Preis pro Person, exkl. MwSt.

Infos und Buchung im ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang/Lebring, Tel: (03182) 401 65
oder www.oeamtc.at/berufskraftfahrer

YouTube www.youtube.com/OEAMTCFahrtechnikTV

Facebook www.facebook.com/fahrtechnik

Für aktives Fahren

Futtermitteltransporte – System pastus+

In der letzten Fachgremium-Sitzung zu pastus+ wurde beschlossen, dass der Transportbereich künftig in die AMA Futtermittelrichtlinie pastus+ aufgenommen wird. Bei pastus+ handelt es sich um ein freiwilliges Qualitätssiegel.

Nach der Absegnung durch das zuständige Ministerium ist eine flächendeckende Umsetzung für alle Erzeugungs- und Vertriebsstufen bis Juni 2015 vorgesehen. Neben einer Vertragserrichtungsgebühr in der Höhe von 1000 Euro fallen weitere jährliche Gebühren an. Die Berechnungsformel finden Sie im Web-Dokument „Gebührenmodell“. Seitens der AMA wurde uns mitgeteilt, dass für die Einstufung von Transportunternehmen nur der Umsatz mit Futtermittel herangezogen wird. Die im Fuhrpark beschäftigten Mitarbeiter werden nicht berücksichtigt und Fahrzeuge werden nicht als Betriebsstätte gesehen. Weiters wird bei Verbundverträgen die Vertragserrichtungsgebühr nur einmal verrechnet. Als Anreiz sich bei Pastus+ anzumelden wird derzeit (bis auf Widerruf durch die AMA) die Vertragserrichtungsgebühr erlassen.

Die Teilnahmebedingungen bei pastus+ sehen vor, dass vor Vertragsabschluss mit einer von der AMA zugelassenen Kontrollstelle ein Kontrollvertrag über eine Erstkontrolle und jährliche Kontrollen abgeschlossen werden muss. Bei diesen Kontrollen wird die Erfüllung aller Anforderungen kontrolliert. Eine Liste von zugelassenen Zertifizierungsstellen finden Sie im Web. Mit Juni 2015 ist im System pastus+ die flächendeckende Teilnahme der Vorstufen Einzel- und Mischfuttermittelhersteller, Händler und Lagerhalter am System pastus+ erforderlich.

Sofern Sie Ihre Lieferanten aufgrund unserer Vorankündigung vom 14. April 2014 noch nicht informiert haben, holen Sie dies bitte umgehend mit dem Infobrief „Einbeziehung der Vorstufen in das System pastus+“ nach. Ab 1. Juli 2015 sind Futtermittelzukaufe von nicht zertifizierten und nicht an pastus+ teilnehmenden Lieferanten gemäß pastus+ Richtlinien freizuprobieren. Das heißt, es müssen zusätzliche, chargenbezogene Analysen durchgeführt werden, die zusätzliche Kosten verursachen.

Einzelfuttermittel, die von Lieferanten bezogen werden die nicht an pastus+ teilnehmen, jedoch gemäß QS oder GMP+ zertifiziert sind (von pastus+ anerkannte Systeme), müssen bis 30. Juni 2016 nicht freigeprüft werden. Bitte prüfen Sie auch Ihren eigenen Zertifizierungsumfang. Falls Ihr Unternehmen zusätzliche Tätigkeiten (Futtermittelherstellung, Handel und Lagerung) im System pastus+ durchführen möchte, bitten wir Sie um Kontaktaufnahme bzw. dies mit dem Formblatt „Bekanntgabe von Änderungen vertragsrelevanter Daten“ bekanntzugeben. Die wichtigste Änderung ist die vom Fachgremium pastus+ beschlossene Erweiterung auf den Futtermitteltransport. Die Details aller Änderungen werden wir Ihnen gesondert mitteilen.

Für Fragen stehen Frau Hüttmannsberger (43 (1) 33 151 - 4494) und Herr Michael Langanger (43 (1) 33 151 - 4947) von AMA gerne zur Verfügung.

Weitere Informationen zu pastus+ finden Sie auf der AMA Homepage www.ama.at.

Transportlogistikgruppe Jerich: 45 neue Mercedes-Benz Actros Euro 6 von Wittwar übernommen

Die Transportlogistikgruppe Jerich International mit Sitz in Pirching/Gleisdorf übernahm 45 Mercedes-Benz Actros 1845 LS Euro 6 von Automobilhandelsunternehmen Wittwar, einem Unternehmen der Pappas Gruppe. Alle 45 Fahrzeuge sind serienmäßig mit Fleetboard, dem Ausstattungspaket Economy Top und umweltfreundlichen Euro-6-Motoren ausgestattet, zum optimierten Einsatz auf allen internationalen Transportwegen.



Andreas Oberbichler, Geschäftsführer der Konrad Wittwar Ges.m.b.H.: „Die Akzeptanz, die Zuverlässigkeit und die Wirtschaftlichkeit unserer Produkte, kombiniert mit der persönlichen Betreuung sind die Garanten der guten Geschäftsbeziehung.“

Transporteure auf medialem Überholkurs

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



PRESSEINFORMATION

Steirische Wirtschaft sagt „Nein“ zur flächendeckenden LKW-Maut

Klare Absage von WKO Steiermark Präsident Josef Herk zum Plan, eine flächendeckende LKW-Maut einzuführen. Denn letztlich wäre eine solche Maut auch auf dem niederrangigen Straßennetz unrentabel und würde jeden Österreicher pro Jahr bis zu 80 Euro kosten. Das geht aus einer neuen Studie im Auftrag der WKO hervor. „Wir sagen ganz klar nein zu dieser neuen Massensteuer“, so Herk.

Die Idee einer zusätzlichen Maut, die neben der gesamten Bevölkerung vor allem die Wirtschaft und die peripheren Regionen massiv betreffen bzw. benachteiligen würde, hält der WKO Steiermark Präsident Josef Herk „für einen schlechten Scherz und eine neue Steuer durch die Hintertür“. Ausländische Unternehmen wären von den Auswirkungen kaum betroffen. „Unsere heimische Industrie, Gewerbe-, Handels- und Transportunternehmen wären aber wiederum massiv benachteiligt“, so Herk. Die WKO hat die Auswirkungen einer solchen flächendeckenden Maut auch auf niederrangigen Straßen von Prof. Sebastian Kummer von der Wirtschaftsuniversität Wien untersuchen lassen. Die Ergebnisse sprechen klar gegen die Einführung:

Eine flächendeckende Maut könnte demnach im besten Fall 300 Mio. Euro bringen. „Mit dem Mikrowellensystem, das heute verwendet wird, ist die Maut aber nicht machbar. Ein neues GPS-System würde aber 350 Mio. Euro kosten“, zitiert der Spartenobmann Franz Glanz aus der Studie der WU Wien. Eine flächendeckende Maut wäre also nichts anderes als eine versteckte Massensteuer. „Die Kosten für die zusätzliche Maut hätten letztlich wieder die Konsumenten zu tragen“, so Glanz und Herk unisono. Laut den Berechnungen von Prof. Kummer würden die Pläne der Bundesländer jeden Konsumenten mit 60 bis 80 Euro pro Jahr zusätzlich belasten.

Mit dem Umweltschutz ließe sich eine neue Maut ebenfalls nicht rechtfertigen. „In den ländlichen Regionen ist eine Verlagerung auf die Schiene gar nicht möglich“, sagt Glanz. Die Maut würde viel eher zu einer zusätzlichen Umweltbelastung führen. „Die Schweiz ist das beste Beispiel: Dort hat sich der Transport nach der Einführung der Lkw-Maut ganz einfach auf kleinere Fahrzeuge verlagert.“

Rückfragehinweis:

Mag. Mario Luggner
Referatsleiter Kommunikation
0316/601-652



Management Summary zur Studie „Flächendeckende Schwerverkehrs-Maut in Österreich“

Um zusätzliche Finanzierungsmittel zu generieren, prüfen die Länder die Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut. Allerdings zeigen die Ergebnisse der von Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer und Mitarbeitern des Institutes für Transportwirtschaft und Logistik, WU Wien, im Auftrag der WKO durchgeführten Studie, dass mit der Einführung einer flächendeckenden Maut eine Vielzahl negativer volkswirtschaftlicher Wirkungen verbunden ist. Außerdem ist eine solche Maut zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der hohen Systemkosten unwirtschaftlich.

1. Binnenkonjunktur und Wirtschaftswachstum werden geschwächt, der Standort Österreich verliert an Attraktivität!

Die flächendeckende Maut trifft hauptsächlich österreichische Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Transportunternehmen. Ausländische Unternehmen wären hingegen kaum belastet. Die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Österreich wird dadurch im internationalen Wettbewerb geschwächt.

Über 70% der im Zuge einer empirischen Untersuchung befragten Unternehmen gehen von einer Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit aus. Besonders kritisch gestaltet sich die Situation für KMU, für Betriebe in peripheren Regionen, für transportintensive Branchen sowie für Unternehmen, die flächendeckende Versorgungsleistungen erbringen. Bei einigen der im Rahmen der Studie analysierten Unternehmen würden die direkten Zusatzkosten der flächendeckenden Maut über 6% vom Umsatz ausmachen.

2. Der österreichische Konsument ist stark betroffen!

Die entlang von Wertschöpfungsketten anfallenden direkten und indirekten Mautzusatzkosten werden, soweit möglich, auf Produktebene weiterverrechnet. Durch die sich daraus ergebende Belastung der Endkunden kann die flächendeckende Maut als eine versteckte Massensteuer eingestuft werden. Obgleich die Mehrbelastung pro Produkt auf den ersten Blick vergleichsweise eher gering ist, muss unbedingt berücksichtigt werden, dass durch die Vielzahl der betroffenen Produkte in Summe in Abhängigkeit von der Tarifgestaltung mit einer finanziellen Belastung der Endkonsumenten von € 62,85-77,25 pro Kopf und Jahr zu rechnen ist. Für eine vierköpfige Familie sind das immerhin € 251-309. Für die gesamte Bevölkerung ergibt sich somit eine Belastung von € 419-515 Mio.

3. Flächendeckende Maut trifft vor allem abgelegene und strukturschwache Regionen in Österreich!

Vor dem Hintergrund der Notwendigkeit zur Aufwertung ländlicher Regionen ist die Forderung nach einer diese Gebiete besonders belastenden Maut nicht nachvollziehbar. Aufgrund der überdurchschnittlichen Belastung von Unternehmen aus Regionen, die nicht durch ein hochrangiges Straßennetz erschlossen sind, wie beispielsweise das Waldviertel, kommt einer flächendeckenden Maut eine stark verzerrende Wirkung zu. Für einige Unternehmen sind die Zusatzkosten existenzbedrohend und können in Abwanderungen und Betriebsschließungen resultieren.

4. Regional geprägte Wertschöpfungsnetzwerke werden stark belastet!

Regional geprägte und verflochtene Wertschöpfungsnetzwerke werden üblicherweise auch von der Politik als Best Practice für nachhaltiges Wirtschaften im 21. Jahrhundert erkannt. Die Verwendung von Vorleistungen aus der Region und regionale Arbeitsteilung machen zwischenbetriebliche Verkehre zwischen diesen intraregionalen Standorten erforderlich. Diese zum Großteil nicht über hochrangiges Straßennetz produzierten Transportleistungen würden sich durch die Einführung einer flächendeckenden Maut signifikant verteuern.

Es kann demnach festgestellt werden, dass bei einer Konzentration von Wertschöpfungsprozessen im Raum die Gesamtbelastung durch die auf jeder Stufe der Supply Chain anfallenden Zusatzkosten besonders hoch ist. Besonders betroffen sind beispielsweise Produkte aus der Holzindustrie oder landwirtschaftliche Erzeugnisse (z.B. Molkereiprodukte).

5. Unternehmen, die im Wettbewerb zu ausländischen Betrieben stehen, sehen sich mit einer relativen Verschlechterung der Wettbewerbssituation konfrontiert!

Die Weitergabe der mautbedingten Zusatzkosten ist aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität in einer Vielzahl von (internationalen) Absatzmärkten nicht oder nur in beschränktem Ausmaß möglich.

Eine Umwälzung der Zusatzkosten ist überwiegend mit Einbußen in der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen verbunden. Insbesondere im Exportbereich ist aufgrund von Preiserhöhungen mit empfindlichen Einschnitten zu rechnen.

Besonders stark betroffen sind Unternehmen, die schon bisher aufgrund einer größeren Entfernung zum hochrangigen Straßennetz benachteiligt waren. Ein im Rahmen der Fallstudie analysiertes österreichisches Transportunternehmen hätte aufgrund der Einführung einer flächendeckenden Maut bei einem Umsatz von € 32 Mio. zusätzliche Mautkosten in Höhe von € 2 Mio. zu tragen! Aber auch Branchen mit hohem Transportaufkommen auf dem niederrangigen Straßennetz wie die Bauwirtschaft oder der Handel sind stark betroffen.

6. Mikrowellentechnologie ist zur Bemaufung der (Gesamt-)Fläche nicht tauglich, aber weder die Ablösung durch Satellitentechnologie, noch ein Parallelbetrieb von zwei Systemen sind wirtschaftlich sinnvoll!

Die Einführung einer flächendeckenden Maut erfordert die Installation und den Betrieb einer Lösung auf Basis von Satellitentechnologie. Diese muss entweder parallel zum bestehenden Mautsystem eingeführt werden oder das aktuelle Mautsystem als neues Gesamtkonzept ersetzen. Beide Vorgehensweisen sind problematisch und müssen als nur bedingt taugliche Umsetzungsstrategien klassifiziert werden.

Eine zusätzliche Systemeinführung wäre aus wirtschaftlicher Sicht aufgrund der für beide Systeme anfallenden Kosten (Fixkosten und variable Kosten fallen jeweils für beide Systeme an) sowie der eingeschränkten Möglichkeit zur Generierung von Skalenerträgen nicht vertretbar.

Eine Ersetzung des derzeit von der ASFINAG betriebenen, mikrowellenbasierten Mautsystems durch ein satellitengestütztes Konzept führt auf dem hochrangigen Straßennetz zu einer Verschlechterung des Kosten-Einnahmen-Verhältnisses. Das bedeutet, dass die Einführung einer Abgabe auf Landstraßen durch höhere Systemkosten (Satellitentechnologie) auf dem hochrangigen Netz zu einer Minderung der Nettoerträge führt.

Bei beiden Systemen sind überdies Kosten für manuelle Einbuchungsmöglichkeiten (Online-Lösungen, Verkaufsautomaten) für Gelegenheitsnutzer zu berücksichtigen, da für diese Akteure der Erwerb einer OBU nicht vertretbar ist.

7. Die Einführung einer flächendeckenden Maut mit Hilfe von Satellitentechnologie erfordert Investitionen von mindestens € 350 Mio.

Die Einführung einer flächendeckenden Maut erfordert eine neue Erfassungs- und Berechnungssoftware (zentrales System). Selbst wenn die bestehenden Enforcement-einrichtungen auf dem hochrangigen Straßennetz weiterverwendet werden können, so müssen für das Enforcement in der Fläche Investitionen getätigt werden. Außerdem müssen für den Kauf und den Einbau von Mauterfassungsgeräten erhebliche Investitionen getätigt werden, unabhängig davon wer diese trägt.

8. Wesentliche Teile der potentiellen Mauteinnahmen werden durch hohe Systemkosten aufgezehrt!

Die Einhebungs-kosten (also laufende Kosten + Abschreibungen) sind mit ca. € 100 Mio. vergleichsweise hoch. Wird die Mauthöhe in der Fläche gleich hoch bemessen wie auf dem hochrangigen Straßennetz, so machen die Einhebungs-kosten ca. 21,2% der Bruttoeinnahmen aus.

Für den Fall, dass die Mautkosten pro km in der Fläche 80% der Maut am hochrangigen Straßennetz ausmachen, wären es bereits 26,5%. Insgesamt muss daher konstatiert werden, dass die Bemaufung eine vergleichsweise „teure“ Finanzierungsalternative darstellt und es kaum eine Steuer gibt, die prozentual so hohe Kosten hat, wie die flächendeckende Maut.

9. Nach Abzug der Kosten werden die Mauteinnahmen nur € 282 Mio. betragen

Aufgrund der hohen Systemkosten würden bei einem Mautsatz, der 80% von jenem am hochrangigen Straßennetz ausmacht, den Ländern nur € 282 Mio. Mauteinnahmen zur Verfügung stehen. Das sind 16,7% der Mauteinnahmen der ASFINAG aus dem Jahr 2013! Selbst wenn die Mautkosten pro km in der Fläche gleich hoch sind, wie auf dem hochrangigen Straßennetz, wird eine flächendeckende Maut nicht mehr als € 378 Mio. an Einnahmen generieren (22,4% der ASFINAG Mauteinnahmen).

10. Eine zusätzliche Belastung von Busverkehren ist mit einer Vielzahl negativer Wirkungen und Rebound-Effekten verbunden!

Da viele Linienbusse bisher auf nicht bemauferten Straßen fahren, sehen sich fast alle Busunternehmen mit höheren Mautkosten konfrontiert, die sie an die Auftraggeber weitergeben müssen. Die im Rahmen der Erbringung von subventionierten Busverkehren (z.B. Schulbusse, Regionalbusse usw.) geleisteten Mautzahlungen müssen durch die öffentliche Hand über Subventionen rückerstattet werden. Dem dabei entstehenden Verwaltungs- und Administrationsaufwand steht kein Nutzen gegenüber.

Auf Ticketpreise umgelegte Mautkosten führen zu einer geringeren Attraktivität von Busverkehren und in diesem Zusammenhang zu einer relativen Attraktivierung des motorisierten Individualverkehrs. Die daraus resultierenden Auswirkungen müssen daher sowohl aus verkehrs- als auch aus umweltpolitischer Sicht besonders kritisch beurteilt werden, falls die Entscheidung getroffen wird, auch Busse in eine flächendeckende Bemaufung einzubeziehen.

In diesem Zusammenhang müssen auch die Auswirkungen auf die Tourismuswirtschaft erwähnt werden. Die höheren Versorgungskosten peripherer Hotels und die höheren Kosten für Fahrten innerhalb einer Region (z.B. Skibusse) führen zu einer Zusatzbelastung für Konsumenten und stellen daher eine Abwertung betroffener Urlaubsdestinationen dar.

Aus der empirischen Studie geht hervor, dass für bestimmte Mobilitätsdienstleister eine Reduktion der Unternehmensgröße um ca. 10 bis 15% erwartet wird. 100% der befragten Unternehmen sehen sich mit einer massiven Verschlechterung der Wettbewerbssituation konfrontiert. Die Routenwahl kann in einer Vielzahl der Fälle nicht angepasst werden. Es wurde zudem das Problem angesprochen, dass es durch ortsunkundige Unternehmen zu einer vermehrten Nutzung des niederrangigen Straßennetzes (Gemeinde- und Bezirksstraßen) kommen könnte.

11. Bei der Einführung nicht berücksichtigte Anreizwirkungen können zu unerwünschten Verlagerungseffekten und Ausweichstrategien führen!

Eine verkehrssträgerspezifische Verlagerungswirkung (von der Straße auf die Schiene) ist aufgrund fehlender Infrastrukturvoraussetzungen faktisch nicht möglich und aus Sicht von Unternehmen betriebswirtschaftlich in der Regel nicht sinnvoll.

Verkehrsmittelspezifische Verlagerungseffekte (Ausweichen auf kleinere, nicht bemauferte KFZ) können eintreten, wenn der Einsatz kleinerer Fahrzeuge für betroffene Unternehmen betriebswirtschaftlich insgesamt nachvollziehbar ist. Solche Effekte müssen sowohl aus umwelt- als auch aus verkehrspolitischer Sicht als hochgradig kritische Entwicklung verstanden werden.

12. Zunahme von Ausfluggung im Transportgewerbe als Gefahrenpotential für die heimische Wirtschaft!

Die Einführung einer flächendeckenden Maut wird von den betroffenen Unternehmen als große Bedrohung wahrgenommen. 75% der Betriebe gehen von einer Verschlechterung ihrer Wettbewerbssituation aus. Transporteure rechnen mit Zusatzkosten von ca. 15-20%. Aufgrund der geringeren Fahrzeugsteuern und Lohn- bzw. Lohnnebenkosten und der sich ergebenden Kosten- und Wettbewerbsvorteile von Transporteuren aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten ist der Kostendruck für heimische Unternehmen bereits jetzt schon sehr groß.

Für viele Unternehmen stellt die Ausfluggung von Fahrzeugen eine geeignete Abwehrmaßnahme dar, um die zusätzliche Kostenbelastung auszugleichen. Diese zusätzliche Ausfluggung von Fahrzeugen führt allerdings zu verminderten Steuereinnahmen für den Staat sowie zu Arbeitsplatzverlusten. Laut einer Studie vom Institut für Transportwirtschaft und Logistik aus dem Jahr 2012 verursacht ein ausgefluggter LKW Gesamtkosten von ca. € 51.500 für den österreichischen Staat.



Gobly-Heigl – ein Transportunternehmer mit Handschlagqualität

Das Familienunternehmen Gobly-Heigl steht für bedingungslose Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Flexibilität und persönliche Betreuung. Diesen hohen Ansprüchen kann es deshalb gerecht werden, weil alle Familienmitglieder und auch die Mitarbeiter an einem Strang ziehen und gemeinsam alle Herausforderungen meistern.

Sonja und Wolfgang Gobly-Heigl legten 1997 den Grundstein für das heute gut dastehende Unternehmen, das im Planen- und Schüttgutverkehr tätig ist. Hauptsächlich werden Getreide von Österreich nach Italien, Fliesen, hochwertiger Marmor, Landmaschinen und diverse Güter von Italien nach Österreich und Schotter

und Asphalt im Nahverkehr transportiert. Hervor sticht das gepflegte, 7000 m² große Firmenareal, das über ein Freilager, eine Tankstelle und eine kleine Werkstatt verfügt. Das Büro ist im Wohnhaus untergebracht. 18 Jahre später haben die beiden Firmengründer bereits wertvolle Unterstützung durch ihre Söhne. Die



© Foto: Gobly-Heigl (5)

Aufgabenverteilung ist klar. Sonja Gobly-Heigl erledigt die Buchhaltung, der ältere Sohn Maximilian, der bereits die Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe abgelegt hat, ist im Unternehmen als Disponent tätig. Sein jüngerer Bruder Michael fährt mit einem der Firmen-Lkw. Wolfgang, der dritte in der Riege, absolviert eine Mechanikerlehre bei Firma Lenhardt und führt am Wochenende gegebenenfalls so manche Reparatur durch. Der jüngste Bruder, Martin, geht noch zur Schule, hilft aber überall mit, wo er gebraucht wird.

„Die Nähe zum Kunden ist eine der Säulen in unserem Unternehmen. Daher fahre ich besonders gerne selbst. So kenne ich die Wünsche und Anforderungen und kann, wenn nötig, schneller regulierend eingreifen“, erklärt Wolfgang Gobly-Heigl. Dass ein Unternehmen nur so gut ist wie seine Mitarbeiter, ist auch den Firmeninhabern klar. Daher achten sie sehr darauf, dass die Mitarbeiter gut geschult sind und ein freundliches und gepflegtes Auftreten haben, um den hohen Qualitätsanspruch der Firma zu erfüllen. „Wir haben ein

professionelles, eingespieltes Team, das sich gut in den familiären Ablauf einfügt, was sich im angenehmen Betriebsklima widerspiegelt. Wir sind stolz auf die Einsatzfreude eines jeden einzelnen“, so Gobly-Heigl.

Die größte Herausforderung für das Unternehmen ist die Einhaltung von gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten, betont der Unternehmer. Hier würde er sich Erleichterungen wünschen. Die derzeitigen Rahmenbedingungen für Transporteure machen auch Gobly zu schaffen. „Der enorme Preiskampf der Konkurrenz – nicht nur aus dem Osten – macht das Transportgewerbe viel schwerer als zu Zeiten der Firmengründung. Wir müssen heute mit erheblich höheren Kosten, verursacht durch Maut und Treibstoffpreise, kalkulieren.“ Er ist sich sicher, dass eine engere Zusammenarbeit zwischen den Transporteuren vieles verbessern und erleichtern würde.

Auch wenn es immer wieder Höhen und Tiefen gibt, „weil man leider nie weiß, wie die nächste Woche läuft“, bleibt Gobly-Heigl optimistisch und hat vor allem eines: Freude und Spaß an seinem Job.



Wordrap



Geschäftsführer Wolfgang Gobly-Heigl

3 Gründe, warum Ihnen Ihr Job Spaß macht ...

- weil ich engen Kontakt zu meinen Kunden habe;
- weil ich selbstständiges Arbeiten besonders mag;
- weil ich mich immer wieder über die gute Zusammenarbeit mit meinen Mitarbeitern und Kunden freue.

Wäre ich kein Frächter, wäre ich ...

- Technischer Zeichner

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten, was wäre das?

- Voraussetzungen schaffen, dass für alle die gleichen Bedingungen gelten und das Lohnniveau für alle gleich ist.

Factbox

Firma: Gobly-Heigl Transport GmbH

Geschäftsführer:

Wolfgang und Sonja Gobly-Heigl

Sitz:

Stocking 24, 8410 Stocking

T. 03182/7136

www.gobly-heigl.at

Gründungsjahr: 1997

Mitarbeiter: 4

Fuhrpark: 4 Planenzüge,
2 Kippsattel- und 1 Zustell-Lkw

Tätigkeitsfeld:

Planen- und Schüttgutverkehr in und von Österreich nach Italien

Wordrap

Silvia Hruska

3 Gründe, warum Ihnen Ihr Job Spaß macht ...

- weil ich immer unterwegs bin;
- weil ich viel mit anderen Menschen zu tun habe;
- weil ich die Abwechslung schätze, die das Transportwesen mit sich bringt.

Wäre ich kein Frächter, wäre ich ...

- wieder Frächterin

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten, was wäre das?

- Den Wildwuchs im Kleintransportwesen mit einer kleinen Frächterprüfung eindämmen.

Factbox

Firma: Silvia Ingeborg HRUSKA

Sitz:
Emil-Kahr-Weg 10
8101 Gratkorn
T. 0664 10 10 662
E-Mail: flug@aon.at

Gründungsjahr: 2009

Mitarbeiter: 4-7
Fuhrpark: 3-5 Autos

Tätigkeitsfeld:
24 Stunden, 7 Tage die Woche

Aus ganzem Herzen Transporteurin – Silvia Hruska

Silvia Hruska gründete ihr Unternehmen 2009 und kann auf eine bewegte aber erfolgreiche Zeit zurückblicken. Die Quereinsteigerin hat ihre Liebe zum Transportwesen entdeckt, die sie nun nicht mehr loslässt.

Keine familiäre Vorbelastung, keine besonderen Berührungspunkte mit dem Transportwesen hatte Silvia Hruska, als sie vor 6 Jahren ein Kleintransportunternehmen gründete. Ihre Tätigkeit im Bankenbereich und ihr kaufmännisches Know-how kamen ihr aber bei der Unternehmensgründung zugute. Heute blickt sie mit Begeisterung zurück und bereut ihren Schritt keinen Tag, wenn auch der hart umkämpfte Markt viel Einsatz und Zuversicht abverlangt. Zusammen mit ihrem Lebensgefährten, Andreas Flori, der bereits seit 17 Jahren im Kleintransportwesen tätig ist, nimmt sie die täglichen Herausforderungen gerne an und meistert diese auch bravourös.

24 Stunden, 7 Tage die Woche sind sie und ihre Mannschaft einsatzbereit. Wie gut sie ihre Sache macht, lässt sich anhand des Firmenwachstums ersehen. Hruska begann mit 2 Teilzeit-Mitarbeitern und hat heute einen Bürolehrling und je nach Bedarf, zwischen 4 und 7 Mitarbeiter. Gerne steigt Hruska selbst in den Transporter und stellt die Waren zu. Sie liebt es unterwegs zu sein und persönlich Kontakt zu ihren Kunden zu haben. „Es ist ein Stück Freiheit, das mir an meiner Tätigkeit so sehr gefällt“, betont die Unternehmerin. „Wir haben viele Stammkunden und die braucht ein Frächter auch um Überleben zu können. Die Herausforderung besteht darin, nicht nur diese Kunden gut zu bedienen, sondern neue zu gewinnen.“

Ihre Stärken spiegeln sich in ihrem Firmenmotto wider: „Wir bürgen für Qualität, Kundenzufriedenheit und Flexibilität“. „Der Schlüssel zu

unserem Erfolg liegt im sorgfältigen Umgang mit den Waren, der fristgerechten Zustellung und problemlosen Abwicklung für den Kunden“, erklärt Hruska ihr Erfolgsmodell. Besonders am Herzen liegen ihr auch ihre Mitarbeiter. Sie bevorzugt einen kollegialen Umgang, „denn nur zufriedene Mitarbeiter sind auch gute Mitarbeiter“. Sich gegenseitig aufeinander verlassen können und aufeinander bauen, erzeugt ein positives Betriebsklima und dadurch zufriedene Kunden.

Ist das gemeinsame Einsatzgebiet von Hruska und Flori derzeit die Steiermark, das Burgenland und Teile Wiens, so sehen die Expansionspläne der beiden eine Erweiterung des Einsatzgebietes auf ganz Wien und Kärnten vor. Mit insgesamt 25 Fahrzeugen, angefangen vom Skoda bis hin zum Bühnenwagen und durch ihren persönlichen Einsatz steht dem nichts im Wege.

Das größte Problem bzw. die größte Herausforderung sieht die Kleintransporteurin darin, sich gegen den Wildwuchs, der in der Branche herrscht, durchzusetzen. Eine große Verbesserung der Rahmenbedingungen für Kleintransporteure sieht sie in der Einführung einer kleinen Konzessionsprüfung. Auch der Umstand, dass viele Mitbewerber ihren Privat-Pkw als Firmenwagen benutzen und dadurch z. B. Versicherungskosten sparen, trägt wesentlich zur Wettbewerbsverzerrung bei.

Das Kleintransportgewerbe ist kein leichter Job, doch wenn man ihn, so wie Silvia Hruska, mit Begeisterung macht, kann man auch erfolgreich unterwegs sein.

**TERMIN
VORMERKEN****„Friends on the Road“-Tour 2015**

Truck Race Trophy | 14. – 17. Mai
ORT: Spielberg, Red Bull Ring



Programm in bewährter Art und Weise mit

- Kleintransporter-Ladegewinnspiel
- Truck-Race-Competition
- „Future Lkw“-Hüpfburg
- Sit in & Smile
- Inside the Truck
- On the road-Café
- Moderation

**„Friends on the Road“-Hüpfburg ist ausleihbar**

Verleihabwicklungsvarianten:

Variante 1: Selbstabholung in Graz
Verleihpreis: 300 Euro (brutto) für Spielgerät – davon werden 100 Euro (brutto) von der Fachgruppe übernommen

Variante 2: mit Zustellung – nach Aufwand

Verleihpreis zzgl. amtliches Kilometergeld bzw. Personal (€ 33,60/Std. brutto) – davon werden 100 Euro (brutto) von der Fachgruppe übernommen

Dabei gilt Folgendes zu beachten:
Aufgrund der Auslastung der Hüpfburg sind Reservierungen mindestens 2 Monate im Voraus im Fachguppenbüro anzufragen unter befoerderung.gueter@wkstmk.at bzw. unter Tel. 0316/601-638.

Bei Selbstabholung bzw. Zustellung kann es natürlich aus sein, sofern die Hüpfburg in einem anderen Bundesland kurz vor dem jeweiligen Terminwunsch in Verwendung ist, dass der Einsatzort zum Abhol-Ort wird. Sollte die Hüpfburg nass werden, ist die Hüpfburg vor Rückgabe zu trocknen.

Für das gewisse Etwas auf Festerln kann für die jungen Gäste ab sofort die gelbe Hüpfburg angemietet werden, und die steirische Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe zahlt 100 Euro fix dazu.

Dabei stehen folgende Verleihabwicklungsvarianten zur Auswahl:

Frächtertagung 2015

Frächtertagung | 12. September 2015
ORT: Freizeitanlage Zechner in 8723 Kobenz, Au 1



KLEINANZEIGEN

Markt.Platz für Transporteure

VERKAUFE

Suchen oder verkaufen Sie gebrauchte Lkw, Sattelzugmaschinen, Anhänger oder Ähnliches? Suchen Sie neue Mitarbeiter/-innen oder einen Job?

Hier können Transportunternehmer/-innen Kleinanzeigen gratis inserieren.

Pkw-Anhänger in sehr gutem Zustand abzugeben.

TYP KRV 13, Hersteller KNOTT
Zulässige Gesamtmasse des einachsigen Anhängers: von 750 bis 1.300 kg

Anfragen:
hasenrath@printverlag.at oder 0664-1560550



KAUFE

Spezielles Lkw-Modell gesucht? Geben Sie hier Ihre Kleinanzeige auf und werden Sie fündig.

Mailen Sie Ihren Text + Bild an:
befoerderung.gueter@wkstmk.at

KRAFT FAHRZEUGE WINKLER

HANDEL VERLEIH SERVICE.

Gebrauchte Kleintransporter 3,5 t zu Top-Preisen!

Krankenhausstraße 31 – 4150 Rohrbach
Tel.: 07289/62350 – Mobil: 0664/4430515
kraftfahrzeuge@winkler.co.at
www.winkler.co.at

Hier ein Auszug aus unserem Angebot – Alle finden Sie aktuell auf www.winkler.co.at

2x Fiat Ducato 120 JTD Koffer ca. 4300x2100x2300, Klima etc., Bj. 2011, ab KM 62000	Ford Transit 155EL350 Koffer 4150x2100x2350 Klima etc., Bj. 2012, KM 79000	Ford Transit 85T280 HD-Kasten L1H2, 2550x1750x1750, Nutzlast bis 1,5t!! Klima etc., Bj. 2011, KM 70000	Renault Master DCI 120 Koffer 3400x2150x2350, Bj. 2008, KM ca. 143000
Mercedes 513 CDI Sprinter Koffer 3,5t, 4200x2100x2220, Klima etc., Bj. 2011/2012, ab 60000 KM	Mercedes Vito 116 CDI 4matic extralang, 3/9Sitzer, LKW-typisiert, Klima etc., Bj. 2013, KM 35000	Peugeot Boxer HDI 120 Koffer 3150x2200x2300, Anhängervorrichtung etc., Bj. 2009, KM 82000	Ford Transit 140EL350 Koffer 4150x2100x2350 Klima etc., Bj. 2011, KM 28000

Kommunalgerät Carraro Superpark 38 PS Diesel, Kabine/Heizung, Allradantrieb, Mahausrüstung, Pritschenaufbau etc., Bj. 2000, Erst 1600 Betriebsstunden!

Gelände-Allradstapler AUSA C 200 4X, Bj. 2007, 2,3t Hubkraft, 3,7m Hubhöhe, Vollkabine mit Heizung, ca. 1300 Bh!!!

Wir besorgen Ihnen gerne Ihren Spezialtransporter auf Wunsch!
Mercedes Sprinter Gebrauchtteile (Motoren, Getriebe, Achsen etc.)

www.winkler.co.at

FEYERTAG

FAHRZEUGBAU TECHNIK

- 3-Seitenkipper mit oder ohne Abdeckung
- Asphaltmulden isoliert
- Pritschenaufbauten
- Kofferaufbauten
- Montage von diversen Ladekränen u. Hebebühnen
- diverse Servicearbeiten, Reparaturen und Anfertigungen von Hydraulikschläuchen

Ziprein 17, 8082 Kirchbach
Tel. 03116/2652, Fax 03116/2652-4
E-Mail: fahrzeugbau@feyertag.at Internet: www.feyertag.at

LKW-AUFBAUTEN • KIPPER • LADEBORDWÄNDE • KRÄNE-SERVICE

Großer Ansturm auf die Holzjobs der Zukunft

Fast 800 Schülerinnen und Schüler aus der ganzen Steiermark konnten beim „Genialen Holzjobtag“ in Bruck an der Mur die gesamte Berufspalette in der Holzbranche live vor Ort miterleben, auch die Welt des Rundholzfahrers und -frächters.

Beeindruckt zeigten sich die Jugendlichen beim Anblick von Maschinen wie Harvester oder Forwarder des Rundholzfrächter-Sprechers Gottfried Golob, die im Forst zum Einsatz kamen. Die innovative Technik begeisterte gleichermaßen wie der Forstweltmeister Christian Morgestern, der sein Können und seine Schnelligkeit an der Motorsäge unter Beweis stellte. Bei den Tischlern, Holz- oder Papiertechnikern konnten die Schülergruppen die Werkzeuge selber in die Hand nehmen und sich in den verschiedenen Berufssparten versuchen. Neben professionellen Bewerbungsfotos im Jobcorner gaben Experten Tipps für den ersten Kontakt zum Arbeitgeber und über die Arbeitsschwerpunkte eines Holztechnikers.



Rundholzfrächter-Sprecher Gottfried Golob und Fachgruppengeschäftsführerin Anja Genser

Orientierung geben: Holz als attraktiver Arbeitsgeber mit Jobgarantie

„Jugendliche sind bei der Berufswahl oft überfordert und orientieren sich an Berufen ihres sozialen Netzwerkes. Mit diesem Tag zeigen wir, wie breit das Spektrum an hochqualifizierten Berufen in der Holzbranche ist. Das große Interesse der Schülerinnen und Schüler bestätigt, dass Holz ein Zukunftswerkstoff ist, auf dem wir aufbauen müssen“, ist Doris Stiksl, Geschäftsführerin von proHolz Steiermark überzeugt.

Holz ist ein heimischer Werkstoff, der derzeit 55.000 Steirerinnen und Steirern einen zukunftsfähigen Arbeitsplatz gibt. Dabei gehören gut ausgebildete Fachkräfte zu den Schlüsselfaktoren in der Wirtschaftswelt. Um die besten Köpfe für die Betriebe der Holzwertschöpfungskette gewinnen zu können, vermit-

telte dieser „Geniale Holzjobtag“ den Jugendlichen ein authentisches Bild der vielfältigen und spannenden Jobmöglichkeiten in Verbindung mit dem Material Holz. Rundholzfrächter Golob: „Die Arbeit des Rundholzfahrers ist mit vielen Herausforderungen verbunden und erfordert viel Geschick und Können. 60 Prozent ihrer Zeit sind sie in unwegsamem Gelände unterwegs. Fünf Monate Winter erschweren die Arbeit. Rund 38 Tonnen Ketten montiert ein Fahrer pro Wintersaison. Und dennoch:

Einmal die Liebe für die Rundholzbranche entdeckt, sind viele Fahrer in der Branche verwurzelt.“ Grundsätzlich ist die Gruppe der Rundholzfrächter eine relativ kleine, die jedoch für die Wirtschaft essenziell ist und Unmengen bewegt. „20 Millionen Rundholz werden jährlich von 1200 Lkw transportiert. Sie bringen Holz vom Wald zur Säge zur Verarbeitung“, lässt Golob Zahlen sprechen. „Dadurch werden 280.000 Mitarbeiter direkt und indirekt in Österreich beschäftigt.“



**REIFEN
RECHBERGER**
Nestelbach 76 8262 Ilz

03385/580 Fax DW4
office@reifenverkauf.at
www.rechberger-reifen.at



DoubleCoin-Reifen:

- Sehr hohe Kilometerleistung
- Robuster Karkassen Aufbau
- Aussagekräftige Erfahrungswerte
- Zuverlässig in allen Situationen
- Umfangreiche Produktpalette (LKW, EM und Autokran)

Unsere Stärken:

- 1500 LKW-Reifen lagernd - flexibel und schnell -
- >40 Jahre Branchenerfahrung -
- Kurze Lieferzeiten -
- Marken ungebunden -

DOUBLECOIN
TYRE

Since 1920's



www.winkler.de/shop
winkler Onlineshop
Jetzt registrieren und rund um die Uhr online bestellen!

winkler – Ihr starker Partner rund ums Nutzfahrzeug
Winkler Austria GmbH
Westring 28, 4600 Wels
Tel. 07242 / 29029-0, E-Mail: wels@winkler.de
www.winkler.de

winkler
Das passt.

Boxen stopp

S.U.S. POSCHARNEGG investiert 3,1 Millionen Euro in neuen Standort in Kalsdorf.

Die Investition soll 90 Jobs absichern und wird 10 neue Jobs schaffen.

Von der Geschichte her betrachtet könnte man meinen – wenn man an drei (3) Akteure von S.U.S. denkt – es handle sich um die drei mutigen, unerschrockenen Musketiere aus den bekannten französischen Kostümabenteuerfilmen. Nun, Mut, Ausdauer und Kämpferherz braucht es heute mehr denn je, wenn man als Unternehmer tätig ist.

Umso spannender wie beeindruckender wird die Geschichte aber, wenn sich drei junge Damen hinstellen und sagen: „Wir trotzen dem Wettbewerbswind, wir weichen nicht sondern investieren konkret in einen neuen Standort, um für die Herausforderungen der Zeit zukunftsfit zu sein!“ Konkret geht es dabei um Sandra (Poscharnegg) – Ulli (Kribernegg Poscharnegg, Mag.) – Sabine (Poscharnegg) oder einfach S.U.S. POSCHARNEGG.

Die drei Damen stammen aus der traditionellen Unternehmerfamilie POSCHARNEGG aus St. Johann im Saggtal, welches 1948 gegründet wurde und aktuell ca. 90 Mitarbeiter führt. Die Töchter von Josef und Brigitte Poscharnegg haben sich der bereits mehr als 66 Jahre andauernden Geschichte des Unternehmenseins verschrieben. Sie stehen bereits seit Jahren mit in der Verantwortung des Unternehmens und setzen nun im Sinne ihrer Vorgänger mutig neue Schritte zur Sicherung wie Weiterentwicklung des Unternehmens.

Mehr als 3,1 Millionen Euro für die Zukunftssicherung

Die S.U.S. Poscharnegg Verwaltungs GmbH wurde 2013 gegründet und man erweiterte das bisherige

MUTIG IN SCHWIERIGEN ZEITEN



Die Poscharnegg-Schwester Bildmitte: Ulli, Sabine und Sandra (v. l.)

Spektrum rund um die Transport- wie Abfallentsorgungslogistik um ein wesentliches neues Standbein. Der Schwerpunkt der S.U.S. POSCHARNEGG Verwaltungs GmbH liegt in der Vermietung von Liegenschaften und Objekten. Das erste Projekt ist der Lager- und Abstellplatz in Kalsdorf/Graz. Der nächste Schritt ist die Errichtung einer Logistikhalle sowie eines Bürogebäudes auf diesem Platz.

Fit für den internationalen Wettbewerb

Poscharnegg hat 2012 das Gewerbe Spedition angemeldet und für dieses neu adaptierte Gewerbe neue Mitarbeiter eingestellt. Dafür wurden ein Büro sowie eine Lagerhalle in Unterpremstätten bei Graz angemietet. Mit der Errichtung des neuen Bürogebäudes mit Lagerhalle in Kalsdorf bei Graz geht man nun konsequent den nächsten Schritt, um im internationalen wie im nationalen Wettbewerb fit zu sein. Neben den Mitarbeitern des bisher angemieteten Standortes werden dann auch Mitarbeiter vom Hauptstandort in St. Johann im Saggtal nach Kalsdorf siedeln um wichtige Synergien nützen zu können. Den Standort Kalsdorf wählte man, um bei den Fragen zum Gü-

terverkehr an einer der zentralen Schnittstellen in Südösterreich bestens aufgestellt zu sein.

„Wer nicht geht mit der Zeit, geht mit der Zeit“, lautet ein oftmals zitiertes Sprichwort. Das gilt nach wie vor. „Der Hauptstandort in St. Johann ist am besten dann gesichert, wenn man auch neue Wege wagt und daher habe man sich für Kalsdorf entschieden“, betont Sandra Poscharnegg, die als jüngste der drei die Geschäftsführung innehat. Sie ergänzt weiter: „Es gilt heute mehr denn je, kurze Wege zu gehen, rasche Entscheidungen zu treffen und Kosten wie Organisationsstrukturen gleichermaßen schlank wie effizient zu gestalten“.

Im Fall des Transportes werden mit dem Standort Kalsdorf zudem viele Leerkilometer gespart, was auch einen Umweltnutzen nach sich zieht. Der internationale Güterverkehr ist aktuell für österreichische Unternehmen schwierig, da Mitbewerber aus Nachbarländern teilweise zu sehr günstigen Frachtpreisen die Marktpreise enorm sinken lassen. Mit der Erweiterung auf Lager- und Logistik konnten bzw. können weiterhin wichtige Kunden gewonnen werden. Die Bauzeit ist mit 6 Monaten geplant.

Kitzlerseminare

www.kitzler-verlag.at

Praxiswissen (Internationale) Logistikverträge

Aktuelle rechtliche Praxis und Versicherbarkeit

- Vertragspartner Spediteur oder Frachtführer, Rechte und Pflichten der Vertragsparteien;
- Unterschiedliche Haftungsgrundlagen Straße, Bahn, Luft, Kombiverkehr;
- Haftung und Haftungsbeschränkungen und -ausschlüsse gem. CMR, AÖSp, UGBG;
- Rechtswahl, Gerichtsstand, Schiedsklausel, Anspruchsdurchsetzung;
- Kombipolizze, Verkehrshaftungsdeckung;
- CMR-Versicherung;
- SVS - Versicherung (Verbotskunde);
- Abgrenzung Transportversicherung zu Verkehrshaftungsversicherung;
- Speditionsauftrag und (Logistik) Nebenleistungen, Vereinbarung „Besonderes Interesse“ (Wertdeklaration, Haftungshöhe, Versicherung);
- Abgrenzung Speditionsvertrag zu Werkvertrag;
- Spezialbereiche Pfandrecht, Zollhaftung, FBL-Ausstellung, „höhere Gewalt“/„Unabwendbares Ereignis“, Kabotage (innerdeutsch vs CMR);
- Beispielhafte Vertragsklauseln aus aktuellen Logistikdienstleistungsverträgen (gesetzliche und vertragliche Haftung, Versicherungsabdeckung).

Termine:

9. April 2015 • Villach
7. Mai 2015 • Wien

Referenten: RA Dr. Robert Miklauschina, Dr. Josef Traxler
Seminarbeitrag: 418 Euro exkl. USt. inkl. Handbuch „Praxisleitfaden Transportrecht“

Lizenzen der zivilen Luftfahrt

für Piloten, technisches Bedienungspersonal u. sonstiges Luftfahrtpersonal

Termin: 21. Mai 2015 • Wien

Referentin: Mag. Sylvia Unger

Seminarbeitrag: 420 Euro exkl. USt. inkl. BUCHNEUERSCHENUNG Praxishandbuch „Lizenzen der zivilen Luftfahrt“

Betriebskontrollen in Unternehmen mit Lenker/-innen NEU!

- Worauf schaut das Arbeitsinspektorat besonders?
- Update 2015
- Die vielfältigen Arbeitnehmer/-innen-Schutzbestimmungen für Lenker
- Antworten auf Fragen aus der Praxis

Termine: jeweils von 13.30 bis 17 Uhr
23. April 2015 • Wien
7. Mai 2015 • Linz

Referent: Arbeitsinspektor

Ing. Ewald Grof

Seminarbeitrag: 298 Euro exkl. USt.

CMR-Workshop: Haftung und Anwendung

- Versender und Transporteure: Haftung und Schutz vor behördlichen Sanktionen
- Frachtbrieftypen richtig ausfüllen
- Transportschäden - wer haftet?

Termin: 29. April 2015 • Wien

Referent: Dr. Peter Schütz

Seminarbeitrag: 388 Euro exkl. USt. inkl. Praxishandbuch „Transportrecht“

Ladungssicherung: 2-Tages-Praxis-Seminar

- Ladung richtig sichern
- Rechtliche Bestimmungen und Folgen
- So ersparen Sie sich Ärger und Transportschäden

Termine:

Ansfelden/OÖ: 21.+22. April 2015

Gödersdorf/Villach: 24.+25. Juni 2015
Der Termin in Ansfelden ist auch für die gesetzlich vorgeschriebene Berufskraftfahrerweiterbildung gültig!

Referent: Ing. Konrad Rainer

Seminarbeitrag: 595 Euro exkl. USt. inkl. Praxishandbuch „Ladungssicherung für Praktiker“

Aktuelle Rechtsprechung im Transportrecht NEU!

- Unter Berücksichtigung der neuesten OGH-Judikatur!

Termin: 20. Mai 2015 • Wien

Referentin: Mag. Maria Zehetbauer

Seminarbeitrag: 298 Euro exkl. USt.

Transportrecht für Praktiker

Einführung Transportrecht

- Das Fracht- und Speditionsgeschäft (Speditions- und Frachtvertrag im österr. Recht; Rechte und Pflichten der Vertragsparteien; Haftung nach UGB und AÖSp)
- CMR (Beförderungsvertrag und Frachtführerhaftung nach der CMR; CMR-Frachtbrief und Beweiswirkung)
- Verjährung

Termin: 28. April 2015 • Wien

Referent: Dr. Robert Miklauschina

Seminarbeitrag: 298 Euro exkl. USt. inkl. Handbuch „Praxisleitfaden Transportrecht“

Haftung, Pflichten und Kontrolle im Arbeitnehmer/-innenschutz NEU!

- Was Unternehmer, handelsrechtliche Geschäftsführer und verantwortliche Beauftragte darüber wissen sollen!
- Probleme bei Verwaltungsstrafverfahren
- Vermeiden Sie persönliche Haftungen!
- Update 2015
- Pflichten und notwendige Kontrollen

Termine: jeweils von 9 bis 12.30 Uhr
23. April 2015 • Wien
7. Mai 2015 • Linz

Referent: Arbeitsinspektor

Ing. Ewald Grof

Seminarbeitrag: 298 Euro exkl. USt.

Haftung und Versicherung bei Transporten NEU!

- Grundlagen Transportversicherung
- Haftung und Pflichten der am Transport Beteiligten
- Transportschäden
- Versicherungsarten

Was muss eine optimale Versicherung beinhalten, um mögliche Haftungslücken auszuschließen?

Welche Bedeutung haben Transportklauseln und Zusatzvereinbarungen beim Abschluss einer Transportversicherung? CMR, Incoterms etc.

Termin: 19. Mai 2015 • Wien

Referent: Dr. Josef Traxler

Seminarbeitrag: 298 Euro exkl. USt. inkl. BUCHNEUERSCHENUNG Praxishandbuch „Transport von Gütern - Haftung und Versicherung“



DER METZLER
JEDERZEIT FAHRBEREIT

Ihnen fehlt ein Fahrer? Was tun?

Das Unternehmen, „Dietmar Metzler Kfz-Lenker-Überlassungs-GesmbH“ hat sich auf die Lösung dieser Situation spezialisiert.

Dank unserer Organisation und unserer engagierten Fachkräfte sind wir in der Lage, innerhalb kürzester Zeit qualifizierte Fahrer bereitzustellen.

Ihr Fahrzeug kann somit schnell wieder eingesetzt werden!

Das Unternehmen besteht seit dem Jahr 1990 und bietet als Dienstleistung die Bereitstellung von LKW-Fahrern für kürzere und längere Einsätze im Nah- und Fernverkehr an.

Abgedeckt werden nicht nur Engpässe, die durch Urlaub und Krankenstand entstehen, sondern auch Fahrerfluktuationen und zunehmend offene Stellen, da mehr und mehr Kunden sich dafür entscheiden, ihre LKW's permanent mit „Metzler-Fahrern“ zu besetzen.

Um unseren Kunden ein weites Netz an Anlaufpunkten zu garantieren, ist es uns ein Anliegen, unsere Idee der Fahrerüberlassung immer weiter zu entwickeln, zu verbessern und europafit zu machen.

Weitere Informationen erhalten Sie von unseren Zweigstellenleitern:



Südsteiermark
Rauter Johann
Tel. 0664/1339100
Kasernstrasse 4, 8101 Gratkorn
suedsteiermark@dermetzler.com
www.dermetzler.com



Obersteiermark
Troger Harald
Tel. 0664/3415384
Kasernstrasse 4, 8101 Gratkorn
obersteiermark@dermetzler.com
www.dermetzler.com

DER TRUCK-STOP IN ZELTWEG

AN DER S36

- direkt an der S36 Abfahrt Zeltweg West
- LKW-Waschstraße
- großer, beleuchteter und videoüberwachter LKW-Parkplatz
- Spar-Supermarkt
- 24 Stunden, 7 Tage geöffnet

8740 Zeltweg, Hauptstraße 242, Telefon: 03577/24 888

www.m-rast.at

Veritas

Ein Unternehmen der **AktuellXGruppe**



*Der für Sie richtige Versicherungsschutz liegt nicht auf der Straße
und es gibt ihn auch nicht von der Stange .
Deshalb stehen wir auch 2015 kompromisslos an Ihrer Seite!*

**Spezialisten für Spezialisten
SO VIEL IST SICHER**

Veritas Treuhandgesellschaft
für Versicherungsüberprüfung und -vermittlung m.b.H.
A-8020 Graz, Asperngasse 4 / 2. Stock
mail: office@veritas-versicherungsmakler.at
tel: +43 (0) 50103-510
www.aktuell.co.at/veritas/

